

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**HONDURAS**

**PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL Y PROPUESTA DE REFORMULACIÓN DEL  
PRÉSTAMO 2470/BL-HO**

**(HO-L1104)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Miroslava Nevo, Jefe de Equipo (INE/TSP); Daniel Torres Gracia (TSP/CHO), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, Ernesto Monter, Iván Corbacho y Virginia Navas (INE/TSP); Irma Liliam Castillo y Juan José Larios (TSP/CHO); Alejandro Aguiluz (CID/CHO); María Cristina Landazuri (LEG/SGO); Juan Carlos Martell y Nalda Morales (FMP/CHO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública

## PERFIL DE PROYECTO

### HONDURAS

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del proyecto:</b>	Programa de Integración Vial Regional y Propuesta de Reformulación del Préstamo 2470/BL-HO
<b>Número de proyecto:</b>	HO-L1104 <sup>1</sup> y 2470/BL-HO <sup>2</sup>
<b>Equipo de proyecto:</b>	Mirolava Nevo, Jefe de Equipo (INE/TSP); Daniel Torres Gracia (TSP/CHO), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, Ernesto Monter, Iván Corbacho y Virginia Navas (INE/TSP); Irma Liliam Castillo y Juan José Larios (TSP/CHO); Alejandro Aguiluz (CID/CHO); María Cristina Landazuri (LEG/SGO); Juan Carlos Martell y Nalda Morales (FMP/CHO)
<b>Prestatario:</b>	República de Honduras
<b>Organismo ejecutor:</b>	Cuenta del Desafío del Milenio – Honduras (MCA – Honduras)
<b>Plan financiero:</b>	BID (CO): US\$ 12,0 millones BID (FOE): US\$ 8,0 millones 2470/BL-HO (CO): US\$ 93,8 millones 2470/BL-HO (FOE): US\$ 40,2 millones Total: US\$154,0 millones
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas activadas: OP-102, OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17), OP-704, OP-710, OP-761 y OP-765 Clasificación: Categoría B

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **La infraestructura de transporte de Honduras.** Se compone principalmente por su red de carreteras interurbanas y el Puerto de Cortés en el Atlántico. La red vial tiene una longitud total de 15.159,6 km<sup>3</sup>, 3.305,5 km (21,8%) corresponden a la red vial principal, 2.897,5 km a la red secundaria (19,1%) y 8.956,5 km a la red vecinal (59,1%). La red vial principal se encuentra pavimentada en un 85,8% y la red secundaria en un 29,1%<sup>4</sup>. La densidad carretera<sup>5</sup> es de 0,13 km/km<sup>2</sup>, ubicándose entre los países centroamericanos con menor desarrollo de red. El corredor Tegucigalpa - San Pedro Sula - Puerto Cortés, parte del Corredor Atlántico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) y es el único eje logístico consolidado que conecta más del 30% de la población nacional, 40% del Producto Interno Bruto (PIB) del sector servicios y 30% del PIB del sector industrial, con el principal puerto sobre el Atlántico (Puerto Cortés: 580.000 TEU/año; alrededor del 85% de la carga total del tráfico por vía marítima y 50% del valor del comercio exterior).
- 2.2 **Marco institucional.** La Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), creada a principios de 2014, a través de su Dirección General de Carreteras (DGC), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y

<sup>1</sup> Nueva operación, recursos a ser aprobados.

<sup>2</sup> Recursos a ser reorientados (Programa de Modernización y Ampliación de Puerto Cortés).

<sup>3</sup> El 23% de la red vial se encuentra en buen estado, el 52% en regular estado y el 25% en mal estado.

<sup>4</sup> Datos: [Red Vial Nacional](#).

<sup>5</sup> Es un indicador de desarrollo de la red carretera, de estándar internacional, que se obtiene al dividir el número de km de la red nacional entre la superficie del país.

ampliar la red vial nacional. Desde 2012 la Cuenta del Desafío del Milenio Honduras (MCA-Honduras), es quien ha venido ejecutando los préstamos con financiamiento del Banco de manera satisfactoria. El Fondo Vial (FV) se encarga del mantenimiento rutinario<sup>6</sup>, periódico y de emergencia de la red vial. El FV es un organismo desconcentrado, que inició operaciones en el año 2001.

