

**DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**

**HONDURAS**

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA CORREDOR LOGÍSTICO –  
SAN PEDRO SULA**

**(HO-L1018)**

**PROPUESTA DE PRESTAMO**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Rafael Acevedo Jefe de Equipo, Felipe Targa, Melanie Glass, Jean Paul Vélez y Giselle Apat (INE/TSP); Trinidad Zamora (TSP/CHO); y Miguel Coronado (LEG/SGO).

## ÍNDICE

|      |   |    |
|------|---|----|
| I.   | DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....                                  | 2  |
| A.   | Introducción.....   | 2  |
| B.   | Antecedentes, Problema y Justificación .....                                | 2  |
| C.   | Objetivo, Componentes y Costos .....  | 4  |
| D.   | Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR) ..... | 7  |
| II.  | ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....                     | 8  |
| A.   | Instrumento de Financiación.....  | 8  |
| B.   | Riesgo Fiduciario.....  | 8  |
| C.   | Otros Temas y Riesgos .....   | 9  |
| III. | PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....                               | 9  |
| A.   | Resumen de Medidas de Implementación .....                                  | 9  |
| B.   | Resumen de Medidas para el Monitoreo de Resultados .....                    | 12 |

## ANEXOS

| ANEXOS IMPRESOS |                                   |
|-----------------|-----------------------------------|
| ANEXO I         | Marco de Resultados               |
| ANEXO II        | Resumen del Plan de Adquisiciones |

| REFERENCIAS ELECTRÓNICAS   |
|--|
| <b>REQUERIDAS</b>  |
| 1. POA<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1498270">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1498270</a>  |
| 2. Esquema de Monitoreo y Evaluación<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1498242">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1498242</a>                              |
| 3. ESMR<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1498989">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1498989</a>   |
| 4. Plan de Adquisiciones<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1513335">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1513335</a>  |
| 5. Clasificación Ambiental y Salvaguardias<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1357053">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1357053</a>                        |
| <b>OPCIONALES</b>  |
| 1. Evaluación Económica<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1486268">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1486268</a>   |
| 2. Evaluación de la Capacidad Institucional de SOPTRAVI y la MSPS<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1486260">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1486260</a> |
| 3. Plan de Reasentamiento – Informe Preliminar<br><a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1492791">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1492791</a>                    |

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

|          |   |
|----------|---|
| BCIE     | Banco Centroamericano de Integración Económica      |
| BID      | Banco Interamericano de Desarrollo                  |
| BM       | Banco Mundial                                       |
| CT       | Cooperación Técnica                                 |
| DGC      | Dirección General de Carreteras                     |
| DIMA     | División Municipal de Ambiente                      |
| GGPE     | Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución            |
| GHO      | Gobierno de Honduras                                |
| MCA      | Cuenta del Milenio                                  |
| OPEP     | Organización de Países Exportadores de Petróleo     |
| SOPTRAVI | Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda |
| SPS      | San Pedro Sula                                      |
| MSPS     | Municipalidad de San Pedro Sula                     |
| TPDA     | Tráfico Promedio Diario Anual                       |
| UGA      | Unidad de Gestión Ambiental                         |

## RESUMEN DEL PROYECTO

### HONDURAS

#### Programa de Infraestructura Corredor Logístico - San Pedro Sula (HO-L1018)

| TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS   |                   |                                  |                   |                    |
|--|-------------------|----------------------------------|-------------------|--------------------|
| Prestatario: República de Honduras   |                   |                                  | Financiamiento CO | Financiamiento FOE |
| Organismo Ejecutor: Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI).  |                   | Plazo de amortización:           | 30 años           | 40 años            |
|  |                   | Período de Gracia                | 5.5 años          | 40 años            |
|  |                   | Período de Desembolso:           | 5.5 años          | 5.5 años           |
| IDB (OC)   | US\$ 14 millones  | Inspección y Vigilancia          | 1                 | N/A                |
| IDB (FOE)  | US\$ 6 millones   | Tasa de interés:                 | Ajustable         | 0.25%              |
| Aporte Local Operación BID   | US\$ 2 millones   | Comisión de Crédito              | 1                 | N/A                |
| Total Operación BID  | US\$22.0 millones | Moneda: Dólares estadounidenses. |                   |                    |
| CO-FINANCIAMIENTO  |                   |                                  |                   |                    |
| Cofinanciamiento (en proceso de aprobación)  |                   |                                  | US\$ 20 millones  |                    |
| Local Cofinanciamiento   |                   |                                  | US\$ 2 millones   |                    |
| Total con Cofinanciamiento   |                   |                                  | US\$44.0 millones |                    |
| ESQUEMA DEL PROYECTO   |                   |                                  |                   |                    |
| Objetivo y Descripción del Programa:   |                   |                                  |                   |                    |
| <p>El Programa de Infraestructura Corredor Logístico - SPS procura mejorar los accesos viales a la ciudad de SPS, el centro industrial del país, en el marco del programa de mejoramiento integral de la carretera CA-5 Norte. Específicamente, el presente Programa tiene como objetivo la ampliación, rehabilitación y mejoramiento del Segundo Anillo Periférico entre la cabecera Norte del Río Chamelecón e Intersección Gala, dando solución a los problemas de congestionamiento que existen en el cruce de ésta vía por la ciudad, al tiempo que agiliza el acceso a Puerto Cortés.</p> <p>El Programa comprende cinco componentes: (i) la rehabilitación y repavimentación entre el río Chamelecón y la intersección de la Calle 6 de aproximadamente 12.9 Km. de la vía actual; (ii) la rehabilitación de la calzada existente y la construcción de una nueva calzada y de nuevas obras de drenaje, incluida la construcción de dos puentes, entre la Calle 6 e intersección Gala; (iii) la ejecución del plan de reasentamiento de la población afectada por las obras; (iv) el fortalecimiento institucional de SOPTRAVI y de la Municipalidad de San Pedro Sula (MSPS); y (v) Cofinanciamiento para construcción de intersecciones viales. Como complemento a los componentes de rehabilitación y ampliación de las vías, se prevé la construcción de intercambiadores de tránsito en las intersecciones con las principales vías transversales la rehabilitación y duplicación del Boulevard Este y la ampliación de la calle N27.</p> |                   |                                  |                   |                    |

