

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**HONDURAS**

**PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL II**

**(HO-L1121)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Alfonso Salazar (TSP/CHO), Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP); Daniel Torres Gracia (TSP/CNI); Raúl Rodríguez Molina, Eduardo Café, Lauren Montes y María Romero (INE/TSP); Andrea Monje (SCL/GDI); Denis Corrales (VPS/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); y María Cecilia del Puerto y Nalda Morales (FMP/CHO).

De conformidad con la política de acceso a la información, el presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO .....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, Problemática y Justificación .....	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	10
C. Indicadores Claves de Resultados.....	13
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>13</b>
A. Instrumentos de Financiamiento .....	13
B. Riesgos Ambientales y Sociales .....	13
C. Riesgos Fiduciarios .....	14
D. Otros Riesgos del Proyecto .....	15
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>15</b>
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	15
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	17

## ANEXOS

- Anexo I Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
- Anexo II Matriz de Resultados
- Anexo III Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

## ENLACES ELECTRÓNICOS

### REQUERIDOS

1. [Plan de Ejecución Plurianual \(PEP\) \(PEP en MS-Project\)](#)
2. [Plan Operativo Anual \(POA\)](#)
3. [Plan de Monitoreo y Evaluación](#)
4. [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#)
5. [Plan de Adquisiciones](#)

### OPCIONALES

1. [Análisis Económico del Proyecto](#)
2. [Anexo de Integración Regional](#)
3. [Anexo de Género](#)
4. [Resumen Ejecutivo del Estudio Técnico de los Diseños del Tramo La Barca-Pimienta](#)
5. [Anexo de Cambio Climático](#)
6. [Análisis de Posibles Costos Adicionales](#)
7. [Filtro de Política de Salvaguardias \(SPF\) y Formulario de Evaluación de Salvaguardia para la Clasificación de Proyectos \(SSF\)](#)

<b>ABREVIATURAS</b>	
APP	Asociaciones Público-Privadas
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CEINRH	Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras
CIF	Coste, Seguro y Flete (Cost Insurance and Freight)
FOB	Libre a bordo ( <i>Free on Board</i> )
FV	Fondo Vial
GdH	Gobierno de Honduras
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
INSEP	Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos
INVEST-H	Inversión Estratégica de Honduras
MOP	Manual Operativo del Programa
OE	Organismo Ejecutor
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
PM	Proyecto Mesoamérica
POD	Propuesta para el Desarrollo de la Operación
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
SPF	Filtro de Política de Salvaguardias
SSF	Formulario de Clasificación de Proyecto
TM	Tonelada Métrica

**RESUMEN DEL PROYECTO  
HONDURAS  
PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL II  
(HO-L1121)**

<b>Términos y Condiciones Financieras</b>				
<b>Prestatario:</b> República de Honduras			<b>Capital Ordinario (CO)</b>	<b>Fondo de Operaciones Especiales (FOE)</b>
<b>Organismo Ejecutor (OE):</b> Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H)			<b>Plazo de amortización:</b>	30 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Período de desembolso:</b>	4 años
<b>BID (CO):</b>	45.000.000	58,3	<b>Período de gracia:</b>	6 años
<b>BID (FOE):</b>	30.000.000	38,8	<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	<sup>(a)</sup>
<b>Local:</b>	2.250.000	2,9	<b>Tasa de interés:</b>	FU-Fija <sup>(b)</sup>
<b>Total:</b>	77.250.000	100	<b>Comisión de crédito:</b>	<sup>(a)</sup>
			<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos
<b>Esquema del Proyecto</b>				
<b>Objetivo del programa/descripción:</b>				
<p>El objetivo del programa es contribuir al aumento de la productividad e integración nacional y regional de Honduras, mediante la mejora de la calidad de su infraestructura vial. El objetivo específico del programa es contribuir a mejorar el nivel de servicio de dos de los corredores de CEINRH, específicamente los Corredores Logístico y el Turístico, a través de un aumento de carriles y rehabilitación en tramos a ser intervenidos que resultará en la disminución de los costos de operación vehicular y de los tiempos de viaje de los usuarios. La focalización en estos dos corredores se debe a que bajo el actual esquema de APP en Honduras, los Corredores Logístico y Turístico han sido concesionados, y que el GdH se ha comprometido a entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario.</p>				
<p><b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento a ser cumplidas por el Prestatario, mediante el OE:</b> (i) que se presente evidencia satisfactoria de la competencia legal de INVEST-H para ejecutar el programa (¶3.1); y (ii) que se presente evidencia que haya sido aprobado y entrado en vigencia, el Manual Operativo del Programa, de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco (¶3.2).</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> (i) presentar al Banco para su no objeción, junto con los documentos de licitación correspondientes a cada uno de los proyectos viales a ser financiados por el programa, los siguientes documentos: (a) el Plan de Gestión Ambiental y Social específico para el proyecto de que se trate (PGAS), el cual deberá incluir las medidas especiales de manejo socioambiental de conformidad con lo previsto en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS); y (b) para el caso que se requiera la relocalización de personas y/o de actividades económicas, un Plan de Reasentamiento Involuntario específico para el correspondiente proyecto vial (PRI); (ii) previo a la firma de cada contrato de obra, la supervisión de la obra correspondiente deberá estar contratada; y (iii) previo al inicio de cada una de las obras del programa, presentar evidencia de que: (a) se han obtenido los permisos y las autorizaciones ambientales requeridos por la legislación nacional; y (b) para el caso que se requiera un PRI para la obra de que se trate y de conformidad con dicho PRI, (1) se haya efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública y (2) se haya liberado el derecho de vía en al menos el 70% de la longitud del tramo a ser intervenido (¶3.7).</p>				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
<b>Alineación Estratégica</b>				
<b>Desafíos<sup>(c)</sup>:</b>	SI	PI	X	EI
<b>Temas Transversales<sup>(d)</sup>:</b>	GD	CC	X	IC

<sup>(a)</sup> La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

<sup>(b)</sup> El prestatario pagará intereses sobre los saldos deudores de esta porción del préstamo del Capital Ordinario a una tasa basada en LIBOR. Cada vez que el saldo deudor alcance el 25% del monto neto aprobado o US\$3 millones, lo que sea mayor, se fijará la tasa base sobre este saldo.

<sup>(c)</sup> SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

<sup>(d)</sup> GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto.** Con una población de 8,43 millones de habitantes y un Producto Interno Bruto (PIB) per cápita de US\$2.400 en 2015, Honduras es uno de los países más afectados en términos de pobreza de la región<sup>1</sup>. Su PIB de US\$20.300 millones (2015), que representa aproximadamente el 12% del PIB regional centroamericano, ha experimentado una recuperación moderada tras la crisis de 2009, cuando sufrió una contracción del 2,4%, impulsada principalmente por las exportaciones<sup>2</sup> en sectores como la agricultura, manufacturas y telecomunicaciones. Esta recuperación, limitada por un contexto de balanza comercial deficitaria<sup>3</sup> y vulnerabilidad fiscal, se ha visto reflejada en un crecimiento promedio del PIB de 3,5% en el período 2010-2015, presentando valores inferiores al promedio registrado previo a la crisis 2003-2008 (5,6%)<sup>4</sup>. Los principales factores detrás del bajo crecimiento están relacionados con la baja acumulación de capital humano, deficiencias en infraestructura vial y de energía eléctrica, una limitada inserción internacional y escasa innovación tecnológica<sup>5</sup>.
- 1.2 El país presenta bajos índices de productividad en el sector agrícola, con un valor agregado por trabajador<sup>6</sup> de US\$3.610 en 2015, debajo del promedio de la región (US\$7.360), superando solamente a Guatemala en Centroamérica (US\$2.440). Esta baja productividad se debe, entre otros factores, a la relativa escasez de infraestructura vial (0,13 km de carretera por km<sup>2</sup>)<sup>7</sup> y a su limitado nivel de servicio motivado en gran medida por la falta de recursos suficientes para inversión (¶1.8). Esta situación dificulta la conectividad territorial a nivel nacional y regional incrementando los costos de transporte y logísticos, dañando la inserción de la producción<sup>8</sup> nacional en las cadenas de comercio internacionales. Honduras ocupa el puesto 88<sup>o</sup> en el *ranking* del Índice de Competitividad Global<sup>9</sup>, con 4 puntos de 7 (2015-2016) y el puesto 112<sup>o</sup> en el Índice de Desempeño Logístico (2016), penúltimo puesto en Latinoamérica<sup>10</sup>.
- 1.3 **Contexto regional.** Honduras cuenta con acceso a ambos océanos y comparte frontera con El Salvador, Guatemala y Nicaragua. Su posición es un eslabón clave en la consolidación de los principales corredores de integración de

<sup>1</sup> Honduras es un país de ingreso medio-bajo que enfrenta desafíos significativos, con cerca de 2/3 de la población viviendo en pobreza y más de cuatro de cada diez en extrema pobreza (2013). En zonas rurales 5,6 de cada 10 hogares viven en extrema pobreza (BID: Estrategia de País con Honduras, 2015-2018, GN-2769-2).

<sup>2</sup> El modelo de crecimiento de Honduras está orientado al comercio internacional. En 2004 firmó el Acuerdo CAFTA DR (*Dominican Republic, Central America Free Trade Agreement*) que amplía las oportunidades económicas entre los países involucrados, a partir de la eliminación de tarifas, la apertura de mercados y la reducción de barreras.

<sup>3</sup> En los últimos tres años (2013-2015), la balanza comercial presentó un déficit anual de US\$803 millones, US\$709 millones y US\$809 millones en los respectivos años (Banco Central de Honduras).

<sup>4</sup> En base a datos del Banco Central de Honduras y del Fondo Monetario Internacional.

<sup>5</sup> Fuente: BID - Estrategia de País con Honduras, 2015-2018, GN-2769-1.

<sup>6</sup> Fuente: [Base de datos de indicadores del Banco Mundial](#), (2016).

<sup>7</sup> El promedio de la región es de 0,35 km/km<sup>2</sup>. Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística, 2015.

<sup>8</sup> Quijada & Sierra, en su [Estudio de Productividad Total de los Factores en Honduras](#), apuntan que uno de los factores explicativos de la baja productividad del país es la deficiencia en la provisión de los bienes y servicios públicos, como la infraestructura de transporte, de forma general (p. 22).

<sup>9</sup> Fuente: [World Economic Forum](#).

<sup>10</sup> Fuente: [Banco Mundial](#).