- 2.3 **Integración vial regional en Honduras.** Está asociada esencialmente con los siguientes aspectos: (i) su posición geográfica frente a los corredores terrestres y marítimos consolidados de Mesoamérica; (ii) la localización de las principales ciudades y puertos de la región; (iii) la presencia del país con costas sobre el mar Caribe y el océano Pacífico; y (iv) los pasos de frontera de Honduras con Guatemala, El Salvador y Nicaragua. En este contexto, el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM) forma parte de la infraestructura vial de mayor relevancia para la integración vial (¶2.4 y ¶2.5).
- 2.4 **El Proyecto Mesoamérica.** Tiene como objetivo principal potenciar la complementariedad y la cooperación entre los países en términos físicos, económicos y comerciales. La red vial principal de Honduras es parte integrante de la RICAM<sup>7</sup> por su relevancia en materia de conectividad y competitividad. Por el CPM circula el 95% de la carga terrestre de la subregión y por sus características se considera el medio de integración vial más eficiente. El CPM en Honduras tiene 137 km y cruza el país y las fronteras de El Amatillo (en El Salvador) y Guasaule (en Nicaragua). Comprende las rutas internacionales CA-1 (desde la frontera con El Salvador hasta Choluteca) y CA-3 (desde Choluteca hasta la frontera con Nicaragua), ver mapa en el siguiente [enlace](#).
- 2.5 **El problema.** El CPM en su paso por Honduras es utilizado especialmente para el transporte de carga entre los centros poblados y áreas de producción, y presenta en su recorrido condiciones de deterioro que limitan las velocidades de operación del corredor, los tiempos de viaje y la seguridad<sup>8</sup>, debido a que los tramos han alcanzado su vida útil<sup>9</sup>. El CPM en Honduras, moviliza el 6% del total de volumen de carga de todo el corredor. Su área de influencia directa es superior a los 6.000 km<sup>2</sup> en Honduras (departamentos de Choluteca y Valle, con una población superior a 600.000 habitantes), mientras que su área de influencia indirecta se puede asociar a 28.000 km<sup>2</sup> (departamentos de La Paz, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua y Cortés), con una población de potenciales beneficiarios cercana a 3,7 millones de habitantes (fuente: Instituto Nacional de Estadística 2014). Los pasos de frontera de El Amatillo y Guasaule en los extremos del Corredor Pacífico hondureño movilizan 10% de las exportaciones y

---

<sup>6</sup> El mantenimiento en el 8% de la red vial se realiza mediante microempresas.

<sup>7</sup> La RICAM es un sistema de carreteras categorizadas como: (i) corredores principales de integración que se constituyen con el Corredor del Pacífico y el Corredor del Atlántico; y (ii) ramales y conexiones regionales complementarias.

<sup>8</sup> La tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Honduras es de 27,3 por cada 100.000 habitantes. El promedio en América Latina y el Caribe es de 16,3 por cada 100.000 habitantes.

<sup>9</sup> Carretera construida en los años 50 y rehabilitada en los 90, presenta deformación en la calzada, alto grado de grietas y baches.

- 13% de las importaciones del país (fuente: BID, 2013). Lo anterior pone de manifiesto la importancia que tiene reducir las ineficiencias asociadas al sistema vial principal, reflejadas en los altos costos en la logística de transporte que equivalen en promedio al 47% de los costos totales de producción de mercancías (fuente: Banco Mundial 2006).
- 2.6 La experiencia internacional en la implementación de proyectos de rehabilitación, ampliación y mejoramiento de vías ha concluido que estos proyectos muestran, los siguientes resultados<sup>10</sup>: (i) disminución de costos de operación de los vehículos; y (ii) disminución de tiempos de viaje.
- 2.7 **Solicitud de financiamiento.** Por las razones expuestas, el Gobierno de Honduras (GdH) ha decidido emprender con el apoyo del Banco, un programa de inversiones para mejorar sustancialmente las condiciones de este importante tramo del CPM. Por consiguiente, solicita un financiamiento por US\$154 millones para el Programa de Integración Vial Regional del CPM, de los cuales US\$134 millones corresponden a la reformulación del Préstamo 2470/BL-HO (Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés)<sup>11</sup> y US\$20 millones de recursos de una nueva operación. Las obras previstas para ser financiadas por el Préstamo 2470/BL-HO serán financiadas con recursos del sector privado a través de un esquema de Asociación Público Privado (APP), como se explica más adelante.
- 2.8 **Préstamo 2470/BL-HO, Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés.** Es el puerto de mayor tamaño y profundidad en América Central (1.100 ml de muelle y 12 m de profundidad) y el de mayor relevancia para la integración regional de Honduras. El Banco aprobó el 1 de diciembre del 2010 un préstamo por US\$135 millones (2470/BL-HO) para financiar las obras de ampliación y modernización de Puerto Cortés. En el 2010 también se aprueba el marco legal para la conformación de APP en Honduras y en el año 2012 el GdH decide iniciar un proceso de concesión de la operación de contenedores y carga general de Puerto Cortés e incluir en dicho proceso como aporte público las obras financiadas con esta operación. Finalmente el 21 de marzo de 2013 se suscribe el contrato de concesión con un operador privado, Operadora Portuaria Centroamericana S. A. (OPC). Posteriormente, entre 2013 y 2014, el ejecutor cumple con las condiciones de elegibilidad del préstamo y prepara los documentos de licitación de las principales obras del programa. Ver [enlace técnico](#) para mayor detalle de la ejecución del programa a la fecha.
- 2.9 A fines de 2014, el GdH decide y posteriormente comunica al Banco que, dado el aumento del volumen de operaciones en Puerto Cortés (§2.1), problemas de coordinación entre el ejecutor y la OPC en el proceso de construcción que estaban