**Condiciones contractuales especiales:** (i) **previas al primer desembolso:** (a) Suscripción convenio de participación y coordinación entre SOPTRAVI y la MSPS, donde se establezcan los derechos y obligaciones de las partes para la ejecución del Programa (ver párr. 3.4); y (ii) Presentación del Plan de Manejo Ambiental del Programa (ver párr. 3.9); (ii) **Durante la ejecución del Programa:** Antes de la iniciación de las obras en las que deba procederse al reasentamiento involuntario de personas y familias (tramo 6ª calle – Industrias Gala), se presentará evidencia al Banco de los acuerdos suscritos por éstos con la MSPS sobre: (i) los terrenos donde se reubicarán, y (ii) la contratación de las obras de urbanización de los predios y de construcción de las soluciones habitacionales correspondientes; y (iii) **Para la ejecución del Programa:** SOPTRAVI deberá contratar a una firma especializada para el gerenciamiento del Programa de obras.

**Excepciones a las políticas del Banco:** Ninguna

**El proyecto es coherente con la Estrategia de País:** Sí [☒] No [☐]

**El proyecto califica como:**

SEQ[ ☐ ] PTI[ ☒ ] Sector [ ☐ ] Geográfica[ ☐ ] % Beneficiarios [ ☐ ]

<sup>1</sup> La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

## I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Introducción

- 1.1 **San Pedro Sula (SPS)**, capital del Departamento Cortés en Honduras, está localizada en el valle del Sula al noroeste del país y a 60 Km. al sur de Puerto Cortés, ubicado sobre el mar Caribe. Con una población de aproximadamente 900.000 habitantes en su área metropolitana, SPS es la segunda ciudad del país con mayor número de habitantes, después de la capital Tegucigalpa. Adicionalmente, SPS es considerada la capital industrial del país.
- 1.2 El tránsito en las principales rutas de Honduras, incluyendo las vías que vinculan a SPS con la red primaria hondureña ha aumentado exponencialmente durante las últimas dos décadas, generando importantes problemas de congestión en la infraestructura vial de acceso a la ciudad de SPS. Además del tráfico vehicular generado por su propia actividad industrial, la ciudad de SPS ha comenzado a evidenciar problemas y conflictos de tránsito generados por la circulación de vehículos pesados de carga de paso por la ciudad, muchos de los cuales poseen como destino Puerto Cortés. Dicho puerto es el único puerto de aguas profundas de Centroamérica y uno de los mejor equipados, movilizándolo casi el 90% de la carga portuaria del país.

### B. Antecedentes, Problema y Justificación

- 1.3 **La carretera CA-5 Norte** atraviesa SPS y constituye el principal corredor vial del país, formando parte del Corredor Atlántico<sup>1</sup>, y siendo el principal componente vial del proyecto del canal seco interoceánico -Corredor Logístico- el cual comenzará a funcionar una vez entre en operación el Puerto de Cutuco en El Salvador. Al entrar en funcionamiento el canal seco interoceánico podría intensificarse considerablemente el tránsito de vehículos de carga por SPS, afectando las condiciones de movilidad y seguridad del sistema de transporte en la ciudad, y con el consecuente impacto en la productividad y competitividad de este importante centro de actividad económica del país.
- 1.4 **El Segundo Anillo Vial Periférico.** La CA-5 Norte en su paso por SPS toma el recorrido del segundo anillo vial periférico, la principal vía que atraviesa la ciudad en dirección Sur-Norte, entre la cabecera Norte del Río Chamelecón y la Intersección Gala, con un recorrido total de 18.4km. Este anillo canaliza los principales accesos a la ciudad, tanto desde el Norte (Puerto Cortés) como desde el Sur (Tegucigalpa, Villanueva). El anillo puede ser dividido en tres tramos: (i) “Boulevard del Sur” entre el Río Chamelecón y Toyota, de 5.8km de extensión y dos carriles por sentido; (ii) “Boulevard del Este” entre intersección Toyota y Estadio Olímpico, de 3.1km de extensión y dos carriles por sentido; y (iii)

---

<sup>1</sup> El Corredor Atlántico (1.745 Km.) forma parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en el marco del Plan Puebla Panamá (PPP), y une México, Belice, Guatemala, Honduras, y El Salvador.

“Segundo Anillo” entre Estadio Olímpico e Intersección Gala, de 9.5km de extensión, contando 4km con dos carriles por sentido y los 5.5km restantes con un carril por sentido.