Mesoamérica<sup>11</sup> ya que en su territorio se encuentran partes importantes del Corredor Atlántico Mesoamericano (CAM), el Corredor Pacífico y los corredores del Triángulo Norte. Además cuenta con el principal puerto Mesoamericano en el Mar Caribe (Puerto Cortés) y acceso al Océano Pacífico a través del Puerto San Lorenzo. Por tanto, la calidad de su infraestructura de transporte tiene un impacto relevante en el desempeño del comercio no sólo de Honduras, donde el 80% de sus exportaciones se movilizan por tierra, sino también para el comercio intrarregional de Mesoamérica<sup>12</sup>, en particular para los países del Triángulo Norte, dentro de los cuales Honduras presenta el mayor volumen de comercio en relación al PIB (109%)<sup>13</sup>.

- 1.4 **Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras (CEINRH).** El desarrollo de la infraestructura vial en Honduras es un factor relevante para impulsar las actividades productivas e integrar el país en las cadenas logísticas regionales e internacionales. La mayor parte de la red vial principal del país está constituida por corredores estratégicos de integración nacional y regional definidos por el Gobierno de Honduras (GdH), que vinculan zonas productivas, centros de consumo y nodos de exportación, a saber: Corredor Logístico, Corredor de Occidente, Corredor Agrícola, Corredor Turístico, Corredor Pacífico, y Corredor Lenca<sup>14</sup>. Sin embargo, la infraestructura carretera presenta limitantes<sup>15</sup> que repercuten de manera directa en los costos logísticos que impactan en la productividad y las exportaciones de la economía hondureña. De acuerdo a los indicadores de [Doing Business 2014](#)<sup>16</sup>, el costo promedio de exportación para un contenedor representativo de Honduras fue de US\$1.450, más del doble del costo promedio en Panamá y casi un 30% más que en Nicaragua<sup>17</sup>.
- 1.5 El GdH consciente de los problemas en términos de infraestructura vial y el potencial de desarrollo logístico del país, definió como parte de sus lineamientos estratégicos en infraestructura productiva del Plan de Nación 2010-2022, 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, fijando como meta el incremento en un 285% las toneladas de transporte de carga de exportación entre 2009 y 2038.

---

<sup>11</sup> Incluye el territorio de los países del istmo centroamericanos y los estados del sur y este de México.

<sup>12</sup> El Corredor Logístico de Honduras es catalogado como una de las vías importantes para la integración centroamericana, ya que permite la interconexión de puertos del Atlántico (Puerto Cortés) con los del Pacífico (La Unión en El Salvador) y con las Aduanas de El Amatillo y Guasaule, configurándose como ruta interoceánica para el transporte y el comercio internacional. En este corredor se moviliza una importante carga de productos (1.963.308 kg al año) como banano, café, metálicos y plásticos, la mayoría derivados de la importación o exportación. Ver [Anexo de Integración Regional \(EEO#2\)](#).

<sup>13</sup> En comparación con Guatemala (51%) y El Salvador (68%) según datos de 2015. Fuente: Indicadores de Desarrollo del Banco Mundial.

<sup>14</sup> Ver [Anexo de Integración Regional \(EEO#2\)](#).

<sup>15</sup> El 23% de la red vial nacional se encuentra en buen estado 52% regular y 25% en mal estado. Fuente: INSEP, Gobierno de Honduras.

<sup>16</sup> Fuente: Banco Mundial.

<sup>17</sup> Costo promedio exportación de contenedor Guatemala US\$1.355, Nicaragua US\$1.140, El Salvador US\$1.045, Costa Rica US\$1.020 y Panamá US\$665. Fuente: Doing Business 2014.

Figura 1. Corredor Logístico y muestra representativa La Barca-Pimienta



- 1.6 **El problema y sus consecuencias.** Los CEINRH (¶1.4) presentan tramos con bajos niveles de servicio, que se traducen en bajas velocidades de circulación debido a la congestión, lo que incrementa los costos de operación vehicular y los tiempos de viaje<sup>18</sup>. Estas condiciones incrementan los costos logísticos de las exportaciones del país. Estudios indican que los costos de transporte carretero en países como Honduras representan 30%-35% de los costos logísticos totales. Del mismo modo, estiman que en Centroamérica un incremento del 1% de los costos y tiempos de transporte por carretera puede reducir un 1,65% de las exportaciones<sup>19</sup>.
- 1.7 En el contexto de Honduras, el bajo nivel de servicio de los CEINRH (¶1.4) afecta la producción y transporte de los productos más exportados por el país<sup>20</sup>. Este es el caso de las zonas productivas del café de Comayagua, Olancho y El

<sup>18</sup> El tramo de la muestra representativa, La Barca-Pimienta del Corredor Logístico CA-5, el tramo de la CA-5 Norte, con tráfico promedio anual de 10.754 vehículos y crecimiento anual de 4,95% es el único tramo de doble carril de esta carretera que no ha sido ampliado, vía esencial para unir la capital industrial del país, San Pedro Sula, con el resto del país. Alrededor del 40% del tráfico es de buses y camiones que transportan bienes transables (consumo interno y exportación). Esta condición hace que sea un tramo crítico con un nivel de servicio calificado entre D y E, dependiendo del período del día y el sentido de circulación. La velocidad media de circulación en este tramo es de 55 km/h, debajo de la media de un corredor de integración de esta importancia (70-80 km/h).

<sup>19</sup> Five Explanations to High Costs of Service Provision. Ruiz Olmedo, 2007; WTO, 2010. Basado en un estudio del Banco Mundial de 2012 que evalúa por medio de un estudio econométrico la relación entre los volúmenes de carga y las distancias entre los centros de producción y consumo (2012). Asimismo, Gordillo, Stokenberga, Schwartz (2010), afirman que el costo y el tiempo de transporte producen un efecto equivalente al incremento de la distancia real entre mercados.

<sup>20</sup> El café y el banano son unos de los productos agrícolas más exportados a nivel nacional, representan el 26% y 6% de las exportaciones totales de mercancías generales respectivamente. Juntos generan ingresos por alrededor de US\$1.400 millones (Banco Central de Honduras: 2015).

Paraíso, y la zona bananera de Colón, que usan dichos corredores<sup>21</sup> para abastecer a las dos principales ciudades del país (San Pedro Sula y Tegucigalpa) y al mercado internacional a través de Puerto Cortés<sup>22</sup> y Puerto Castilla<sup>23</sup> en el Mar Caribe. Estas zonas productoras ven obstaculizadas su posibilidad de crecimiento e inclusión en los encadenamientos productivos tanto a nivel nacional como regional, por la baja calidad de su conexión con centros urbanos y con los puertos.

- 1.8 **Causas del problema.** La principal causa del problema es la falta de recursos financieros para realizar las inversiones públicas necesarias en algunos tramos de los CEINRH que se han deteriorado, debido al incremento en el tráfico vehicular. En la actualidad existen secciones en dichos corredores, cuya capacidad y estándares de diseño no son suficientes para soportar los volúmenes y naturaleza del tráfico actual y futuro. Esta situación ha provocado un deterioro acelerado que se ve acentuado por la deficiencia de las estructuras de drenajes existentes ([EEO#4](#)).
- 1.9 Para reducir el atraso relativo de la red vial de Honduras con el resto de Centroamérica<sup>24</sup> y no limitar la actividad económica y el desarrollo productivo, es necesario invertir en la mejora de su infraestructura vial, a fin de evitar mayores costos de transporte que actúen como una restricción al crecimiento, desarrollo del país e integración con el resto de la región. En este sentido, el GdH viene impulsando diversas modalidades de financiamiento, incluyendo esquemas como el de Asociaciones Público-Privadas (APP) para la construcción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial en función de sus niveles de tráfico, dirigidas a lograr que Honduras se posicione en la región como un centro de referencia logístico con costos de transporte competitivos. A la fecha, bajo el esquema de APP se ha concesionado el Corredor Logístico que incluye la construcción, operación y mantenimiento del tramo entre Goascorán-Villa de San Antonio y la operación y mantenimiento de la CA5 Norte (Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés). También está concesionado el Corredor Turístico (La Barca-Progreso-Tela-La Ceiba). En los corredores concesionados, el GdH estableció el compromiso de entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario (¶1.28).
- 1.10 El GdH con el apoyo de organismos multilaterales realiza inversiones en los CEINRH. En el contexto anterior, en diciembre de 2015 el Banco aprobó el préstamo Programa de Integración Vial Regional (HO-L1104), orientado a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, incluyendo proyectos como el Corredor Pacífico Mesoamericano (longitud de

---

<sup>21</sup> Los principales corredores que conectan las zonas productivas del país a los centros de consumo y los principales puertos son el Corredor Logístico Puerto La Unión, en El Salvador, a Puerto Cortés (a la cual pertenece la CA-5 Norte) y Corredor Lenca, en Honduras. La CA-5 Norte, esencial para el transporte del café, azúcar y productos textiles y San Pedro Sula; y el Corredor Agrícola Tegucigalpa-Puerto Castillo, vía que conecta el puerto a las zonas de banano y de extracción mineral. Para más información, consultar el anexo de integración.

<sup>22</sup> Honduras es el mayor exportador de café de la región, con una exportación de US\$986 millones.

<sup>23</sup> Puerto Cortés y Puerto Castilla son dos nodos importantes de exportación de banano en Honduras, que ha alcanzado una cifra de US\$505 millones en 2015. Estos dos puertos exportaron 600.000 TM de banano en 2014. Fuente: [Sistema de Información Estadística Portuaria de Centroamérica](#).

<sup>24</sup> Honduras es el último de Centroamérica en la calidad de la infraestructura, según el Índice de Desempeño Logístico, presentando una puntuación de 2,04. Fuente: Banco Mundial.

139,4 km). El préstamo se encuentra en ejecución, de los tres tramos que constituyen el Corredor Pacífico Mesoamericano, dos han sido licitados y adjudicados (97 km) y el tercero se encuentra en etapa de revisión de diseños. A la fecha se han desembolsado US\$14,7 millones y se proyecta cerrar el año con US\$21,7 millones, superando las metas planificadas.