---

<sup>10</sup> [Informe de implementación del Proyecto del Banco Mundial.](#)

<sup>11</sup> Reformulación de los recursos no comprometidos del Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés, para lo cual se requiere adicionalmente un cambio de prestatario (de la Empresa Nacional Portuaria a la República de Honduras).

- obstaculizando el buen desarrollo de las obras, además de diluir responsabilidades, y la necesidad de contar con las instalaciones en un plazo menor<sup>12</sup>, el financiamiento de todas las obras previstas en el Contrato de Préstamo 2470/BL- HO serían financiadas en el marco del contrato de concesión suscrito con la OPC para el diseño, financiamiento, construcción, conservación, operación y explotación de la terminal de contenedores y carga general de Puerto Cortés, para lo cual ha iniciado el proceso de renegociación correspondiente.
- 2.10 Por consiguiente, el GdH solicita reformular el Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés para reorientar los recursos no comprometidos de dicho préstamo hacia un programa que contribuya a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras (los recursos no comprometidos del Préstamo 2470/BL-HO ascienden a US\$134 millones).
- 2.11 **Estrategia del país.** El proyecto es consistente con el “Plan Estratégico de Gobierno de Honduras 2014-2018”, en el cual se considera la finalización de corredores viales, como parte de los resultados del componente de infraestructura productiva. Por otra parte, el Plan de Nación 2010-2022 incluye dentro de sus lineamientos estratégicos en infraestructura productiva, el reto de aprovechar la localización geográfica del país con el fin de constituirse como el circuito más importante de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica, y la meta de incrementar en 285% las toneladas de transporte de carga con fines de exportación, entre 2009 y 2038. Asimismo, el CPM hace parte del Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte, el cual contempla mejorar y expandir infraestructura, y corredores logísticos.
- 2.12 **Estrategia del Banco con el País.** La estrategia vigente (GN-2796) (2015-2018) considera la vialidad para la integración regional dentro de sus cinco áreas prioritarias, estableciendo dentro de dicha área la consolidación del Corredor Pacífico. Asimismo, esta operación contribuirá a las prioridades del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (GCI-9) (GN-2733), en lo relacionado con: (i) préstamos a países pequeños y vulnerables; (ii) financiamiento para la cooperación e integración regional; y (iii) reducción de la pobreza y aumento de la equidad (criterio geográfico) y el fomento de iniciativas regionales de integración. Además, el programa se alinea con el Marco Sectorial de Transporte, que tiene como líneas de acción la rehabilitación de sistemas viales que aseguren la plena utilización de activos existentes, incorporando nuevas tecnologías y fortaleciendo las instituciones responsables del mantenimiento de los activos.
- 2.13 **Objetivo.** El objetivo general del programa<sup>13</sup> es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras. Los objetivos específicos son el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y

---

<sup>12</sup> Hoy día cuenta con 1.100 ml de muelles, de los cuales cerca de 500 ml son operados por la OPC desde fines de 2013 (muelles #4, #5 y #6). En el mismo periodo, el promedio de espera para la carga/descarga de un portacontenedores pasó de 5,2 horas a menos de 1 hora (35% a 6,5% del tiempo de atraque).

<sup>13</sup> Reformulado e incluyendo los recursos nuevos del Préstamo HO-L1104.

mercancías en corredores de integración, además de constituir un corredor troncal de carga de competitividad regional que mejore la integración del país con El Salvador y Nicaragua. Para lograr estos objetivos, el programa incluye la rehabilitación y mejoramiento de tramos localizados sobre el CPM.