- 1.5 La construcción de la vía fue iniciada hace casi dos décadas y se ha desarrollado en distintas etapas, lo cual se evidencia en las distintas soluciones adoptadas en los distintos tramos de la vía, los cuales cuentan con diferentes anchos de calzada, diferentes tipos de pavimento y diferentes estados, asociados a la edad de las estructuras. En toda su extensión este tramo se caracteriza por ser una vía mixta, atravesando áreas urbanas y suburbanas, con abundantes cruces con calles transversales, los cuales, sumados a las insuficiencias en términos de señalización y diseño generan severos problemas de seguridad vial. Actualmente, el tráfico promedio diario anual (TPDA) sobre el segundo anillo vial alcanza 28.400 vehículos/día, con un tránsito máximo de 58.500 vehículos/día en el sector Sur y un tránsito mínimo de 13.200 vehículos/día en el sector Norte. EL TPDA medio está compuesto mayoritariamente vehículos livianos (82% automóviles y camionetas), teniendo los vehículos medianos y pesados una participación del 18% (5% ómnibus y 13% vehículos de carga).
- 1.6 **Estrategia del Gobierno.** El Gobierno de Honduras (GHO), en el marco del Plan de Nación, ha establecido objetivos específicos para adecuar la infraestructura vial a los requerimientos de los procesos de integración regional, buscando hacer más competitivo al país y promoviendo la actividad económica. En este contexto, se han identificado y se vienen ejecutando proyectos específicos relacionados con el acondicionamiento y mejora del corredor logístico CA-5, entre los cuales se encuentra la mejora del segundo anillo vial periférico de SPS. El proyecto es de gran relevancia para el país debido a que tiene un efecto regional, al reducir los costos logísticos del corredor asociados a la actividad productiva de exportación regional e internacional, así como un efecto local al mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial urbana en el principal núcleo urbano de actividad económica del país. El mejoramiento de esta vía fue priorizado por las autoridades locales hace más de una década con el inicio de las obras en el segundo anillo que no llegaron a completarse. El estado actual de la vía (e.g., rugosidad promedio) y su capacidad (e.g., un tramo con una sola calzada, un carril por sentido) no son acordes a los niveles de tráfico actuales (aproximadamente 28.400 vehículos/día) y las proyecciones de crecimiento del tráfico regional.
- 1.7 **Estrategia y participación del Banco.** La Estrategia del Banco con Honduras para el período 2007-2010 se estructura sobre cuatro pilares principales, incluyendo: (i) clima de negocios; (ii) competitividad; (iii) capital humano; y (iv) institucionalidad y gestión de riesgos. Bajo el eje de competitividad, una de las prioridades centrales es la reducción de costos logísticos y productivos, poniendo énfasis en el rol central del sector transporte y las inversiones destinadas a dicho sector. El Banco ha participado activamente en el sector transporte del país financiando obras y apoyando el fortalecimiento institucional del mismo, habiendo financiado la construcción del segundo anillo vial mediante el préstamo 849/SF-HO. Actualmente, el país se encuentra ejecutando un programa de



inversión financiado por el Banco para la ampliación y el mejoramiento del corredor CA-5, así como un Programa para la modernización de corredores agrícolas y turísticos (El Progreso-Tela). Adicionalmente, el Banco se encuentra estudiando una posible operación en el Puerto de Cortés, con el objetivo de fortalecer su posicionamiento estratégico a nivel regional. La articulación de dichos Programas, particularmente el del corredor CA-5 y del Puerto Cortés con la operación propuesta tendrán un impacto directo sobre la competitividad de la zona de SPS así como del país, facilitando el flujo de bienes y personas a lo largo de uno de los corredores logísticos e industriales más importantes del país.

- 1.8 **Coordinación con otras instituciones.** El Gobierno de Honduras esta realizando fuertes inversiones en la carretera CA-5 Norte que formar parte del Corredor Interoceánico para su mejoramiento y ampliación a 3 y 4 carriles. El programa total de inversiones para mejorar el corredor asciende a US\$230 millones con la participación de varias instituciones financieras como el BID, la Cuenta del Milenio (MCA), el Banco Mundial (BM), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), ente otros.
- 1.9 Con el objeto de coordinar la ejecución de las obras, se ha establecido un mecanismo de dialogo e intercambio de información entre los diferentes entes cooperantes de financiamiento, estableciendo una MESA DE COOPERANTES, en la cual se discuten los distintos aspectos que conllevan las ejecuciones de las obras, así como los obstáculos que requieran de la coordinación de los cooperantes a fin de identificar soluciones y toma de decisiones, y conocer en la misma los avances físico financieros de los diferentes proyectos.

## **C. Objetivo, Componentes y Costos**

### **1. Objetivo**

- 1.10 El Programa de Infraestructura Corredor Logístico SPS procura mejorar los accesos viales a la ciudad de SPS, el centro industrial del país, en el marco del programa de mejora integral de la carretera CA-5 Norte. Específicamente, el presente Programa tiene como objetivo la ampliación, rehabilitación y mejoramiento del Segundo Anillo Periférico entre la cabecera Norte del Río Chamelecón e Intersección Gala, dando solución a los problemas de congestionamiento que existen en el cruce de ésta vía por SPS, al tiempo que agiliza el acceso a Puerto Cortés.

### **2. Componentes**

- 1.11 El Programa comprenderá 5 componentes principales, a saber:

**1.12 Componente 1 – Rehabilitación y Repavimentación entre Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6**

- 1.13 Este componente incluye obras de rehabilitación de pavimentos en 12.9km de la vía actual, entre la cabecera del Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6. Las obras de rehabilitación involucrarán la repavimentación con concreto hidráulico de aproximadamente el 70% de la longitud del tramo, mediante el refuerzo del pavimento existente o la reconstrucción del mismo, así como un ensanche de la pista en secciones angostas a fin de uniformar el ancho de la vía a 8.20m en toda la extensión. Dentro del objetivo de mejorar la seguridad vial y en especial la peatonal, se ha previsto la construcción de hasta ocho (8) puentes peatonales a lo largo de este tramo.

**1.14 Componente 2 – Rehabilitación y Construcción entre Calle 6 e Intersección Gala**

- 1.15 Este componente incluye: (i) la rehabilitación de la calzada del tramo existente, el cual cuenta con un carril por sentido y una extensión de 5.5km, involucrando la repavimentación del mismo con concreto hidráulico en aproximadamente 60% de su longitud, mediante el refuerzo del pavimento existente o la reconstrucción del mismo, así como un ensanche de la pista en secciones angostas a fin de uniformar el ancho de la vía a 8.20m en toda la extensión; (ii) la construcción de una nueva calzada de 8.20m de ancho a lo largo de los 5.5km, a fin de conformar una doble calzada de dos carriles por sentido entre la intersección del segundo anillo con la Calle 6 y la intersección Gala y así completar la duplicación del segundo anillo periférico en toda su extensión; y (iii) la construcción de nuevas obras de drenaje menor y mayor sobre el tramo, incluyendo la construcción de dos puentes, uno sobre el Río Bermejo y otro sobre el Río Blanco, con una longitud total de 240 metros. Adicionalmente, se prevé la financiación de un carril adicional entre la intersección Gala y la caseta de peaje y de obras conexas para maximizar la seguridad vial sobre este tramo, incluyendo señalización horizontal y vertical, bahías para las paradas de transporte colectivo, carriles para virar a la izquierda, donde corresponda, dos puentes peatonales, etc.