- 1.11 **Cambio climático.** Según el *Global Climate Risk Index*, publicado en diciembre de 2014 por la organización no gubernamental Germanwatch, se identificó a Honduras como el país más afectado a nivel mundial por eventos climáticos extremos en el período 1994-2013. Por ello, el país ha avanzado en la estructuración de marcos legales y mecanismos de coordinación institucional que contribuyan a afrontar su exposición al cambio climático. En materia de infraestructura se prioriza en los diseños consideraciones de adaptación al cambio climático asociados a eventos hidrometeorológicos. El proyecto de la muestra ha tomado en cuenta en el diseño de las obras de arte, parámetros de crecidas más recientes de los últimos años, habiéndose utilizado períodos de retorno para 100, 50 y 25 años para puentes, cajas y alcantarillas respectivamente ([EEO#5](#)).
- 1.12 **Institucionalidad del sector.** El GdH creó la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) en 2014<sup>25</sup>, con el objetivo de estructurar una institución que funcione como ente rector de la infraestructura en el país. Su rol, entre otros, es planificar, regular, rehabilitar, mejorar y ampliar la red vial nacional. El Fondo Vial (FV) se encarga del mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia de la red vial. El FV es un organismo desconcentrado que inició operaciones en 2001. Desde 2012 la Cuenta del Desafío del Milenio-Honduras, actualmente denominada Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H), adscrita a la Secretaría de Coordinación General de Gobierno de la República de Honduras, ha venido ejecutando los préstamos del sector vial con financiamiento del Banco de manera satisfactoria<sup>26</sup>.
- 1.13 Si bien INSEP cuenta con recursos humanos para llevar a cabo sus actividades rutinarias, requiere fortalecer sus capacidades en la planificación y gestión a mediano y largo plazo del sector de transporte y responder a los nuevos desafíos transversales demandados por el sector. Para eso se requiere una mejora en el conocimiento de áreas sectoriales funcionalmente estratégicas como la gestión de activos viales, adaptación de la infraestructura a cambio climático, seguridad vial<sup>27</sup>, así como la incorporación de la perspectiva de género

---

<sup>25</sup> A través del Decreto Ejecutivo número PCM-001-2014, el cual crea gabinetes sectoriales con el propósito de mejorar el funcionamiento de la administración pública.

<sup>26</sup> Invest-H, antes MCA, ha ejecutado de manera satisfactoria y oportuna proyectos de la Millenium Challenge Corporation (MCC), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y la cartera del BID (préstamos 1565/SF-HO [HO0207], 1910/BL-HO [HO-L1020], 1910/BL-HO-1 [HO-L1089], 1907/BL-HO [HO-L1013], 2017/BL-HO [HO-L1018], 2155/BL-HO [HO-L1033], 2470/BL-HO-1 [HO-L1037] y 2470/BL-HO-2 [HO-L1104]), la entidad cuenta con una sólida experiencia técnica, socioambiental y en gestión de proyectos.

<sup>27</sup> En el año 2013 se registraron 1.408 muertes por incidentes de tránsito, con una tasa de fallecidos de 17,4 por cada 100.000 habitantes. El promedio en América Latina y el Caribe es de 16,3 fallecidos. La ocurrencia de siniestros se relaciona básicamente con el comportamiento humano, el vehículo y limitantes operativas y funcionales de la infraestructura. Por ello, se torna imprescindible mejorar las condiciones de seguridad en la red vial actual y asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad vial adecuados en todos los diseños de ingeniería de los nuevos proyectos de inversión en carreteras.

- en el sector<sup>28</sup>. Esta operación destina un componente para contribuir al fortalecimiento de INSEP en las áreas referidas (¶1.30).
- 1.14 **Intervención propuesta.** Para contribuir con el desarrollo productivo de Honduras y mejorar su productividad e integración nacional y regional, la operación propone mejorar dos de los corredores claves de la infraestructura vial de los CEINRH (¶1.9) a fin de reducir los costos de operación vehicular y tiempos de viaje. Las obras de rehabilitación y mejora incluirán: aumento en el número de carriles en función de la demanda, refuerzo de la estructura de pavimento, mejora de intersecciones, drenajes y puentes y la incorporación de obras de seguridad vial, entre otras (¶1.25). Asimismo, se realizarán capacitaciones a mujeres en actividades no tradicionales calificadas del sector de construcción (¶1.26) y acciones de fortalecimiento institucional a INSEP (¶1.30).
- 1.15 **Evidencia empírica.** Un conjunto de estudios relacionan el impacto de la infraestructura con el crecimiento y la productividad. Diechmann et al. (2002) evaluó que la mejora de un 10% del acceso a los mercados puede incrementar la productividad del trabajo en un 6%<sup>29</sup>. En otra evaluación, Kiprono & Matsumoto (2014) estiman un modelo de diferencias en diferencias para intervenciones de nuevas vías, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura en Kenia. Concluyen que por cada 1% de reducción en tiempos entre la zona productiva y el pueblo más grande, se generará un 1,5% más en el rendimiento de los cultivos (medido como kilogramo de producto por hectárea). Henderson, Shalizi y Venables (2001) apuntan que doblar los costos de transportes puede reducir el volumen de comercio en un 80%<sup>30</sup>. Igualmente, usando un modelo gravitacional de comercio con los costos de transportes y la proporción CIF/FOB, Limao y Venables (2001) demuestran que la mejora de la infraestructura del 50 percentil al 25 percentil equivaldría a aproximar en 2.358 km un país de sus socios comerciales. Por último, limi et al. (2015), usando un modelo de regresión espacial (*tobit*), para estimar los posibles impactos de las mejoras en la accesibilidad del transporte en África Oriental, encontraron que una reducción de un 10% en los costos de transporte hasta el puerto marítimo podría aumentar la producción de bienes agrícolas de exportación (té en Kenia y tabaco en Tanzania) en más de un 10%.
- 1.16 Las reducciones en los costos generalizados de transporte (tiempos y costos de operación vehicular) contribuyen a incentivar un mayor tráfico y a la expansión del comercio regional. Por ejemplo, después de la implementación de un proyecto para mejorar un tramo del Corredor Económico Este-Oeste en Laos, una evaluación ex post encontró que el número de operadores de carga se duplicó en cinco años. La evaluación sugiere que el volumen de las exportaciones e importaciones se incrementó en 24 veces y 39 veces respectivamente en el período 2001-2005 (Rattanatay 2007). De manera similar,

---

<sup>28</sup> El éxito de un proyecto de infraestructura depende de la capacidad y efectividad de las instituciones que intervienen en cada una de sus etapas. La fuerte relación positiva entre las capacidades institucionales adecuadas y el logro de los resultados fijados en la planificación de los proyectos ha sido ampliamente documentada ([Estrategia de Infraestructura, BID, 2015](#)).

<sup>29</sup> Deichmann, Uwe, Fay, Marianne, Jun, Koo, Lall, Somik V., 2002, *Economic structure, productivity, and infrastructure quality in southern Mexico*, Policy Research working paper WPS 2900. Disponible en <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-2900>.

<sup>30</sup> Henderson J.V., Shalizi Z. and Venables A., 2001, "Geography and Development", *Journal of Economic Geography*, 1, 81-106. Disponible en <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-2456>.

después de la implementación de un proyecto de rehabilitación vial en una carretera regional que conecta Kazajistán y Kirguistán, el volumen de tráfico creció en un 25%. La evaluación encontró que las exportaciones de Kirguistán a Kazajistán aumentaron en un 160% entre 1998 y 2007, probablemente debido en parte a la finalización del proyecto de rehabilitación de la carretera regional (Banco Asiático de Desarrollo, 2008).

- 1.17 **Conocimiento del Banco sobre el sector y lecciones aprendidas.** El conocimiento del sector proviene de la participación del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura y transporte en Honduras, en donde en los últimos 15 años ha aprobado operaciones por un monto total de US\$508,4 millones<sup>31</sup>, para el mejoramiento de la red vial principal (Corredor Atlántico, Logístico y Agrícola), red vial secundaria y modernización del sistema de transporte urbano, entre otros. A continuación las lecciones aprendidas durante la ejecución de los proyectos que se aplican a esta operación: (i) importancia de actualizar los diseños de los proyectos previo a la licitación de los mismos, a fin de ajustar cantidades de obras y su presupuesto, reduciendo con ello la posibilidad de posteriores modificaciones de obras, retrasos en la ejecución y sobrecostos; (ii) atención prioritaria que debe darse a la seguridad vial a través de la incorporación de obras que reduzcan la probabilidad de accidentes; (iii) atención a los efectos del cambio climático en los diseños de las obras dada la vulnerabilidad del país; y (iv) manejo integral del derecho de vía mediante el estricto cumplimiento de requisitos de salvaguardias y la contratación de firmas con experiencia que permita la fluidez de dicha gestión.
- 1.18 **Iniciativa del gobierno.** El Plan de Nación 2010-2022, cuya finalidad última es el desarrollo integral de Honduras en lo económico y social, destaca entre sus lineamientos la infraestructura productiva como motor de la actividad económica. El principal desafío planteado bajo este lineamiento es propiciar la articulación vial entre los centros de producción y los mercados de consumo y exportación, aprovechando la localización geográfica del país, con el fin de constituirse como el más importante circuito de transporte terrestre interoceánico para tránsito de mercaderías en Mesoamérica. Asimismo, el Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte del que Honduras es miembro impulsa la mejora y expansión de corredores de integración.
- 1.19 **Estrategia regional: Proyecto Mesoamérica (PM).** Bajo el PM, sus países miembros (Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Belice, Colombia, México y República Dominicana) identificaron la necesidad de impulsar el desarrollo de los corredores viales de mayor importancia comercial para la región que deberían ser implementados a nivel nacional, siguiendo estándares coherentes con las demandas de tráfico internacionales<sup>32</sup>. Este conjunto de corredores troncales y complementarios constituye la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), el programa más importante en materia de transporte del PM, compuesto por los Corredores del Pacífico y del Atlántico, y una serie de ramales y conexiones complementarias, siendo la base física de un plan coordinado de desarrollo del sector transporte regional.

---

<sup>31</sup> [Operaciones en el Sector Transporte en Honduras 2000-2015.](#)

<sup>32</sup> El modo carretero es el modo predominante en Mesoamérica en cuanto a movilización de cargas intrarregionales.