- 2.14 Para lograr el objetivo, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: **1. Ingeniería y administración:** financiará estudios, costos operativos de administración y gestión del programa evaluación y monitoreo del programa, y las auditorías. Este componente también financiará los estudios técnicos, socioeconómicos y socioambientales de las obras no incluidas en la muestra representativa y futuros estudios; **2. Obras y Supervisión:** financiará la rehabilitación y mejoramiento de tramos prioritarios del CPM, incluyendo mejora de la seguridad vial y la supervisión técnico ambiental de dichas obras. Asimismo, en caso que se requiera financiará la adquisición de predios y la implementación de planes de reasentamiento; **3. Mantenimiento:** financiará el mantenimiento de obras con microempresas; **4. Fortalecimiento institucional:** para mejorar la gestión vial; y **5. Gastos financieros.** A continuación se presenta el cuadro de financiamiento previsto:

**Cuadro 1. Financiamiento del programa (en miles de US\$)**

	<b>Componente</b>	<b>2470/BL-HO</b>	<b>HO-L1104</b>	<b>Total</b>
1	Ingeniería y administración	3.000	1.000	4.000
2	Obras	129.000	13.000	142.000
3	Mantenimiento		5.000	5.000
4	Fortalecimiento institucional		1.000	1.000
5	Gastos financieros	2.000		2.000
	<b>Total proyecto</b>	<b>134.000</b>	<b>20.000</b>	<b>154.000</b>

### **III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR**

- 3.1 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo de inversión de obras múltiples, con un periodo de ejecución de cinco años. La muestra estará conformada por el tramo El Amatillo - Júcaro Galán, de 39,7 km y un costo estimado de US\$45 millones, cuyos diseños técnicos, económicos y ambientales están siendo elaborados.
- 3.2 **Capacidad institucional.** El organismo ejecutor de la operación será la MCA - Honduras, y se procederá a fortalecer a la recién creada INSEP para que asuma la ejecución de las obras, una vez demuestre capacidad para asumir dicha responsabilidad.

### **IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y FIDUCIARIOS**

- 4.1 El programa comprende obras de reconstrucción y rehabilitación de tramos prioritarios consolidados del corredor existente, sin la adición de carriles. Se prevé que los posibles impactos ambientales negativos generados por la construcción y operación de las obras sean de media a baja magnitud, localizados, de corto plazo, y para los cuales existen medidas de mitigación efectivas. Al no haber duplicación de calzada, se anticipa que las afectaciones a propiedades

adyacentes en el derecho de vía del corredor serán mínimas sin la necesidad de reasentar familias o negocios. Como parte de la debida diligencia, el Banco analizará los aspectos ambientales y sociales de los tramos que comprenden el CPM, enfocando su análisis inmediato en el tramo El Amatillo - Júcaro Galán para el cual se está completando el diseño. El tramo de la muestra de 39,7 km y el tramo de 46,7 km de Choluteca - Guasaule no atraviesan áreas ambientales protegidas, de minorías étnicas o de interés cultural, no obstante, el tramo de 50,7 km de Júcaro Galán - Choluteca se localiza cerca del refugio de vida silvestre San Lorenzo, así como a un sitio arqueológico Maya. Por tal motivo, los impactos específicos serán identificados mediante un Análisis Ambiental y Social para todo el corredor. Este programa es categorizado como “B” por su potencial impacto ambiental y social. Para mayores detalles referirse a la Estrategia Ambiental y Social incluida como [Anexo III](#).

## V. OTROS TEMAS

- 5.1 **Reformulación de operación.** Se reformula el Préstamo 2470/BL-HO<sup>14</sup> para reorientar US\$134 millones que no serán utilizados para los propósitos previstos originalmente (¶2.7 a ¶2.10); este monto se agregaría a los US\$20 millones de recursos del nuevo financiamiento y así sumar US\$154 millones para cubrir las necesidades de financiamiento del programa.
- 5.2 **Riesgos.** El principal riesgo de este proyecto es que no se logre un acuerdo entre el GdH y la OPC en la renegociación del contrato de concesión para la ampliación y mejoramiento de Puerto Cortés y se quede desfinanciada la obra. Para mitigar este riesgo, el Banco ha solicitado el contrato modificadorio con la OPC (incluyendo dichas obras) debidamente suscrito y con la opinión favorable de la Superintendencia de las Alianzas Público Privada (SAPP).

## VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 En el [Anexo V](#) se detalla el cronograma de preparación y aprobación por el Comité de Políticas Operativas de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) y propuesta de reformulación del Préstamo 2470/BL-HO para el 20 de octubre de 2015. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor total de US\$88.600 para la realización de misiones (US\$24.600) y contratación de consultores (US\$64.000).

---

<sup>14</sup> Se procesará conjuntamente la solicitud de reformulación del Préstamo 2470/BL-HO y la asignación de nuevo financiamiento para completar el financiamiento del Programa de Integración Vial Regional, de la forma que se presenta en este perfil.

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).



### SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
<b>IDB Sector</b>	Transport-Transport Networks Connectivity
<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
<b>Additional Operation Details</b>	
<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
<b>Team Leader</b>	Nevo, Miroslava Errazuriz De ( <a href="mailto:miroslavae@iadb.org">miroslavae@iadb.org</a> )
<b>Project Title</b>	Regional Integration Road Program
<b>Project Number</b>	HO-L1104
<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Monter Flores, Ernesto ( <a href="mailto:ernestomf@iadb.org">ernestomf@iadb.org</a> )
<b>Assessment Date</b>	2015-04-24

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
	Type of operation for which disaster risk is most likely to be low .	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)

	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.).	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
	Activities to be financed by the project are in a geographical area and sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The operation is in compliance with environmental, specific women’s rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
<b>Additional Comments:</b>		

ASSESSOR DETAILS	
<b>Name of person who completed screening:</b>	Monter Flores, Ernesto ( <a href="mailto:ernestomf@iadb.org">ernestomf@iadb.org</a> )
<b>Title:</b>	
<b>Date:</b>	2015-04-24

### SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
<b>IDB Sector</b>	Transport-Transport Networks Connectivity
<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
<b>Additional Operation Details</b>	
<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
<b>Team Leader</b>	Nevo, Miroslava Errazuriz De ( <a href="mailto:miroslavae@iadb.org">miroslavae@iadb.org</a> )
<b>Project Title</b>	Regional Integration Road Program
<b>Project Number</b>	HO-L1104
<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Monter Flores, Ernesto ( <a href="mailto:ernestomf@iadb.org">ernestomf@iadb.org</a> )
<b>Assessment Date</b>	2015-04-24

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
		<b>Comments:</b>
<b>Conditions/ Recommendations</b>	<input type="checkbox"/> The Proj "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).  <input type="checkbox"/> onito Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.  <input type="checkbox"/> ESR the operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.	<b>Develop Resettlement Plan (RP):</b> The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.
Minor or moderate conversion or degradation impacts to natural habitats (such as forests, wetlands or grasslands).	<b>Ensure Proper Management and Monitoring of the Impacts of Natural Habitat Loss:</b> A Biodiversity Management Plan (BMP) should be prepared that defines how impacts will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and could be incorporated in the ESMP. Depending on the financial product, the BMP should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Confirmation should be

	obtained from competent experts that they are confident that the plan can mitigate impacts and also that the relevant authorities have approved the BMP.
The project is likely to negatively change the use of the land but the related negative impacts will be minor to moderate in nature.	<b>Land use:</b> A Plan should be prepared that defines how land use change will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and could be incorporated in the ESMP. Proper consultation should be foreseen. Confirmation should be obtained from experts that the plan can mitigate impacts and also that relevant authorities have approved the Plan. Examples of mitigation include reforestation, GHG offsetting, nutrient fixation in soils, conservation of biodiversity.
Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	<b>Solid Waste Management:</b> The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	<b>Management of Ambient Environmental Conditions:</b> The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).
Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.	<b>Greenhouse Gas (GHG) Assessment:</b> The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <a href="http://www.ipcc.ch/">http://www.ipcc.ch/</a> ). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task ( <a href="http://www.iadb.org/secci/">http://www.iadb.org/secci/</a> ).

<p>The project will result in a minor to moderate increase in community risks from disease or natural resources risks.</p>	<p><b>Manage Increased Risk of Disease:</b>Where a project will generate environmental health risks (such as increased risk from disease and environmental hazards), the borrower should be required to develop a environmental health risk plan (this will require input from professionally competent advisers/ consultants). There should be engagement with affected communities and compliance with the plan should be monitored and reported. Where specific diseases are endemic in communities in the investment area of influence, the borrower is encouraged to explore opportunities to reduce their incidence.</p>
<p>Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.</p>	<p><b>Construction:</b> The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).</p>
<p>The project has or will have minor negative impacts on Indigenous Peoples.</p>	<p><b>Mitigation Framework:</b> Include specific mitigation measures as needed in consultation with affected IPs. Consult with Indigenous Peoples specialist. Incorporate measures in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Include mitigation measures as part of overall environmental and social management plans or provisions.</p>
<p>The project has or will have moderate to minor negative effect on cultural site(s) and it is justified to be unavoidable. Affected stakeholders have indicated approval through a documented process of good faith negotiation.</p>	<p><b>Protection of Cultural Sites:</b>Where impacts to cultural site are anticipated, the borrower should generally seek the advice of professional experts and a mitigation plan should be developed which includes the following basic elements: (a) demonstration that mitigation will comply with relevant legislation; (b) evidence that the borrower has the capacity/commitment to protect cultural site; (c) implementation of chance finds procedures; (d) establishment of consultation processes with affected communities and appropriate experts; and (e) appropriate controls on the removal of cultural site. Additional special requirements will come into play if cultural site is likely to be affected by the investment. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.). The borrower should develop an action plan that describes how cultural sites will be protected.</p>