**1.16 Componente 3 – Reasentamiento**

- 1.17 Este componente financiará la ejecución del Plan de Reasentamiento que está siendo elaborado en el marco de la preparación del Programa, bajo la CT HO-T1100 (ATN/OC-11025-HO). Dentro de las actividades a ser financiadas se incluye la adquisición de tierras, la construcción de viviendas, manejo de los impactos socio-ambientales generados por los desplazamientos y la implementación de programas sociales y económicos asociados, entre otras.

**1.18 Componente 4-Fortalecimiento Institucional**

- 1.19 SOPTRAVI ha venido mejorando su capacidad de gestión en temas de planificación y seguridad vial, además de gestión ambiental y contratación,

apoyada por diversas operaciones del Banco incluyendo la 1106/SF-HO y la 1907/BL-HO. Dado que se trabajará en conjunto con la municipalidad de San Pedro Sula, este componente tiene como objetivo reforzar la capacidad tanto del Municipio de SPS como de SOPTRAVI en temas ambientales y principalmente en temas sociales, a fin de asegurar la continuidad de los planes de Reasentamiento y de Manejo Ambiental. El componente incluye principalmente soporte técnico y capacitación.

- 1.20 **Componente 5 - Cofinanciamiento para construcción de Intersecciones Viales.** Como complemento a los componentes de rehabilitación y ampliación de las vías, se prevé la construcción de intercambiadores de tránsito en las intersecciones con las principales vías transversales, la rehabilitación y duplicación del Boulevard Este y la ampliación de la calle N27. Se está gestionando co-financiamiento del Economic Development Cooperation Fund (EDCF) del gobierno Coreano, cuyo aporte se espera sea aprobado una vez termine el trámite de la presente operación ante el Directorio del Banco. En caso de no aprobarse, existen otras posibles fuentes de recursos incluyendo la posibilidad de fondos adicionales del Banco a futuro.

### 3. Costos

- 1.21 El costo total del Programa del Banco será de US\$22 millones, valor que incluye una contraparte local de US\$ 2 millones, que corresponde al 10% del valor del préstamo del Banco. Como proyecto complementario se prevé la construcción de varias intersecciones a desnivel con un costo de US\$22 millones adicionales, que serían cofinanciadas por el EDCF. De ese valor, US\$ 2 millones serían de contraparte local adicional para esa segunda operación.

| COMPONENTES   | TOTAL             | BANCO             | APORTE LOCAL   | COFINANCIAMIENTO |
|---|-------------------|-------------------|----------------|------------------|
| <b>Ingeniería y Administración</b>  |                   |                   |                |                  |
| Administración del Proyecto   | 100,000           | 100,000           |                | -                |
| Gerencia del Proyecto   | 1,400,000         | 1,400,000         |                | -                |
| Supervisión de obra y ambiental   | 2,000,000         | 1,500,000         | 500,000        | -                |
| <b>Componente 1- Rehabilitación y Repavimentación entre Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6(*)</b> | <b>4,900,000</b>  | <b>3,920,000</b>  | <b>980,000</b> | <b>-</b>         |
| <b>Componente 2- Rehabilitación y Construcción entre Calle 6 e Intersección Gala(*)</b>                       | <b>11,300,000</b> | <b>11,300,000</b> |                | <b>-</b>         |
| <b>Componente 3- Reasentamiento Rio Bermejo</b>   | <b>1,335,000</b>  | <b>1,085,000</b>  | <b>250,000</b> | <b>-</b>         |
| Diseño / Supervisión de Reasentamiento Bermejo  | 165,000           | 75,000            | 90,000         | -                |

| COMPONENTES   | TOTAL             | BANCO             | APORTE LOCAL     | COFINANCIAMIENTO  |
|---|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| <b>Componente 4 – Fortalecimiento Institucional</b>                       | <b>200,000</b>    | <b>200,000</b>    |                  | -                 |
| Obras seguridad vial / puentes peatonales                                 | <b>320,000</b>    | <b>320,000</b>    |                  | -                 |
| Otros   | 180,000           | 0                 | <b>180,000</b>   | -                 |
| Auditoria financiera  | <b>100,000</b>    | <b>100,000</b>    |                  | -                 |
| <b>TOTAL COMPONENTES PRESTAMO BID</b>                                     | <b>22,000,000</b> | <b>20,000,000</b> | <b>2,000,000</b> | -                 |
| <b>TOTAL FINANCIAMIENTO BID</b>   | <b>22,000,000</b> | <b>20,000,000</b> | <b>2,000,000</b> |                   |
| <b>PROYECTO COMPLEMENTARIO (Co-Financiación)</b>                          |                   |                   |                  |                   |
| <b>Componente 5 - Construcción de Intercambiadores</b>                    |                   |                   |                  |                   |
| Intercambiadores con vías principales                                     | 9,000,000         |                   |                  | 9,000,000         |
| Rehabilitación y Construcción boulevard del este y ampliación Calle N 27  | 9,400,000         |                   |                  | 9,400,000         |
| Supervisión Componente 5  | 1,200,000         |                   |                  | 1,200,000         |
| Expropiaciones para intercambiadores                                      | 2,190,000         |                   | 2,000,000        | 190,000           |
| <b>Puentes peatonales y otros</b>   | <b>110,000</b>    |                   |                  | <b>110,000</b>    |
| <b>Evaluación y Auditoria</b>   | <b>100,000</b>    |                   |                  | <b>100,000</b>    |
| <b>TOTAL CO-FINANCIAMIENTO</b>  | <b>22,000,000</b> |                   | <b>2,000,000</b> | <b>20,000,000</b> |
| <i>Incluyendo el cofinanciamiento, los valores serían los siguientes:</i> |                   |                   |                  |                   |
| <b>TOTAL PROGRAMA BID + COFINANC.</b>                                     | <b>44,000,000</b> | <b>20,000,000</b> | <b>4,000,000</b> | <b>20,000,000</b> |
| <b>(*) – Incluye imprevistos</b>  |                   |                   |                  |                   |