- 1.20 **Estrategia del Banco con el país.** Este programa es consistente con la Estrategia del Banco con Honduras 2015-2018 ([GN-2796-1](#)) que considera la vialidad para la integración regional dentro de sus cinco áreas prioritarias, estableciendo como uno de los objetivos estratégicos el mejorar la integración nacional y regional y disminuir costos de operación y transporte, a través del mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura del Corredor Pacífico y otros ejes logísticos complementarios, incluyendo aquellos con mayor potencial turístico regional, las conexiones viales oriente-occidente y las vías alimentadoras de los corredores agrícola y logístico que tienen mayor importancia por su estado actual y vulnerabilidad ante desastres. Asimismo, esta operación está incluida en el Programa de Operaciones 2016 (GN-2849).
- 1.21 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 ([AB-3008](#)), alineando estratégicamente con los desafíos de productividad e innovación, ya que contribuye a la mejora de la vinculación entre las zonas productivas de Honduras con los principales nodos de comercio exterior y centros de distribución y consumo del país a través de los corredores logísticos, reduciendo los tiempos de viaje, costos de transporte y, por ende, estimulando la productividad<sup>33</sup>. El programa también se alinea con el desafío de integración económica, de acuerdo con el criterio de focalización multinacional, ya que apoya inversiones nacionales para mejorar la infraestructura de los CEINRH, contribuyendo así a una mayor inserción regional del país facilitando la meta de convertir el país en uno de los principales centros logísticos de la región. El programa también es consistente con el criterio de adicionalidad regional, por priorizar inversiones nacionales en el marco de las iniciativas regionales del PM y de los corredores logísticos priorizados por el Plan de Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte (PAPTN). El programa se alinea estratégicamente con el tema transversal de cambio climático, mediante la consideración de medidas de adaptación de la infraestructura vial al cambio climático (¶1.11). El programa también contribuye al indicador de producto números de kilómetros construidos o rehabilitados del Marco de Resultados Corporativos de 2016-2019 (CRF) (GN-2727-6)
- 1.22 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), ya que apoya la infraestructura vial para la integración regional y global de Honduras. También es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-4), por contribuir con el desafío de proveer una red logística más eficiente, reduciendo los costos de transporte y promoviendo la integración regional por medio de la rehabilitación de los CEINRH. La operación está alineada con el área estratégica de logística (¶1.5) y el área transversal de cambio climático (¶1.11).
- 1.23 **Adicionalidad de género.** En Honduras las mujeres están empleadas mayoritariamente en sectores como comercio, manufactura y servicios, donde las remuneraciones son en promedio más bajas y presentan menores beneficios<sup>34</sup>; existiendo una reducida presencia de mujeres en sectores no

---

<sup>33</sup> El programa incluye en la Matriz de Resultados un indicador para medir el impacto en la productividad y en la integración regional “número de vehículos de carga que transportan bienes transables (consumo interno y exportación) circulando diariamente en los tramos de la muestra”.

<sup>34</sup> En los sectores tradicionales (social y comunal, comercio, manufactura y financiera y de seguro), la ocupación femenina fue mayor al 50% del total en 2013, mientras en el sector de construcción y transporte no supera el 15%. Fuente: Anexo de Género, elaborado con base a Encuesta de Hogar de Honduras.

tradicionales<sup>35</sup> como la construcción y transporte, con salarios más elevados y mayores beneficios, particularmente en puestos que requieren calificación. En el contexto de las empresas contratistas del Organismo Ejecutor (OE), un estudio demostró que sólo un 2,7% del total de los empleados calificados que trabajan en construcción son mujeres<sup>36</sup>. En este sentido, los estudios demuestran que fomentar la participación laboral femenina en trabajos no tradicionales calificados en sectores como la construcción y el transporte a través de capacitaciones y oportunidades de empleo, puede ayudar a incrementar sus ingresos propios y proveerles beneficios sociales como seguro social<sup>37</sup> (EEO#3). Por tanto, como adicionalidad a esta operación se implementarán actividades de capacitación a mujeres en sectores no tradicionales de la industria de la construcción (¶1.26).

## **B. Objetivos, Componentes y Costo**

- 1.24 **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir al aumento de la productividad e integración nacional y regional de Honduras, mediante la mejora de la calidad de su infraestructura vial. El objetivo específico del proyecto es contribuir a mejorar el nivel de servicio<sup>38</sup> de dos de los corredores de CEINRH, específicamente los Corredores Logístico y el Turístico, a través de un aumento de carriles y rehabilitación en tramos a ser intervenidos que resultará en la disminución de costos de operación vehicular y de tiempos de viaje de los usuarios. La focalización en estos dos corredores se debe a que bajo el actual esquema de APP en Honduras, los Corredores Logístico y Turístico han sido concesionados, y que el GdH se ha comprometido a entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario.
- 1.25 **Componente 1. Mejoramiento de tramos viales de integración (US\$75,50 millones).** Este componente financiará obras de rehabilitación, mejoramiento y ampliación de tramos viales elegibles (¶1.28 y ¶1.29) en los Corredores Logístico y Turístico. Incluye la construcción de nuevos carriles, mejora de la estructura de pavimento, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica

---

<sup>35</sup> Un sector tradicionalmente femenino o masculino es un sector que cuenta con una subrepresentación del otro género, por lo general inferior al 25% del total. Los sectores tradicionalmente masculinos suelen ser construcción, transporte, minería o energía. Ver *Hegewisch, Ariane and Hartmann, Heidi (2014). Occupational Segregation and the Gender Wage Gap: A Job Half Done. Institute for Women's Policy Research.*

<sup>36</sup> Estos datos se refieren a las cuatro empresas líderes en la construcción de Honduras. Se basan en un estudio preliminar financiado por la cooperación técnica RG-T2618, cuyo objetivo es cuantificar la participación femenina en diversos eslabones de la cadena de valor de la construcción, así como entender si existen programas o medidas especiales que los diferentes entes relacionados a esta cadena estén poniendo en marcha para fomentar una mayor participación femenina en el mercado laboral de la construcción y el transporte.

<sup>37</sup> Una evaluación de impacto a un programa de capacitación a mujeres en trabajos no tradicionales en Nepal demostró que el grupo de tratamiento incrementó su tasa de empleo en 14 puntos porcentuales y sus ingresos en un 45% en comparación al grupo de control. *World Bank, Partnering for Gender Equality.*

<sup>38</sup> Se entiende por nivel de servicio a la medida de la calidad que la vía ofrece al usuario tomando de referencia factores como: velocidad, tiempo de recorrido, comodidad, seguridad y costos de funcionamiento. De acuerdo al Manual de Capacidad de carreteras (HCM) y al AASHTO Geometric Design of Highways and Streets ("Green Book"), los niveles de servicio son: (i) A, condición de flujo libre; (ii) B, condición de flujo estable o razonablemente libre; (iii) C, condición de flujo estable pero las velocidades y la maniobrabilidad están íntimamente controladas por los altos volúmenes de tránsito; (iv) D, principio o aproximación a un flujo inestable; (v) E, flujo inestable con la capacidad máxima de la vía alcanzada; y (vi) F, flujo forzado o quebrado a bajas velocidades. En el caso de esta operación, los indicadores de resultado medirán la mejora en el servicio entendida como ahorros en el tiempo y reducción de los costos de operación vehicular.

- existente, adecuación de terraplenes a condiciones hidrológicas críticas, alcantarillas y cunetas, rehabilitación y mejoramiento de los sistemas de drenaje longitudinal y transversal, puentes, obras de arte, señalización vertical y horizontal, y otras obras necesarias para la seguridad vial y funcionalidad de los tramos considerados. Asimismo, incluye actividades de mejoras de estándar horizontal o vertical, sección transversal, alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad vial en los centros poblados, incluyendo instalación de cruces y puentes peatonales, mejora de intersecciones, pasos a desnivel, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía y reducción de velocidad. De la misma manera, financiará las obras de mitigación ambiental y social, la adquisición de predios<sup>39</sup> y la implementación de planes de reasentamiento involuntario.
- 1.26 El componente financiará, en adición, la supervisión técnico-ambiental de las obras, realizada por firmas independientes. También financiará los estudios técnicos, socioeconómicos y socioambientales de las obras no incluidas en la muestra representativa y futuros estudios. Además, el componente financiará acciones orientadas a la integración de mujeres en labores no tradicionales calificadas de la construcción, para su posible inserción en el mercado laboral. Para esto se financiarán: (i) capacitaciones a mujeres en trabajos no tradicionales calificados, así como pasantías para estas mujeres; (ii) actividades de sensibilización tanto dentro de OE como a contratistas y supervisores; y (iii) estudios para monitorear los avances en este tema.
- 1.27 **Criterios de elegibilidad.** Para la selección de los proyectos a incorporar en la operación, se deberá cumplir con los siguientes criterios de focalización, eficacia, eficiencia y socioambientales: (i) focalización, las obras a realizarse deberán estar localizadas en el Corredor Logístico y el Corredor Turístico en los tramos mencionados en los numerales ¶1.28 y ¶1.29; (ii) eficacia, los proyectos deben contar con estudios técnicos que demuestren que se atiende de manera integral el problema a resolver; (iii) eficiencia, los proyectos deberán proponer la solución técnica más eficiente y cumplir con una tasa interna de retorno económica igual o superior al 12%; y (iv) socioambiental, los proyectos deberán contar con los estudios técnicos y socioambientales detallados de acuerdo al tipo de obra a ejecutarse y cumplir con las Políticas de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco, con lo indicado en el IGAS y la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710). Cualquier proyecto deberá ser presentado por el OE al Banco para la respectiva no objeción.
- 1.28 **Muestra representativa.** La muestra identificada cumple con los criterios de elegibilidad planteados (¶1.27) y está conformada por el proyecto Corredor Logístico Tramo La Barca-Pimienta (aproximadamente 23 km). Este corredor tiene la máxima importancia estratégica para el país pues conecta en 241 km sentido norte-sur Tegucigalpa y San Pedro Sula, y en 53 km más San Pedro y Puerto Cortés, uno de los principales puertos de la región en importaciones y

---

<sup>39</sup> La adquisición de los predios donde se construirán las obras correspondientes a la muestra representativa serán financiados con recursos de la contrapartida local del programa. En el caso que, en el marco de los demás proyectos que puedan ser objeto de financiamiento del programa, sea necesaria la adquisición de terrenos, la misma podrá ser financiada con recursos del financiamiento del Banco, siempre que se cumplan los requisitos y condiciones establecidos en la política sobre Elegibilidad de Gastos del Banco (GN-2331-5).

exportaciones<sup>40</sup>. El costo estimado de la muestra es de US\$48,36 millones que representa el 62% del monto del programa. Las obras de la muestra forman parte del compromiso del GdH con el concesionario del Corredor Logístico (EEO#4). El mantenimiento del tramo de la muestra La Barca-Pimienta está garantizado porque es parte del contrato de concesión.