<p><b>DISASTER RISK SUMMARY</b></p>	
<p><b>Disaster Risk Category:</b> Moderate</p>	
<p><b>Disaster/ Recommendations</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No specific disaster risk management measures are required.</li> </ul>

<p><b>ASSESSOR DETAILS</b></p>	
<p><b>Name of person who completed screening:</b></p>	<p>Monter Flores, Ernesto (<a href="mailto:ernestmof@iadb.org">ernestmof@iadb.org</a>)</p>
<p><b>Title:</b></p>	<p></p>
<p><b>Date:</b></p>	<p>2015-04-24</p>

## ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

### I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 1.1 El programa propuesto consiste en la rehabilitación y el mejoramiento de tramos viales localizados sobre el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM) en Honduras.<sup>1</sup> Los tramos viales a ser apoyados por el programa tienen una extensión de 137 km y cruzan el país y las fronteras de El Amatillo (en El Salvador) y Guasaule (en Nicaragua). Comprende las rutas internacionales CA-1 (desde la frontera con El Salvador hasta Choluteca) y CA-3 (desde Choluteca hasta la frontera con Nicaragua) (ver Figura 1). Por el CPM circula el 95% de la carga terrestre de la subregión y por sus características se considera el medio de integración vial más eficiente.

**Tabla 1 - Tramos del proyecto**

Tramo	Departamento	Longitud (km)
Rehabilitación CA-1 El Amatillo - Júcaro Galán	Choluteca	39,7
Rehabilitación y Reconstrucción CA-1 Júcaro Galán - Choluteca	Choluteca y Valle	50,7
Reconstrucción CA-3 Choluteca - Guasaule	Choluteca	46,7
<b>Total</b>		<b>137,1</b>

- 1.2 El programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales:
- (i) **Componente 1.** Estudios, incluyendo técnicos, económicos, ambientales y sociales de las obras no incluidas en la muestra representativa, costos operativos de administración y gestión del programa (costos de la unidad ejecutora), evaluación, monitoreo y auditorías (US\$4 millones);
  - (ii) **Componente 2.** Obras para financiar la rehabilitación y mejoramiento de tramos prioritarios del CPM, incluyendo mejora de la seguridad vial y la supervisión técnico ambiental y social de dichas obras (US\$142 millones);
  - (iii) **Componente 3.** Mantenimiento de obras (US\$5 millones);
  - (iv) **Componente 4.** Fortalecimiento institucional para mejorar la gestión vial (US\$1 millón);
  - (v) **Componente 5.** Gastos financieros (US\$2 millones).
- 1.3 El programa está siendo diseñado como un préstamo de inversión de obras múltiples de US\$154 millones, con un periodo de ejecución de cinco años. El ejecutor dispone de una preselección de tres tramos potencialmente elegibles para el programa. La muestra estará conformada por el tramo de aproximadamente 39,7 km entre El Amatillo - Júcaro Galán, cuyos diseños técnicos, económicos y

<sup>1</sup> El CPM forma parte de la infraestructura de mayor relevancia para la integración vial del país. El CPM forma parte del corredor del Proyecto Mesoamérica, previamente conocido como Plan Puebla Panamá, mecanismo establecido por los países mesoamericanos para facilitar el diseño, financiación y ejecución de proyectos de integración regional en materia de infraestructura, conectividad y desarrollo social.

ambientales están en proceso de contratación. Se anticipa que la construcción del tramo de la muestra inicie en el 2016.

- 1.4 El organismo ejecutor será la Cuenta del Desafío del Milenio - Honduras (MCA-Honduras), quien ha venido ejecutando los préstamos con financiamiento del Banco de manera satisfactoria.