#### D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR)

- 1.22 Los principales resultados específicos que se espera obtener a través de la implementación del Programa se resumen a continuación y se detallan en mayor profundidad en la Matriz de Resultados del Anexo 1.

| RESULTADO ESPERADO                  | INDICADOR   |
|-------------------------------------|---|
| Reducción de tiempos de viaje       | Tiempo de recorrido por tramos                    |
| Relación volumen/Capacidad mejorado | Conteos de tránsito en horas pico                 |
| Reducción en accidentalidad         | Número de incidentes / accidentes de tráfico      |
| Reducción en muertes por accidentes | Número de muertos (peatones y usuarios vehículos) |

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumento de Financiación

- 2.1 El Programa de Infraestructura Corredor Logístico SPS se desarrollará bajo la modalidad de Préstamo de Inversión. El plazo del préstamo será de 30 años para el CO y de 40 años para el FOE. El plazo para el desembolso será de cinco años y medio (5.5) años, de acuerdo al cronograma que se presenta a continuación:

| CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO ANUAL – US\$ MILLONES |        |           |           |           |           |            |
|--|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| AÑO  | 2009   | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | TOTAL      |
| BID  | 25.000 | 4.447.272 | 6.841.090 | 6.359.090 | 2.507.547 | 20.000.000 |
| GHO  | 25.000 | 689.000   | 584.000   | 486.000   | 36.000    | 2.000.000  |
| TOTAL  | 50.000 | 5.136.272 | 7.425.090 | 6.845.090 | 2.543.547 | 22.000.000 |

### B. Riesgo Fiduciario

- 2.2 El Banco realizó una evaluación de la capacidad institucional de SOPTRAVI y de la Unidad BID del Municipio de San Pedro Sula. Para este propósito utilizó la metodología del Sistema de Evaluación de las Capacidades Institucionales (SECI) desarrollado por el Banco, con algunas variaciones para acomodarse a las características propias de las instituciones.
- 2.3 Con relación a la capacidad institucional de SOPTRAVI, específicamente la Dirección General de Carreteras (DGC), tal como puede observarse en la Matriz de Resultados del informe<sup>2</sup>. En síntesis las recomendaciones más importantes son las siguientes: (i) migrar del estilo de gestión por proyectos hacia un estilo de Gestión por Resultados; (ii) incorporar en el Sistema de Control Interno los criterios del análisis de riesgos (AR); (iii) asegurar la permanencia del personal clave durante todo el ciclo de vida del proyecto; (iv) mantener la contratación de una empresa consultora que asista a la DGC y en particular a la Unidad de Gerenciamiento para dar continuidad a los procesos como se vienen manejando; y (v) coordinar con la MSPS durante la ejecución de los diversos componentes.
- 2.4 En síntesis, dada la amplia experiencia de trabajo con SOPTRAVI y la comprobada capacidad de ejecución, se considera que los riesgos fiduciarios son menores. Continuando con la experiencia de las operaciones anteriores, se seguirá trabajando con una empresa gerenciadora para asegurar una buena ejecución. Con relación a la necesidad de contar con el apoyo y cooperación de la MSPS, se establecerá un acuerdo de cooperación que garantice la participación activa de las diferentes instancias locales que sean necesarias para un buen desarrollo del Programa.

---

<sup>2</sup> Ver Anexo 8

## **C. Otros Temas y Riesgos**

- 2.5 *Estudios de preinversión.* El Banco ha gestionado fondos de cooperación técnica del Infracund para financiar los diseños de ingeniería requeridos para la presente operación, para las intersecciones previstas a ser cofinanciadas y estudios de factibilidad de un futuro libramiento de la ciudad de San Pedro Sula evitando el paso por ella. La Cooperación Técnica HO-T1100 (ATN/OC-11025-HO) fue aprobada el 10 de Junio de 2008
- 2.6 *Evaluación Económica.* En el marco de la preparación del Programa, se llevó a cabo una evaluación económica del Programa, la cual estableció una TIR del 21.5%, considerablemente por encima de la tasa de corte del 12%, así como un VAN (a una tasa de descuento del 12%) de US\$38.3 millones, lo cual representa el 122% respecto de la inversión prevista. Dicho análisis permite ratificar la rentabilidad y viabilidad económica del Programa.
- 2.7 Es importante anotar que las obras previstas a ser financiadas por la presente operación hacen sentido por si solas y de no concretarse la co-financiación, dado que se trabaja con un nivel menor de inversiones, se tendría una rentabilidad superior alcanzando una TIRE de 23.2% y un VAN de 33.7 millones de dólares.
- 2.8 Existe la posibilidad que el fondo coreano rechace la solicitud de cofinanciación para los componentes complementarios del Programa. En ese caso, sería necesario identificar otras fuentes potenciales de cofinanciamiento o preparar una segunda etapa complementaria a futuro.
- 2.9 Existe el riesgo de que el país no cuente con los recursos de contrapartida suficientes. El riesgo es menor dado que solamente corresponde a un 9% del valor del Programa, en cuyo caso podrían verse limitadas algunas de las intervenciones.
- 2.10 Existen riesgos de que SOPTRAVI y el Municipio de San Pedro Sula no ejecuten a satisfacción el plan de reasentamiento involuntario diseñado como parte del Programa. Para minimizar este riesgo, se ha previsto la firma de un convenio de participación y coordinación entre SOPTRAVI y la MSPS, para la ejecución del Programa, donde se establecerán las responsabilidades de las partes (Ver párrafo 3.4).