- 1.29 El proyecto Corredor Turístico-Libramiento El Progreso será el segundo proyecto a contemplar dentro del financiamiento del programa. Esta intervención prevé dar continuidad al flujo eficiente del tránsito en su paso por la población de El Progreso (Departamento de Yoro). La elegibilidad del proyecto en base a los criterios establecidos anteriormente (¶1.27), así como el alcance de las obras, su impacto en la integración regional y nacional, y beneficiarios del proyecto, serán establecidos a través de los estudios técnicos correspondientes.
- 1.30 **Componente 2. Fortalecimiento Institucional de INSEP (US\$0,75 millones).** Este componente financiará acciones de fortalecimiento de INSEP en las siguientes dimensiones: (i) capacitación de recursos humanos en áreas prioritarias como evaluación económica de proyectos, vulnerabilidad y cambio climático, planificación y presupuesto de obras, administración de contratos, auditorías de seguridad vial; (ii) acondicionamiento de espacio de oficinas de las unidades de gestión de riesgos y cambio climático, género y unidad de gestión ambiental; (iii) adquisición de equipos informáticos y de georreferenciación y *software*; y (iv) equipos de transporte para las unidades operativas.
- 1.31 **Otros gastos (US\$1 millón).** Financiará costos operativos de administración y gestión del programa. Se incluyen recursos para la evaluación, monitoreo y realización de auditorías.
- 1.32 **Caracterización de los beneficiarios.** Los beneficiarios directos del tramo de la muestra, La Barca-Pimienta son de 61.000 personas que usan la carretera diariamente. El proyecto beneficiará a 126.000 personas que habitan en el área de influencia directa de este tramo.
- 1.33 **Costos.** El programa tiene un costo total estimado de US\$77,25 millones, conformado por: US\$45 millones de Capital Ordinario (CO), US\$30 millones del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) y US\$2,25 millones de aporte local<sup>41</sup>. Ver desglose de los costos estimados por categoría de inversión en el Cuadro 1.

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

Componentes	(US\$)	Aporte local (US\$)	Total
<b>1. Mejoramiento de tramos viales de integración</b>	<b>73.250.000</b>	<b>2.250.000</b>	<b>75.500.000</b>
1.1 Obras	68.425.000	2.250.000	70.675.000
1.2 Supervisión	4.075.000	-	4.075.000
1.3 Estudios técnicos	500.000	-	500.000
1.4 Enfoque de género	250.000	-	250.000
<b>2. Fortalecimiento institucional INSEP</b>	<b>750.000</b>	<b>-</b>	<b>750.000</b>
2.1 Fortalecimiento institucional	750.000	-	750.000
<b>Otros gastos</b>	<b>1.000.000</b>	<b>-</b>	<b>1.000.000</b>
Gestión del programa	875.000	-	875.000
Monitoreo y evaluación	50.000	-	50.000
Auditoría externa	75.000	-	75.000
<b>Total programa</b>	<b>75.000.000</b>	<b>2.250.000</b>	<b>77.250.000</b>

<sup>40</sup> El movimiento de carga de este puerto se estimó en 12.048,74 TM en 2015 (81% de la carga portuaria total movilizada en Honduras y alrededor del 8% de Centroamérica). Fuente: Cifras Preliminares del Sistema de Información Estadística Portuaria de Centroamérica.

<sup>41</sup> El aporte local cubre la implementación del plan de reasentamiento de la muestra representativa.

### C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.34 El programa buscará obtener los siguientes resultados, que serán evaluados con base a los indicadores propuestos en la [Matriz de Resultados](#): (i) reducción del costo de operación vehicular en un 20%; y (ii) reducción de tiempos de viaje en un 36%, asimismo, a nivel de impacto va a contribuir al incremento del número de vehículos de carga circulando en corredores estratégicos de integración regional<sup>42</sup>.
- 1.35 **Viabilidad económica.** El análisis realizado al proyecto de la muestra, utilizando una tasa de descuento del 12%, arrojó una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) de 29,1% bajo condiciones y supuestos del escenario base. Se verificó la robustez del proyecto frente a escenarios más desfavorables realizando un análisis de sensibilidad combinando un incremento del costo de inversión del 20% y una reducción simultánea del 20% de los beneficios; verificándose que el Valor Actual Neto Económico (VANE) es superior a cero con una TIRE de 19,5%. Asimismo, se realizó un análisis de frontera y se pudo concluir que, con un incremento de los costos de inversión en 35% y una disminución de los beneficios en un 40%, el proyecto reportaría un VANE superior a cero. En el Cuadro 2 se resumen los resultados obtenidos ([EEO1](#)).

**Cuadro 2. Resultados de beneficio-costo y análisis de sensibilidad**

Proyecto	Longitud (km)	Costo inversión (miles US\$)	VANE (miles US\$)	TIRE (%)	
				Base	Análisis de sensibilidad
					CI: +20% y B: -20%
Tramo: La Barca - Pimienta	23	48.360	19.245	29,1%	19,5%

CI: Costo Inversión; B: Beneficios

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El programa es un préstamo de inversión estructurado como un Programa Global de Obras Múltiples que incluye obras de características similares, pero independientes entre sí, por un monto total de US\$77,25 millones. La muestra representativa ya ha sido analizada (¶1.28). El plazo de desembolso se prevé en cuatro años a partir de la fecha de vigencia del contrato respectivo, conforme el siguiente cronograma. El plazo de inicio material de todas las obras del programa será de dos años a partir de la vigencia del contrato de préstamo.

**Cuadro 3. Cronograma tentativo de desembolsos (miles de US\$)**

Fuente	2017	2018	2019	2020	2021	Total
<b>BID</b>	15.551	15.715	25.661	11.573	6.500	<b>75.000</b>
<b>Aporte local</b>	1.750	500	-	-	-	<b>2.250</b>
<b>Total</b>	<b>17.301</b>	<b>16.215</b>	<b>25.661</b>	<b>11.573</b>	<b>6.500</b>	<b>77.250</b>

### B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 De conformidad con lo establecido en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208 y OP-703) la operación ha sido

<sup>42</sup> El número de vehículos de carga será usado como un proxy para demostrar el incremento de la actividad económica, puesto que en este tipo de vehículos se transporta bienes producidos para consumo interno y de exportación. Los tipos de vehículo serán C2, C3 y camión articulado.

clasificada “Categoría B”<sup>43</sup>. Las obras consideradas en esta operación (¶1.25) generan impactos ambientales de mediana a baja magnitud y las medidas de manejo ambiental a implementar son conocidas por el OE y por las empresas constructoras y supervisoras. Por tratarse de obras sobre corredores principales existentes, no se prevén afectaciones de sitios de interés arqueológico o cultural, ni sobre comunidades indígenas ni áreas naturales protegidas.

- 2.3 De conformidad a la Política de Reasentamiento Involuntario OP-710, se va a reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario y se implementará un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) elaborado previamente por proyecto en los casos en que este sea inevitable. El PRI está fundamentado bajo los siguientes principios: evitar o minimizar los desplazamientos de población, asegurar la participación de la comunidad, considerar el reasentamiento como una oportunidad de desarrollo sostenible, definir los criterios para la compensación, compensar según el costo de reposición, compensar la pérdida de derechos consuetudinarios, crear oportunidades económicas para la población desplazada, proporcionar un nivel aceptable de vivienda y servicios y tener en cuenta las cuestiones de seguridad. El PRI tiene la opción de pago directo de compensaciones económicas para los afectados parciales, o para los afectados totales no vulnerables, y de compra de nuevo terreno y construcción o de compra de una nueva vivienda para quienes inevitablemente deban ser reubicados. Las compensaciones económicas incluyen además del costo de los terrenos, edificaciones o mejoras, el pago de gastos de traslado, notariales, reposición de obras accesorias o facilidades varias de un inmueble y de infraestructura comunitaria. Estas acciones estarán acompañadas de la implementación de programas de información y participación comunitaria, seguimiento social a la compensación, seguimiento al restablecimiento económico, atención a reclamos, monitoreo y evaluación de la implementación del PRI. Para el caso del proyecto de la muestra, el [PRI](#) indica que se afectará a 7 viviendas de familias vulnerables dispersas a lo largo de la vía. Igualmente se generarán afectaciones prediales en 23 viviendas y 25 negocios y habrá 33 casos de afectaciones prediales menores. El OE tiene amplia experiencia en la gestión y ejecución de planes de reasentamiento involuntarios habiéndose demostrado la implementación de procesos de compensación positivos.

### **C. Riesgos Fiduciarios**

- 2.4 Según la última evaluación de capacidad institucional realizada en el marco del Programa de Integración Vial Regional (HO- L1104), se concluyó que INVEST-H cuenta con adecuados procedimientos en todas sus áreas claves, con recursos humanos con experiencia para la ejecución del programa y con una adecuada planeación y organización de sus actividades, elementos que le dotan de suficiente capacidad institucional para ejecutar el financiamiento y para asegurar el adecuado manejo de los recursos. El equipo fiduciario estimó que el riesgo total del programa asociado a la gestión financiera y de adquisiciones es bajo.

---

<sup>43</sup> Como parte del proceso de evaluación ambiental entre los meses de abril a julio de 2016, el OE ha realizado cuatro consultas públicas con la participación de gobiernos locales, instituciones públicas (educación, salud, seguridad) y privadas (maquilas, propietarios de restaurantes, ganaderos, transportistas), organizaciones comunitarias (patronatos, Juntas de Agua, alcaldes auxiliares) y propietarios de estructuras ubicadas en el área de influencia inmediata del proyecto (150 metros a ambos lados del eje central de la carretera).

## **D. Otros Riesgos del Proyecto**

- 2.5 **Otros riesgos.** Se realizó la identificación de los riesgos más significativos del programa mediante la utilización de la herramienta de gestión de riesgos de proyecto. La operación fue calificada de riesgo medio debido a que los riesgos identificados son típicos para este tipo de proyectos. Los riesgos de desarrollo son: (i) retrasos en el proceso de liberación del derecho de la vía, que será mitigado por medio de la coordinación estrecha entre los actores involucrados; y (ii) retraso en la revisión y conclusión de los diseños de ingeniería del tramo a definir cuya mitigación se realizará a través de la contratación de un consultor internacional que revise los diseños. Un riesgo de ejecución es la posible restricción en la asignación presupuestaria que será mitigado a través del mantenimiento de un buen desempeño en la ejecución de la operación, que permita la asignación oportuna de recursos de parte de la Secretaría de Finanzas. En lo relacionado con la gestión pública y gobernabilidad, el principal riesgo es la falta de continuidad y permanencia del personal técnico y gerencial actual del OE vinculado a las operaciones financiadas por el Banco, para lo cual, el Banco mantendrá canales de diálogo y de coordinación permanente con el OE con el fin de evitar, en la medida de lo posible, cambios al personal clave del OE identificado en el MOP (¶3.2).
- 2.6 Se realizó un análisis de probabilidad de sobrecostos para esta operación ([análisis de posibles costos adicionales](#)), estudiando una base de datos de 18 proyectos ejecutados por el OE, para lo cual se estimó la probabilidad de ocurrencia del riesgo, soportándose en una simulación Montecarlo. Del análisis histórico, se determinó una variación promedio de 11,7%. En cuanto al escalamiento por variaciones de precio de los insumos se determinó la necesidad de una provisión del 3,9%. Los porcentajes anteriores son muy razonables para este tipo de proyectos y reflejan una disciplina de ejecución controlada. Para mitigar riesgos de sobrecostos se han tomado las siguientes medidas: (i) revisión de diseños y presupuestos, previo a la licitación de las obras; (ii) la incorporación de fórmulas de ajuste de precios cuando así se estime pertinente; y (iii) la estrecha supervisión de las obras por el OE, la supervisión contratada para tal fin y el seguimiento del equipo del Banco a efecto de lograr un equilibrio razonable de costo, alcance, tiempo y calidad.
- 2.7 **Mantenimiento.** Para garantizar la sostenibilidad de la inversión, el prestatario se compromete a garantizar el mantenimiento de los proyectos financiados con recursos de este préstamo. Asimismo, se compromete a que las vías financiadas por este préstamo sean mantenidas, ya sea por medio de sus instituciones o por algún actor privado, de acuerdo a las normas técnicas generalmente aceptadas. Con este fin, el prestatario deberá: (i) realizar un plan anual de mantenimiento; y (ii) presentar al Banco durante los cuatro años siguientes a la terminación de la primera de las obras del programa y, dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe sobre el estado de dichas obras y el plan anual de mantenimiento para ese año.