## II. MARCO INSTITUCIONAL Y REGULATORIO

- 2.1 **La Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA)** es la institución que promueve a nivel nacional la gestión eficiente de los recursos naturales y el ambiente, es responsable del licenciamiento ambiental, <http://www.serna.gob.hn/>.
- 2.3 **La Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP)**, a través de la Dirección General de Carreteras (DGC), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y ampliar la red vial nacional.
- 2.2 **Marco legal.** De conformidad con la Ley General del Ambiente de Honduras y el Acuerdo Ministerial 635-2003 que la reglamenta, los proyectos que pueden causar impactos ambientales deben solicitar una autorización o licencia ambiental previa a su ejecución. El Acuerdo Ministerial define una categorización ambiental que determina los requerimientos de estudios y de autorización o licencia ambiental. El Decreto 17 de 2000 establece el procedimiento para hacer la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), definiendo tres categorías de proyectos:
  - (i) Categoría 1: proyectos que deben reportar sus actividades, recibiendo en reconocimiento una constancia de registro;
  - (ii) Categoría 2: proyectos con impactos predecibles deberán firmar un contrato estandarizado previo a la autorización ambiental;
  - (iii) Categoría 3: proyectos que requieren presentar una EIA.
- 2.2 Las obras del programa comprenden obras de mejoramiento y rehabilitación de tramos en un corredor existente y consolidado por lo que se anticipa que las obras serán clasificadas por la autoridad como de Categoría 2. Consecuentemente, las obras del programa deberán contar con un Plan de Manejo Ambiental.
- 2.3 Sobre la base de la información disponible, los tres tramos del programa han activado las siguientes políticas: Política OP-102 de Acceso a la información; las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.11 y B.17 de la Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; Política OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; Política OP-761 de Igualdad de Género en el Desarrollo; y la Política OP-765 de Pueblos Indígenas. Este programa es categorizado como B por su potencial impacto ambiental y social (ver Sección IV).

## III. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 3.1 Las obras del programa se desarrollarán en la zona sur de Honduras, en los departamentos de Choluteca y Valle, en un corredor vial muy consolidado, el cual

es utilizado especialmente para el transporte de carga entre los centros poblados y áreas de producción. El tramo de la muestra representativa es de 39,7 km y no atraviesa áreas ambientales protegidas, de minorías étnicas o de interés cultural. El tramo de 50,7 km de Júcaro Galán – Choluteca se localiza muy cerca del refugio de vida silvestre San Lorenzo, así como a un sitio arqueológico Maya. El tramo de 46,7 km de Choluteca – Guasaule no atraviesa áreas protegidas.

- 3.2 El corredor presenta condiciones de deterioro que limitan las velocidades de operación, los tiempos de viaje y la seguridad. El CPM en Honduras moviliza 6% del total de volumen de carga de todo el corredor. Su área de influencia directa es superior a los 6.000 km<sup>2</sup> en Honduras (departamentos de Choluteca y Valle, con una población superior a 600.000 habitantes), mientras que su área de influencia indirecta se puede asociar a cerca de 28.000 km<sup>2</sup> (departamentos de La Paz, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua y Cortés), con una población de potenciales beneficiarios cercana a 3,7 millones de habitantes, Instituto Nacional de Estadística 2014.

#### **IV. IMPACTO Y RIESGOS**

- 4.1 Las actividades a financiarse en los tres tramos de las obras previstas en este programa de obras múltiples corresponden a la rehabilitación y reconstrucción de 137 km de vías existentes sin la adición de carriles en un corredor vial muy consolidado. Se prevé que los posibles impactos ambientales negativos generados por la construcción y operación de las obras sean de media a baja magnitud, localizados, de corto plazo, y para los cuales existen medidas de mitigación efectivas. Al no haber duplicación de calzada, se anticipa que las afectaciones a propiedades adyacentes en el derecho de vía del corredor serán mínimas sin la necesidad de reasentar familias o negocios. Si bien el tramo de 39,7 km de la muestra ni el tramo de 46,7 km de Choluteca – Guasaule no atraviesan áreas ambientales protegidas, de minorías étnicas o de interés cultural, el tramo de 50,7 km de Júcaro Galán – Choluteca se localiza cerca del refugio de vida silvestre San Lorenzo, así como a un sitio arqueológico Maya. Los impactos específicos serán identificados mediante un Análisis Ambiental y Social para todo el corredor. Como parte de la debida diligencia, el Banco analizará los aspectos ambientales y sociales de los tres tramos que comprenden el CPM, enfocando su análisis inmediato en el tramo El Amatillo - Júcaro Galán para el cual se está completando el diseño, pero estableciendo los criterios y requerimientos ambientales y sociales para los restantes dos tramos del programa.
- 4.2 Los impactos negativos que se anticipan para la etapa de construcción están relacionados principalmente con actividades de movimiento de tierra y explotación de bancos de materiales e incluyen la remoción de la cobertura vegetal, la generación de polvo, la generación de ruido en áreas pobladas cercanas a la zona de obras o extracción de materiales y la seguridad vial por el aumento de tráfico pesado relacionado con la construcción de las obras. Los principales impactos una vez concluida la rehabilitación de la vía están relacionados con la compactación del suelo, el aumento en la gravedad de los accidentes de tránsito y



el ruido, debido a los mayores niveles de tráfico y velocidad, y el deterioro de la vía y el medio ambiente por deficiencias en el mantenimiento. Se anticipa que los impactos indirectos como el cambio en el uso de suelo o deforestación ilegal sean mínimos ya que la rehabilitación no incrementa el acceso ni significativamente el tráfico vehicular en esta región.

- 4.4 El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras. Los objetivos específicos son el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en corredores de integración, además de constituir un corredor troncal de carga de competitividad regional que mejore la integración del país con El Salvador y Nicaragua. Para lograr estos objetivos, el programa incluye la rehabilitación y mejoramiento de tramos localizados sobre el CPM.

#### **V. ESTRATEGIA PARA EL ANÁLISIS AMBIENTAL Y SOCIAL**

- 5.1 Debido a que el programa está siendo diseñado como un préstamo de inversión de obras múltiples, como parte de la debida diligencia, el Banco analizará los aspectos ambientales y sociales de los tres tramos que comprenden el CPM, enfocando su análisis inmediato en el tramo El Amatillo - Júcaro Galán para el cual se está completando el diseño, pero estableciendo los criterios y requerimientos para los restantes dos tramos del programa, para los cuales el Banco dará su no objeción posterior a la aprobación del préstamo.
- 5.2 Se realizará un Análisis Ambiental para todo el programa, enfatizando los impactos del tramo El Amatillo - Júcaro Galán con sus respectivos planes de gestión ambiental, social, salud ocupacional, contingencias y reasentamiento. El equipo de proyecto realizará actividades de debida diligencia enfatizándose en el tramo de la muestra. Entre los principales aspectos que se analizarán se incluyen los siguientes:
- (i) Evaluación del cumplimiento de programa (i.e. los tres tramos) de las siguientes políticas: Política OP-102 de Acceso a la Información; Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; Política OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; Política OP-761 de Igualdad de Género en el Desarrollo; y Política OP-765 de Pueblos Indígenas, incluyendo el análisis de la situación social para decidir si se activa la Política OP-710 de Reasentamiento Involuntario, en caso de que se requiera el desplazamiento físico o económico de la población;
  - (ii) Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales, sociales, laborales, de salud ocupacional y seguridad industrial locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.) y en particular el tramo El Amatillo - Júcaro Galán que será el primero en ser rehabilitado;
  - (iii) Revisión de aspectos de diseño del programa para evaluar sus repercusiones ambientales incluyendo componentes como afectación a infraestructura existente, requerimientos y botaderos, sitios de préstamo,

plantas industriales, campamentos temporales y permanentes, etc. y en particular el tramo El Amatillo - Júcaro Galán para el cual se tendrán los diseños detallados al ser el tramo de la muestra representativa;

- (iv) Evaluación del Análisis Ambiental y Social, y sus correspondientes planes de manejo ambiental, de salud ocupacional y de contingencias para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento y abandono, así como que existe suficiente presupuesto y recursos humanos para su implementación;
  - (v) Revisión de los procesos de consulta propuestos, así como el análisis de los sistemas para proveer información a la opinión pública;
  - (vi) Análisis del desempeño de MCA-Honduras en la gestión ambiental y social de otras operaciones financiadas previamente por el Banco y de su capacidad (personal, recursos, planes de capacitación, etc.), con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría y supervisión de forma de asegurar que la muestra y en general el programa sea ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social;
  - (vii) Evaluación del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.
- 5.3 Durante la debida diligencia del programa el Banco asesorará al ejecutor para preparar un Manual de Gestión Ambiental y Social (MGAS) a ser implementado por el ejecutor. El MGAS se adecuará con base al documento preparado por el Banco para operaciones de transporte de obras múltiples. El MGAS incluirá medidas de manejo ambiental y social que deberán ser incluidas en los contratos para para garantizar una adecuada implantación y operación de los proyectos. Asimismo el Banco explorará la posibilidad de fortalecer al ejecutor y/o a la DGC en el manejo de temas ambientales y sociales.
- 5.4 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos, el equipo de proyecto presentará un IGAS.

**Figura 1**  
**Ubicación de los tramos del programa en el Corredor Pacífico Mesoamericano en Honduras**



**ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO**

<b>Temas</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fechas esperadas</b>	<b>Referencias y links a archivos técnicos</b>
Estrategia de País con Honduras 2015 - 2018	La estrategia apoya los siguientes temas: (i) consolidación fiscal, (ii) sostenibilidad y competitividad del sector energético; (iii) vialidad para la integración regional; (iv) inclusión social; y (v) desarrollo sostenible en el Distrito Central	Concluido diciembre 2014	<a href="#">Link al documento</a>
Nota técnica vialidad e integración regional	Mejorar la integración nacional y regional, y disminuir los costos de operación y transporte	Concluido octubre 2014	<a href="#">Link al documento</a>
Evaluación económica	Evaluación económica del proyecto	Septiembre 2015	
Aspectos socio ambientales	Análisis Ambiental y Social del programa Informe de Gestión Ambiental y Social del programa (IGAS)	Agosto 2015	

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).