## **III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

### **A. Resumen de Medidas de Implementación**

- 3.1 **Prestatario y organismo ejecutor.** El Prestatario será la República de Honduras y el organismo ejecutor será la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), quien actuará por intermedio del Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE) dependiente de la Dirección General de Carreteras (DGC). La GGPE cuenta con el apoyo de una firma especializada, financiada con

recursos provenientes de préstamos anteriormente financiados por el BID<sup>3</sup>. Adicionalmente, la GGPE actuará en coordinación con la Unidad Ejecutora de Proyectos BID del Municipio de SPS con respecto a algunos temas puntuales.

- 3.2 En el marco de la preparación del Programa se llevó a cabo un análisis de la capacidad institucional de las entidades que estarán participando de la ejecución del Programa bajo la metodología del Sistema de Evaluación de las Capacidades Institucionales (SECI) del BID, la cual certificó la capacidad de SOPTRAVI y la DGC de llevar a cabo el presente Programa. Por otra parte, SOPTRAVI cuenta con experiencia previa en la ejecución de Programas del Banco (HO-L1013, HO-T1071, HO-L1020), con resultados satisfactorios.
- 3.3 **Esquema de ejecución.** En tanto entidad ejecutora, SOPTRAVI, a través del GGPE estará a cargo de las actividades preparatorias del Programa, la contratación de obras, bienes y servicios, la fiscalización de contratos de obra y la supervisión de estudios, y la comprobación del cumplimiento de los estándares técnicos y ambientales definidos. En lo que respecta las funciones de administración del Programa, la entidad ejecutora también será responsable por: (i) la formulación de los planes operativos anuales (POA); (ii) la formulación del presupuesto anual; (iii) la gestión financiera y en especial la programación financiera; (iv) la verificación de los presupuestos de obra; (v) la elaboración de pliegos de licitación; (vi) la coordinación y evaluación de la ejecución de las obras; y (vii) la coordinación con la Secretaría de Finanzas (SEFIN) a fin de asegurar la asignación oportuna de los recursos de contrapartida.
- 3.4 El Municipio de SPS brindará apoyo a SOPTRAVI en la ejecución del Programa, prestando activa colaboración en una serie de temas, incluyendo la declaración de necesidad y utilidad pública de las áreas afectadas por el Programa, el aporte de terrenos requeridos y la ejecución del proceso de reasentamiento previsto. Será una condición especial previa al primer desembolso del Programa, la firma de un convenio de participación y coordinación entre SOPTRAVI y la MSPS que definirá los derechos, obligaciones y responsabilidades de las partes para la ejecución del Programa. Este convenio incluirá, entre otros aspectos: (i) la declaración de la necesidad y utilidad pública de los proyectos y de las áreas donde se desarrollarán, (ii) la asignación de recursos requeridos para la adquisición de la posesión legal y la liberación de los derechos de vía sobre las áreas afectadas y de los terrenos destinados por la MSPS para el plan de reasentamiento, y (iii) la definición de las responsabilidades de SOPTRAVI y de la MSPS para la implementación, acompañamiento y supervisión del plan de reasentamiento, la ejecución y el mantenimiento de las obras, y el fortalecimiento institucional.
- 3.5 Entre los compromisos adquiridos por la MSPS vale la pena resaltar que además de realizar la adquisición de la posesión legal de los terrenos y la liberación del derecho de vía para las obras, participará en la ejecución del plan de

---

<sup>3</sup> Préstamo 1565/SF-HO y operación HO-L1013

reasentamiento y proporcionará el apoyo requerido para el proceso de reasentamiento colocando recursos de la Superintendencia de Obras Públicas y Urbanismo y de la Superintendencia de Acción Social, y sus dependencias.

- 3.6 **Contratos de ampliación y rehabilitación.** La ejecución del Programa se cumplirá mediante contratos de obra independientes para cada sección del tramo de carretera objeto de este Programa; ello no impedirá que un contratista sea adjudicatario de las obras en más de una sección en la medida que su capacidad técnica (equipamiento, equipo profesional, etc.) y financiera lo permitan. El proyecto está concentrado en zonas urbanas establecidas y cuya liberación fue financiada por la operación 846/SF-HO a mediados de los 90, con resultados sumamente positivos. El Informe de Gestión Ambiental y Social que se encuentra como anexo a este documento presenta los detalles al respecto. Antes de la iniciación de las obras en las que deba procederse al reasentamiento involuntario de personas y familias (tramo 6ª calle – Industrias Gala), se presentaría evidencia al Banco de los acuerdos suscritos por éstos con la MSPS sobre: (i) los terrenos donde se reubicarán, y (ii) la contratación de las obras de urbanización de los predios y de construcción de las soluciones habitacionales correspondientes.
- 3.7 **Plan de reasentamiento.** El principal tema que requiere de especial atención es la necesidad de reasentar alrededor de 142 familias que invadieron el derecho de vía en vecindades del río Bermejo. Como parte de la preparación de este proyecto, se está finalizando un plan de reasentamiento para estas familias que será coordinado por la Secretaría de Acción Social (SAS) Municipio de San Pedro Sula. Los costos del plan serán cubiertos parcialmente por esta operación. Por su parte, el MSPS será responsable de entregar los terrenos necesarios para el reasentamiento, debidamente saneados, y dará acompañamiento a las familias y los hará beneficiarios de diversos programas que tiene la alcaldía. SOPTRAVI contratará los trabajos de urbanización del lote y construcción de las unidades habitacionales y se encargará de la supervisión del proceso.
- 3.8 **Temas ambientales.** Con relación a posibles impactos por accidentes de tránsito que involucren derrames de combustibles o sustancias peligrosas que puedan afectar al acuífero Sunseri, que abastece mediante pozos el sistema de agua potable de la ciudad, se ha previsto reforzar el diseño de los puentes sobre los ríos afluentes y el fortalecimiento del plan de contingencias de la ciudad.
- 3.9 Los demás impactos sobre el medio ambiente han sido identificados y no representan riesgos importantes, siendo la mayor parte impactos conocidos para obras civiles de esta naturaleza. Las medidas de prevención, mitigación, corrección y compensación hacen parte de los programas definidos para el Plan de Gestión Ambiental que se está terminando de elaborar y que formará parte de los pliegos de licitación. Será una condición previa especial al primer desembolso la presentación del Plan de Gestión Ambiental del Programa y SOPTRAVI llevará a cabo la construcción de las obras, de conformidad las especificaciones sociales y ambientales contenidas en dicho plan.