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

### **A. Resumen de los Arreglos de Implementación**

- 3.1 El prestatario será la República de Honduras y el OE será INVEST-H, entidad adscrita a la Secretaría de Coordinación General de Gobierno creada por

Decreto Legislativo 233-2005 y modificada mediante decreto ejecutivo PCM 006-2014. **Será condición contractual especial previa al primer desembolso de financiamiento que se presente evidencia satisfactoria de la competencia legal de INVEST-H para ejecutar el proyecto.** INVEST-H será responsable de: (i) la programación de las obras y servicios a ser contratados; (ii) la preparación de los documentos de licitación; (iii) los procesos licitatorios; (iv) los procesos de contratación; y (v) la administración de las obras del programa y velar por el cumplimiento de todas las especificaciones socioambientales y planes de manejo. El OE actuará bajo la coordinación estratégica del Gabinete de Infraestructura Productiva<sup>44</sup>, manteniendo su independencia técnica, administrativa y financiera (¶1.12).

- 3.2 **Manual Operativo del Programa (MOP).** Por ser un programa de obras múltiples, la ejecución se apoyará en un MOP que incluirá, al menos los siguientes temas: (i) criterios técnicos, económicos y socioambientales de elegibilidad de proyectos; (ii) las directrices del Marco de Gestión y Social del Programa; (iii) requisitos de análisis de impacto socio ambiental de acuerdo con la categoría del proyecto y la vulnerabilidad del área de influencia; (iv) el flujo de los procesos de adquisiciones y sus distintas etapas, así como a los comités de evaluación en los análisis de las propuestas y ofertas, con el propósito de asegurar eficiencia y calidad en los procesos de adquisiciones; (v) funciones y responsabilidades del personal clave del OE; y (vi) cualquier otro requerimiento del Banco. **Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento que se presente evidencia que haya sido aprobado y entrado en vigencia, el Manual Operativo del Programa, de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco.**
- 3.3 **Adquisiciones.** Las adquisiciones y contrataciones del programa se realizarán en el marco establecido en las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas de Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9), ambos de marzo de 2011. El Anexo III presenta el marco de gestión general en materia de adquisiciones. La supervisión de las adquisiciones por parte del Banco se realizará de acuerdo a lo establecido en el Plan de Adquisiciones.
- 3.4 **Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta por la suma de US\$750.000 (1% del monto propuesto del préstamo), y reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$700.000 (31% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo para el pago de consultorías para la supervisión del proyecto de la muestra y pagos de las obras civiles del mismo, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los

---

<sup>44</sup> El Decreto Ejecutivo número PCM-001-2014, a través del cual se crean gabinetes sectoriales para el funcionamiento de la administración pública, define dos instancias de coordinación del OE: (i) con la Secretaría General de Gobierno, quien coordina todos los gabinetes sectoriales, y de la cual el OE es entidad adscrita, por lo que su coordinación es en términos administrativos y de presupuesto; y (ii) con la INSEP, que está integrada al Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva, por lo que su coordinación es en términos de alineamiento del OE con planificación estratégica del sector infraestructura. Además del INSEP, el Gabinete de Infraestructura está integrado por siete instituciones en los sectores de mantenimiento vial, APP, puertos, energía, telecomunicaciones, correos y control de inundaciones, con los cuales no se define coordinación con el OE en el marco de ejecución del programa.

establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 17 de mayo de 2016, fecha de aprobación del Perfil de Proyecto, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

- 3.5 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos, estando la frecuencia de estos determinada en función de la programación financiera del proyecto, a ser periódicamente actualizada por INVEST-H. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado, al menos, el 70% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post.
- 3.6 **Estados financieros.** El prestatario se compromete a presentar a través del OE, dentro del plazo de 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del OE y durante el plazo original de desembolso o sus extensiones, los estados financieros auditados del programa, debidamente dictaminados por auditores externos aceptables para el Banco. El último de estos informes será presentado dentro de los 120 días siguientes al vencimiento del plazo original de desembolso o sus extensiones. Para la selección y contratación de los servicios de auditoría externa se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (AF-200). Los costos de auditoría serán financiados con recursos del programa.
- 3.7 **Condiciones contractuales especiales de ejecución:** (i) presentar al Banco para su no objeción, junto con los documentos de licitación correspondientes a cada uno de los proyectos viales a ser financiados por el programa, los siguientes documentos: (a) el Plan de Gestión Ambiental y Social específico para el proyecto de que se trate (PGAS), el cual deberá incluir las medidas especiales de manejo socioambiental de conformidad con lo previsto en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS); y (b) para el caso que se requiera la relocalización de personas y/o de actividades económicas, un Plan de Reasentamiento Involuntario específico para el correspondiente proyecto vial (PRI); (ii) previo a la firma de cada contrato de obra, la supervisión de la obra correspondiente deberá estar contratada; y (iii) previo al inicio de cada una de las obras del programa, presentar evidencia de que: (a) se han obtenido los permisos y las autorizaciones ambientales requeridos por la legislación nacional; y (b) para el caso que se requiera un PRI para la obra de que se trate y de conformidad con dicho PRI, (1) se haya efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública y (2) se haya liberado el derecho de vía en al menos el 70% de la longitud del tramo a ser intervenido.

## **B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados**

- 3.8 **Monitoreo.** Durante la ejecución, el OE deberá presentar al Banco un informe de avance semestral, consolidado indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global del proyecto, en base a los indicadores acordados en la Matriz de Resultados. El informe semestral deberá incluir, como mínimo: (i) cumplimiento de las condiciones contractuales; (ii) descripción de las actividades realizadas; (iii) progreso en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos acordado; (iv) resumen de la situación financiera del proyecto; (v) descripción de los procesos de licitación llevados a cabo; (vi) una sección sobre la gestión socio ambiental del proyecto, incluyendo cronogramas, resultados y medidas implementadas para

dar cumplimiento al IGAS; y (vii) una sección identificando posibles riesgos en la ejecución del programa y sus medidas de mitigación.

- 3.9 **Evaluación.** Para la evaluación de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como un análisis costo-beneficio ex post. El Banco realizará el seguimiento del programa mediante visitas de inspección y misiones de administración. Para mayor detalle ver el [Plan de Monitoreo y Evaluación](#).

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
<b>I. Alineación estratégica</b>			
<b>1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID</b>		<b>Alineado</b>	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental		
Indicadores de contexto regional			
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*		
<b>2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país</b>		<b>Alineado</b>	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2796-1	Mejorar integración nacional y regional, y disminuir costos de operación y transporte.	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2849	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2016.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)			
<b>II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad</b>			
	Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
	8.7		10
<b>3. Evaluación basada en pruebas y solución</b>	9.6	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.6		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0		
<b>4. Análisis económico ex ante</b>	10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5		
4.4 Supuestos Razonables	1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5		
<b>5. Evaluación y seguimiento</b>	6.6	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5		
5.2 Plan de Evaluación	4.1		
<b>III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación</b>			
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B		
<b>IV. Función del BID - Adicionalidad</b>			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales			
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos.	
No-Fiduciarios			
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género	Sí	Se plantearon soluciones de capacitación para mujeres, así como un indicador relacionado a nivel de producto.	
Trabajo			
Medio ambiente			
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto			
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.			

Nota: (\*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

La baja productividad del sector agrícola en Honduras se debe, entre otros factores, a la carencia de infraestructura de transporte vial de calidad, siendo el país con menor densidad vial de Centroamérica (0,13 km/km<sup>2</sup>), lo que se traduce en elevados tiempos de viaje y costos de operación vehicular. La principal causa del problema es la falta de recursos financieros para la inversión en tramos de Corredores Estratégicos deteriorados. La operación HO-L1121, bajo la modalidad de obras múltiples, busca resolver esta situación, a través de la mejora del nivel de servicio de Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras, que resultará en una reducción de los costos generalizados del transporte. La operación llevará a cabo obras de infraestructura destinadas al aumento de carriles y rehabilitación de tramos viales de integración; y realizará acciones dedicadas a fortalecer las capacidades de planificación y gestión de infraestructura del INSEP.

La lógica vertical ha sido correctamente identificada, cuantifica y expone los principales factores causales del problema general y los problemas específicos. La matriz de resultados, reflejo del diagnóstico y de la intervención propuesta, está correctamente definida.

El análisis económico presenta los resultados obtenidos de la evaluación económica de la muestra, Corredor Logístico Tramo La Barca – Pimienta (23 km, 62.6% del monto de inversión total), que presenta un VPN positivo aplicando una tasa social de descuento de 12%, y un análisis de sensibilidad cuya estimación establece que aún con un aumento del monto de inversión del 15% y una tasa de crecimiento del tránsito igual a la mitad de la esperada, el proyecto tendría un retorno por encima de la tasa social de descuento.

El plan de monitoreo y evaluación es adecuado y consistente con la intervención. El mismo identifica correctamente las etapas, las responsabilidades, los presupuestos y los tiempos. La evaluación ex post de los resultados propone una evaluación antes y después, y una evaluación económica del tipo costo-beneficio ex post que validará los beneficios económicos por concepto de ahorro de costos de operación vehicular y ahorro en tiempos de viaje.

El riesgo valorado de la operación fue clasificado medio. Los riesgos identificados son: (i) retrasos en la implementación relacionados a la liberación del derecho de vía y el diseño del tramo por definir; (ii) restricciones en la autorización de presupuesto de la operación como resultado de la política fiscal; y (iii) falta de continuidad del personal técnico y gerencial del organismo ejecutor vinculado a la operación. Todos los riesgos medios presentan medidas de mitigación.

### MATRIZ DE RESULTADOS

<b>Objetivo del programa:</b>	El objetivo del programa es contribuir al aumento de la productividad e integración nacional y regional de Honduras, mediante la mejora de la calidad de su infraestructura vial. El objetivo específico del programa es contribuir a mejorar el nivel de servicio de dos de los corredores de CEINRH, específicamente los Corredores Logístico y el Turístico, a través de aumento de carriles y rehabilitación en tramos a ser intervenidos que resultará en la disminución de los costos de operación vehicular y de los tiempos de viaje de los usuarios. La focalización en estos dos corredores se debe a que bajo el actual esquema de APP en Honduras, los Corredores Logístico y Turístico han sido concesionados, y que el GdH se ha comprometido a entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario.
-------------------------------	--

### IMPACTO ESPERADO

Indicadores	Unidad de medida	Línea de base		Metas		Medio de verificación	Observaciones
		Valor	Año	Valor	Año		
<b>Impacto 1: Incremento del número de vehículos de carga circulando en corredores estratégicos de integración regional</b>							
Número de vehículos de carga circulando diariamente en los tramos intervenidos <sup>1</sup>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tramo La Barca - Pimienta</li> </ul>	Vehículos / día	3.467	2016	4.892	2021	Estudio de Tránsito	Responsable: INVEST-H

<sup>1</sup> El número de vehículos de carga será usado como un proxy para demostrar el incremento de la actividad económica, puesto que en este tipo de vehículos se transporta bienes producidos para consumo interno y de exportación. Los tipos de vehículo serán C2, C3 y camión articulado.

**RESULTADOS ESPERADOS**

Resultados Esperados	Unidad de medida	Línea de base		Intermedios		Metas		Medio de verificación	Observaciones
		Valor	Año	Valor	Año	Valor	Año		
<b>Resultado 1: Reducción de los costos generalizados del transporte<sup>2</sup></b>									
Costo promedio de operación vehicular <sup>3</sup> en los tramos de corredores de integración regional intervenidos por el programa Tramo La Barca-Pimienta	US\$ / Vehículo-Km	0,48	2016	N/A <sup>4</sup>		0,38	2021	Estudio de Tránsito Evaluación ex post	Responsable: INVEST-H
Tiempo promedio de viaje en los tramos de corredores de integración regional intervenidos por el programa	Minutos	25	2016	N/A		16	2021	Estudio de Velocidades Evaluación ex post	Responsable: INVEST-H

<sup>2</sup> Los indicadores de resultado medirán la mejora en el servicio entendida como ahorros en el tiempo y reducción de los costos de operación vehicular.

<sup>3</sup> Promedio calculado de los valores correspondientes a los tipos de vehículo siguientes: automóvil, *pickup*, bus, C2, C3 y camión articulado.

<sup>4</sup> Por la naturaleza del programa, no se requiere evaluación intermedia.

## PRODUCTOS

Productos	Costo estimado (US\$)	Unidad de medida	Línea de base 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Meta final	Medio de verificación	Observaciones
<b>Componente 1: Mejoramiento de tramos viales de integración</b>											
<b>Km de carreteras construidas o mejoradas<sup>5</sup></b>	<b>75.500.000</b>	<b>Km</b>	<b>0</b>			<b>23,0</b>	<b>11,0</b>		<b>34,0</b>	Informes de la Supervisión Acta de recepción de las obras. Responsable: INVEST-H	
• Tramo: La Barca-Pimienta	48.360.044	Km	0			23,0			23,0		
• Tramos Adicionales	26.889.956	Km					11,0 <sup>6</sup>		11,0		
Número de capacitaciones realizadas por el Gobierno de Honduras en empleos no tradicionales a mujeres <sup>7</sup>	250.000	No. de talleres de capacitación	0			1			1	Informes Finales de Capacitación. Responsable: INVEST-H	<i>Gender Tracking Criteria</i>

<sup>5</sup> Construcción o mejoramiento incluye la construcción de nuevos carriles, mejora de la estructura de pavimento, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica existente, adecuación de terraplenes a condiciones hidrológicas críticas, alcantarillas y cunetas, rehabilitación y mejoramiento de los sistemas de drenaje longitudinal y transversal, puentes, obras de arte, señalización vertical y horizontal y otras obras necesarias para la seguridad vial y funcionalidad de los tramos considerados. Asimismo, incluye actividades de mejoras de estándar horizontal o vertical de los caminos, ancho, alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad vial en los centros poblados, incluyendo instalación de cruces y puentes peatonales, mejora de intersecciones, pasos a desnivel, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía y reducción de velocidad.

<sup>6</sup> Longitud establecida sobre la base del costo por km del proyecto de la muestra, la cual se ajustará cuando el Organismo Ejecutor (OE) ejecute las obras.

<sup>7</sup> El taller realizado capacitará alrededor de 60 mujeres en actividades no tradicionales del sector de construcción y transporte.

Productos	Costo estimado (US\$)	Unidad de medida	Línea de base 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Meta final	Medio de verificación	Observaciones
<b>Componente 2: Fortalecimiento Institucional INSEP</b>											
Número de capacitaciones realizadas a los funcionarios de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) <sup>8</sup>	330.000	No. de talleres de capacitación	0		1	1	1	1	4	Informes Finales de Capacitación. Responsable: INVEST-H	
Número de oficinas de las unidades de gestión de riesgos y cambio climático, género, unidad de gestión ambiental de ISNEP con espacios acondicionados <sup>9</sup>	200.000	No. de oficinas acondicionadas	0		3				3	Actas de Recepción de Instalaciones. Responsable: INVEST-H	
Número de equipos informáticos y de georreferenciación adquiridos por INSEP y en funcionamiento	50.000	No. de equipos adquiridos	0		28				28	Actas de Recepción de los bienes. Responsable: INVEST-H	
Número de licencias de <i>software</i> adquiridas por INSEP y en funcionamiento <sup>10</sup>	70.000	No. de licencias adquiridas	0		22				22	Actas de Recepción de los bienes. Responsable: INVEST-H	
Número de vehículos adquiridos para las unidades operativas adquiridos por INSEP y en funcionamiento	100.000	No. de vehículos adquiridos	0		3				3	Actas de Recepción de los bienes. Responsable: INVEST-H	

<sup>8</sup> Se impartirán cursos de capacitación en HDM-4, administración de contratos, costos unitarios, auditoría de seguridad vial, adaptación al cambio climático y gestión de riesgos e informática a 100 personas.

<sup>9</sup> Los espacios acondicionados se refieren a oficinas reformadas y debidamente amuebladas.

<sup>10</sup> 12 licencias de MS Office, un análisis de precios unitarios, un diseño geométrico, un diseño hidráulico, un simulador de operación de equipo, una licencia de ArcGIS y cinco licencias de MS Project.

## ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

<b>País:</b>	Honduras
<b>Número de proyecto:</b>	HO-L1121
<b>Nombre:</b>	Programa de Integración Vial Regional II
<b>Organismo Ejecutor (OE):</b>	Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H)
<b>Equipo fiduciario:</b>	Nalda Morales (Gestión Financiera FMP/CHO) y María Cecilia Del Puerto (Adquisiciones FMP/CHO)

### I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Según la última evaluación de gestión fiduciaria, el OE, INVEST-H cuenta con experiencia excepcional en los últimos cuatro años en ejecución de operaciones financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo en Honduras (HO0207, HO-L1018, HO-L1020, HO-L1033, HO-L1089 y HO-L1104), con resultados muy satisfactorios a nivel fiduciario. Dicha evaluación concluyó que la entidad cuenta con la capacidad para realizar la gestión fiduciaria y administración de los recursos del préstamo.
- 1.2 Los últimos diagnósticos sobre los Sistemas de Gestión Financiera Pública de Honduras, reflejan avances importantes hacia buenas prácticas y estándares internacionales, principalmente en la modernización del marco institucional e implementación del Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAFI), la Cuenta Única del Tesoro (CUT), la descentralización de la función de tesorería y el uso del Módulo para Unidades Ejecutoras de Proyectos con Financiamiento Externo (UEPEX) del SIAFI para emisión de los estados financieros y demás reportes de los proyectos. La Evaluación del Desempeño de la Gestión de las Finanzas Públicas (PEFA) de los años 2013, 2014 y 2015 destaca un mayor ordenamiento en la formulación presupuestaria, bajo una perspectiva plurianual y la vinculación de los proyectos desde la fase de pre inversión con los planes estratégicos y las estimaciones de gasto en un horizonte de mediano plazo. En 2014 el Banco suscribió una alianza estratégica con el Tribunal Superior de Cuentas (TSC) que permite considerar el uso de esta entidad para el desarrollo de los servicios de control externo de las operaciones financiadas en el país. Con relación al sistema de contratación pública, desde el 2010, en el diagnóstico MAPS/OECD, el país presenta fortalezas, especialmente un marco legal ajustado a la mayoría de las mejores prácticas internacionales. No obstante, prevalecen algunos desafíos para alcanzar estándares que permitan al Banco utilizar el sistema nacional de contrataciones públicas en las operaciones que financia, por lo que se utilizarán las políticas del Banco para la ejecución de los procesos de adquisiciones en esta operación.

### II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR (OE)

- 2.1 INVEST-H ha asumido la responsabilidad de ejecutar el 100% de las operaciones viales de transporte financiadas por el Banco en Honduras. La gobernabilidad del OE la ejerce un Consejo Directivo, integrado por distintas instituciones de gobierno y sociedad civil y una unidad administradora de proyectos coordinada por un director ejecutivo, quien cuenta con un equipo técnico de alto nivel contratado mediante concursos públicos y abiertos. El

personal fiduciario de la INVEST-H cumple con los requisitos de formación y experiencia necesarios para ejecutar la operación.