- 3.10 **Supervisión de contratos.** SOPTRAVI cuenta con suficiente experiencia en supervisión de contratos de rehabilitación de carreteras. En este Programa, la supervisión técnica y ambiental se realizará por firmas consultoras privadas; éstas deberán contar con experiencia probada en la materia, y designar un especialista ambiental encargado de velar por el efectivo cumplimiento de las especificaciones previstas en los pliegos de condiciones y los Manuales Ambientales.
- 3.11 **Adquisiciones.** Las contrataciones para el proyecto propuesto estarán a cargo de SOPTRAVI, a través del GGPE, y se llevarán a cabo de acuerdo con las “Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (GN-2349-7) y con las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (GN-2350-7), de julio del 2006, y con lo establecido en el respectivo Contrato de Préstamo y Plan de Adquisiciones anexo. Serán elegibles los gastos establecidos en los parámetros financieros del país.

## **B. Resumen de Medidas para el Monitoreo de Resultados**

- 3.12 **Evaluación y Seguimiento.** La supervisión del Programa será llevada a cabo por la Representación del Banco en Honduras, en contacto periódico con las autoridades y dependencias técnicas de SOPTRAVI, a efectos de los procesos de adquisiciones y las decisiones técnicas y financieras que la operación demande. El seguimiento se hará mediante la preparación, por la GGPE, de informes semestrales de ejecución, que serán presentados al Banco dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de vencimiento de cada semestre calendario, conteniendo los resultados de los distintos proyectos, evaluados en base a los indicadores de seguimiento establecidos en el Marco Lógico del Programa. Asimismo, estos informes incluirán la siguiente información: (i) programación financiera; (ii) avances alcanzados en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos acordados para el Programa; (iii) calendarios actualizados de ejecución y desembolso en relación con el resto del Programa; y (iv) plan de trabajo y plan de acción detallado anticipado para el año siguiente, incluyendo el Plan de Adquisiciones actualizado.
- 3.13 **Fondo rotatorio.** Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio equivalente al 5% del monto del préstamo. SOPTRAVI deberá presentar al Banco los informes semestrales de la situación del fondo rotatorio, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario, controlará el uso del fondo y preparará las solicitudes de desembolso, en nombre del Prestatario.
- 3.14 **Auditoría externa.** Durante todo el período de ejecución SOPTRAVI presentará anualmente al Banco los estados financieros del Programa. La auditoría externa del Programa será efectuada por una firma de auditores independientes aceptable al Banco y de acuerdo con sus requerimientos, en base a los lineamientos establecidos en los TdR para auditoría externa de proyectos financiados por el BID (Documento AF-400 o el que lo reemplace). En la selección y contratación

de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (Documento AF-200 o el que lo reemplace). Los costos de la auditoría formarán parte del costo del Programa y serán financiados con los recursos del préstamo del Banco.

## CORREDOR LOGISTICO HO-L1018

### Matriz de Resultados

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Objetivo del Programa</b> | Contribuir a reducir los costos de transporte del canal seco en su paso por la ciudad de San Pedro Sula, reducir la congestión del tránsito en la ciudad y reducir la accidentalidad vial a través del mejoramiento, ampliación del corredor y la construcción de intercambiadores del segundo anillo de SPS. |
|------------------------------|---|

| Indicador de Resultado  |                          | Línea Base<br>2008           | Nivel Meta<br>2011          | Comentarios   |
|---|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|---|
| Tiempo de viaje promedio. (o velocidad media)   |                          |                              |                             | Determinado en forma corriente por la Unidad de Planificación, Gestión y Evaluación de SOPTRAVI |
|   | Tramo I                  | 11.6 min                     | 8.7 min                     |   |
|   | Tramo II                 | 11.8 min                     | 7 min                       |   |
|   | Tramo III                | 11.8 min                     | 4.4 min                     |   |
| Relación Volumen/capacidad del Segundo anillo.  |                          |                              |                             |   |
|   | Tramo                    | > 0.40 en 5% tiempo          |                             |   |
|   |                          |                              |                             |   |
|   | Tramo III Calle 6 a Gala | 0.85 (2 horas de mayor cong) | 0.4 (2 horas de mayor cong) |   |
| Número total de accidentes / incidents.   |                          | 130                          | < 90 * FT <sup>(1)</sup>    | Secretaría de Seguridad de Tránsito   |
| Número de personas lesionadas.  |                          | 30                           | < 25 * FT                   |   |
| Mejoramiento en calidad de vida de 142 familias reasentadas:  |                          |                              |                             |   |
| Cambio de tenencia en ocupación precaria a tenencia en propiedad para todas las familias reasentadas  |                          | 0                            | 100%                        | Secretaría de Acción Social del MSPS  |
| Numero de familias que perciben menos de un salario mínimo (\$75/ mes)  |                          | 25                           | 5                           |   |
| Reducción del índice de enfermedades gastrointestinales y dérmicas en la población infantil derivadas del consumo de agua y de inundaciones |                          | 30%                          | 10%                         |   |