### **III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN**

- 3.1 En base a la última evaluación de capacidad institucional del OE, realizada en el marco de la operación HO-L1104, el equipo fiduciario del Banco considera que el riesgo fiduciario en forma global es bajo, básicamente por la experiencia previa de la INVEST-H en la ejecución de contratos para operaciones similares, y en la implementación de la Ley de Simplificación de Procedimientos de Inversión en Infraestructura Pública (Decreto Legislativo 58-2011). La actualización de la Gestión de Riesgo de Proyecto (GRP) refleja un nivel de riesgo medio relacionado, entre otras, con dificultades que puedan surgir para el inicio de los procedimientos de contratación de las obras, suscripción de los contratos la coordinación de los diferentes procesos de licitación, complejidades presupuestarias del país, por lo que las acciones de mitigación fueron plasmadas en un plan de acción acordado con el Prestatario.
- 3.2 En relación a las adquisiciones, INVEST-H deberá: (i) realizar procesos de adquisiciones siguiendo las políticas del Banco; (ii) publicar los procesos de adquisiciones financiados por el Banco, en Honducompras, sitio oficial del Estado para difundir las oportunidades de compras y contrataciones del Estado, más allá de la publicación en el sitio de internet UNDB, cuando corresponda; y (iii) utilizar los documentos estándar de Licitación Pública Nacional (LPN) y de comparación de precios, para la adquisición de bienes y obras, acordados por el Banco y la Oficina Normativa de Contrataciones y Adquisiciones del Estado (ONCAE).

### **IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS**

- 4.1 Se utilizará la tasa oficial de compra publicada por el Banco Central de Honduras a la fecha de pago. Se requerirá una auditoría financiera de los estados financieros del proyecto en forma anual, con informes preliminares a 30 de junio de cada año, de acuerdo con los términos de referencia acordados con el Banco.

### **V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES**

- 5.1 Los acuerdos y requisitos fiduciarios en adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el programa.
- 5.2 **Ejecución de las adquisiciones.** INVEST-H tendrá a su cargo la realización de los procesos de adquisiciones, los cuales se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas de Adquisiciones del Banco GN-2349-9 y GN-2350-9, y lo dispuesto en el Plan de Adquisiciones (PA) de la operación. El PA contendrá la totalidad de las adquisiciones requeridas para la ejecución de la operación. Para la planificación oportuna y monitoreada de las adquisiciones, el OE deberá actualizar el PA anualmente o según las necesidades del programa. Toda modificación del PA deberá ser presentada al Banco para su aprobación.

- 5.3 **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría.** Para contratos sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI), se utilizarán los Documentos Estándar de Licitaciones (DEL) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a LPN se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco y publicados en el sitio web de la ONCAE.
- (i) **Selección y contratación de servicio de consultoría.** Para la selección y contratación de servicios de consultoría, se podrá utilizar cualquiera de los métodos descritos en las políticas de consultores, siempre que dicho método haya sido identificado para la respectiva contratación en el PA.
  - (ii) **Selección de los consultores individuales.** A criterio del OE, la contratación de consultores individuales se podrá solicitar mediante anuncios locales o internacionales a fin de conformar una lista corta de individuos calificados.
- 5.4 **Gastos recurrentes.** Corresponden a los gastos operativos y de mantenimiento necesarios para llevar a cabo las funciones específicas de INVEST-H en el marco del presente programa, los cuales serán financiados con recursos del préstamo durante la vida del mismo. Incluyen parte de la remuneración del personal que será asignado a tiempo parcial para colaborar en la ejecución del programa, así como la cobertura correspondiente de los costos operativos ordinarios de INVEST-H en el marco del proyecto, consistentes en el uso y los seguros de instalaciones y de bienes, servicios básicos, apoyo logístico de monitoreo y otros gastos administrativos necesarios para apoyar la ejecución del mismo. Estos gastos son elegibles de financiamiento en la medida que cumplen con los requisitos de Elegibilidad de Gastos para Préstamos de Inversión del Reglamento de Políticas y Estrategias Operativas (OP-311) aplicables a gastos recurrentes, así como se conforman a los parámetros financieros para Honduras.
- 5.5 Los umbrales que determinan el uso de la LPI y la integración de la lista corta con consultores internacionales serán puestos a disposición del OE en el portal público del Banco. Por debajo de dichos umbrales, el método de selección se determinará de acuerdo con la complejidad y características de la adquisición o contratación, lo cual deberá reflejarse en el PA aprobado por el Banco.
- 5.6 **Adquisiciones principales.** INVEST-H será responsable de la preparación del respectivo PA. Las principales contrataciones a realizarse con el financiamiento comprenden:

**Cuadro 1. Adquisiciones principales**

Actividad	Tipo de licitación	Fecha estimada (publicación)	Monto estimado (US\$ miles)
<b>Obras</b>			
Proyecto La Barca-Pimienta	LPI	Oct 2016	43.455
Obras por definir	LPI	Abr 2018	21.000
<b>Consultorías</b>			
Supervisión proyecto La Barca-Pimienta	SBCC	Ago 2016	2.604
Supervisión construcción obras por definir	SBCC	Ene 2018	1.470

- 5.7 **Supervisión de adquisiciones.** La supervisión de las adquisiciones será realizada en un esquema mixto ex ante y ex post, definido en el PA y sus respectivas actualizaciones.
- 5.8 **Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta por la suma de US\$750.000 (1% del monto propuesto del préstamo), y reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$700.000 (31% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo para el pago de las consultorías para la supervisión del proyecto de la muestra y pagos de las obras civiles del mismo, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 17 de mayo de 2016, fecha de aprobación del Perfil de Proyecto, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 5.9 **Disposiciones especiales.** Medidas para reducir las probabilidades de corrupción: los contratos previstos con este programa deberán atender las disposiciones de las políticas GN-2349-9 y GN-2350-9 en cuanto a prácticas prohibidas.
- 5.10 **Registros y archivos.** INVEST-H será el encargado de mantener los archivos y documentación de soporte original de los procesos de adquisiciones y pagos.

## VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** El SIAFI opera en tiempo real en las etapas del proceso presupuestario en las instituciones del estado que ejecutan proyectos del Banco. El proceso de formulación presupuestaria a partir de 2017 se realiza en el Módulo de Formulación del SIAFI de gestión que contempla un nuevo marco presupuestario de alineación de los proyectos con el Plan de Nación a 2038 y el Plan de Gobierno vigente, para el seguimiento de objetivos estratégicos, indicadores y metas. La ejecución del presupuesto se hace donde se origina el gasto, en forma descentralizada, a través de las gerencias administrativas, incluyendo los proyectos. Las reprogramaciones y ampliaciones presupuestarias no requieren de aprobación legislativa sino, la aprobación de la Secretaría de Finanzas. Los parámetros financieros del Banco para el país permiten financiar la totalidad de los costos del programa.
- 6.2 **Contabilidad y sistemas de información.** Para los informes financieros y rendición de cuentas de los proyectos que el Banco financia, se utiliza el Módulo SIAFI/UEPEX. Las transacciones financieras y contables del proyecto se apoyarán en las prácticas de este sistema nacional. La modalidad de registro de la contabilidad es con base de caja.
- 6.3 **Desembolsos y flujo de caja.** Los desembolsos del proyecto se harán mediante la modalidad de anticipo de fondos con base a un flujo de caja. Considerando la cantidad de procesos a realizar de forma simultánea y los tiempos de procesamiento de los pagos, y para evitar el riesgo de lente cimiento de la ejecución de alguno de los componentes y dificultades de liquidez, el equipo de proyecto acordó que el Banco podrá efectuar un

nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado, al menos, el 70% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo

- 6.4 Se hará uso del subsistema de tesorería considerando que se ajusta a los estándares establecidos por el Banco, lo que indica que es un medio apropiado para gestionar ingresos, desembolsos, así como apropiado y confiable para administrar los fondos de la operación. Se deberá abrir una cuenta especial en el Banco Central de Honduras a nombre del proyecto y el uso de la Cuenta Única del Tesoro (CUT) para realizar los pagos mediante transferencias directamente a las cuentas bancarias de los proveedores de bienes y servicios del proyecto. Los desembolsos se harán utilizando la modalidad de anticipo de fondos.
- 6.5 **Control interno y auditoría interna.** Esta función se encuentra en desarrollo, por lo tanto, la responsabilidad de evaluar el sistema de control interno del programa recaerá en el ente de auditoría que se contrate para realizar la auditoría financiera del proyecto.
- 6.6 **Control externo e informes.** La auditoría de la operación, será ejercida por un ente de auditoría externa elegible al Banco. El costo estimado de la auditoría para todo el período es de US\$75.000. A discreción del Banco, la auditoría podrá ser realizada mediante una firma de auditoría externa elegible al Banco o por el Tribunal Superior de Cuentas (TSC), sobre la base de términos de referencia que hayan sido no objetados por el Banco. Ambos casos serán financiados con cargo a los recursos del préstamo. La firma de auditoría será contratada por el OE mediante un proceso competitivo. El TSC podrá ser contratado mediante la suscripción de un Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Tribunal Superior de Cuentas e INVEST-H, en el marco de la alianza estratégica con el Banco. De acuerdo con la Política de Acceso a la Información vigente, el Banco divulgará al público los Estados Financieros Auditados (EFA) anuales, los cuales deberán incluir, el estado de fuentes y usos de efectivo, estado de inversiones acumuladas, notas explicativas y dictamen de auditoría.
- 6.7 **Plan de supervisión financiera.** La revisión de los desembolsos se hará en forma ex post por el ente de auditoría que se contrate. El Banco supervisará la operación utilizando la información del SIAFI, del UEPEX y del Sistema Nacional de Inversión Pública de Honduras. También efectuará la revisión de los informes de auditoría y el seguimiento a los hallazgos encontrados de igual forma al seguimiento e implementación de las acciones de mitigación de riesgos, mediante revisiones in situ a las oficinas del OE. Adicionalmente, se realizarán revisiones de escritorio. La supervisión será efectuada por el especialista fiduciario en gestión financiera con el apoyo de los servicios de auditoría externa y consultores, en coordinación con el jefe de equipo, demás miembros del equipo de proyecto, autoridades de la oficina del Banco en el país y de la División de Gestión Financiera y Servicios de Adquisiciones de Operaciones del Banco (VPC/FMP). A efectos de armonizar y alinear las necesidades de información entre los sistemas nacionales y los sistemas del Banco, la estructura de costos a cargar en el *Loan Management System* (LMS), será la que se acuerde con el prestatario, el OE y el Banco una vez la operación se haya aprobado.
- 6.8 **Otros acuerdos y requisitos de gestión financiera.** Se dará seguimiento periódico a las acciones de mitigación de los riesgos fiduciarios identificados en la evaluación de la GRP y se propondrán las acciones de fortalecimiento

necesarias para contar con la seguridad razonable del uso adecuado y eficiente de los recursos, y se harán las modificaciones a los arreglos fiduciarios que fueren necesarios.