<sup>(1)</sup> – **FT** - Factor de Tránsito = TPD (2011)/TPD (2008) – Tramos Chamelecón-Toyota-Estadio Olímpico – Boulevard Norte



| Componente  | Base | Año 1 | Año 2 | Año 3 | Meta | Comentarios |
|---|------|-------|-------|-------|------|-------------|
| Reducción del índice de enfermedades gastrointestinales y dérmicas en la población infantil derivadas del consumo de agua y de inundaciones | 30%  | 30%   | 20%   | 10%   | 10%  |             |

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA CORREDOR LOGÍSTICO SPS**

**(HO-L1018)**

**CUADRO RESUMEN DEL PLAN DE ADQUISICIONES**

|   | Costo Estimado<br>(US\$) | Método de<br>Adquisición | Revisión | Fuente de Financiamiento<br>y Porcentaje |            |             | Pre-<br>calificación<br><br>(Si/No) | Fechas<br>estimadas                                    | Situación |
|---|--------------------------|--------------------------|----------|--|------------|-------------|-------------------------------------|--|-----------|
|   |                          |                          |          | BID<br>%                                 | Local<br>% | Co-Fin<br>% |                                     | Publicación<br>de aviso<br>específico de<br>licitación |           |
|   |                          |                          |          |  |            |             |                                     |  |           |
| 1. BIENES                                 |                          |                          |          |  |            |             |                                     |  |           |
| No está prevista la adquisición de bienes |                          |                          |          |  |            |             |                                     |  |           |

| Descripción  | Costo Estimado (US\$) | Método de Adquisición | Revisión | Fuente de Financiamiento y Porcentaje |         |          | Pre-calificación (Si/No) | Fechas estimadas                              | Situación |
|--|-----------------------|-----------------------|----------|---------------------------------------|---------|----------|--------------------------|---|-----------|
|  |                       |                       |          | BID %                                 | Local % | Co-Fin % |                          | Publicación de aviso específico de licitación |           |
| 2. OBRAS   |                       |                       |          |                                       |         |          |                          |   |           |
| Rehabilitación y Repavimentación Tramo: Cabecera Norte Puente Río Chamelecón - Toyota - Estadio Olímpico - Intersección 6 Calle NO (Incluye obras de seguridad vial y consideraciones ambientales) L = 12.6 Kms. | 4,900,000             | LPI                   | Ex_ante  | 80                                    | 20      | 0        | No                       | Nov/08  | Pendiente |
| Rehabilitación y Construcción de una nueva calzada de dos carriles Tramo 6 Calle NO - Industrias Gala (Incluye obras de seguridad vial,  | 11,300,000            | LPI                   | Ex_ante  | 100                                   | 0       | 0        | Si                       | Nov/08  | Pendiente |

|  |            |     |         |     |    |   |    |        |           |
|--|------------|-----|---------|-----|----|---|----|--------|-----------|
| consideraciones ambientales y Construcción de los Puentes Sobre Río Bermejo y Blanco) L = 5.5 Km.. |            |     |         |     |    |   |    |        |           |
| Construcción urbanización reasentamiento humano pobladores zona 6 calle y Río Bermejo              | 1,335,000  | LPN | Ex_ante | 81  | 19 | 0 | No | Sep/08 | Pendiente |
| Obras de Seguridad vial / Puentes Peatonales   | 320,000.00 | LPN | Ex_ante | 100 | 0  | 0 | No | Nov/08 | Pendiente |

| Descripción  | Costo Estimado (US\$) | Método de Adquisición | Revisión | Fuente de Financiamiento y Porcentaje |         |          | Pre-calificación (Si/No) | Fechas estimadas                              | Situación |
|--|-----------------------|-----------------------|----------|---------------------------------------|---------|----------|--------------------------|---|-----------|
|  |                       |                       |          | BID %                                 | Local % | Co-Fin % |                          | Publicación de aviso específico de licitación |           |
| 3. CONSULTORÍA   |                       |                       |          |                                       |         |          |                          |   |           |
| Administración de Proyecto   | 100,000               | SCI                   | Ex_ante  | 100                                   | 0       | 0        | No                       | Jan/09  | Pendiente |
| Gerencia de Proyecto   | 1,400,000             | SBCC                  | Ex_ante  | 100                                   | 0       | 0        | No                       | Jan/09  | Pendiente |
| Supervisión Rehabilitación Tramo: Cabecera Norte Puente Río Chamelecón - Toyota - Estadio Olímpico - Industrias Gala y ampliación Tramo: 6 Calle NO - Industrias Gala Trocha adicional (Incluye obras de seguridad vial, consideraciones ambientales y Puentes sobre Río Bermejo y Río Blanco. | 2,000,000             | SBCC                  | Ex_ante  | 75                                    | 25      | 0        | No                       | Jan/09  | Pendiente |
| Diseño y Supervisión del Reasentamiento humano pobladores zona 6 calle y Río Bermejo   | 165,000               | SBCC                  | Ex_ante  | 45                                    | 55      | 0        | No                       | Sep/08  | Pendiente |
| Fortalecimiento Institucional  | 200,000               | SBCC                  | Ex_ante  | 100                                   | 0       | 0        | No                       | Feb/09  | Pendiente |

|                      |         |      |         |     |     |   |    |        |           |
|----------------------|---------|------|---------|-----|-----|---|----|--------|-----------|
| Auditoria Financiera | 100,000 | SBCC | Ex_ante | 100 | 0   | 0 | No | Nov/08 | Pendiente |
| Otros                | 180,000 | SBCC | Ex_ante | 0   | 100 | 0 | No | Nov/08 | Pendiente |

LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contratación a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CEIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación-transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (en inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CEGB: Contrataciones con Préstamos garantizados por el Banco; PSC: Participación de Comunidades en las Contrataciones; SBQC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBQ: Selección Basada en Calidad SBOF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en Menor Costo; SCI: Selección Individual de Consultor; SQC: Selección Basada en las calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa