

PERFIL DE PROYECTO | PP

HONDURAS

MEJORAMIENTO DEL CORREDOR ATLÁNTICO DEL PPP (TRAMOS DE LA CA-5 NORTE) FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO II | HO-L1089

I. DATOS BÁSICOS

Título de Proyecto:	Mejoramiento del Corredor Atlántico del PPP (Tramos de la CA-5 Norte) Financiamiento Suplementario II		
Número de Proyecto:	HO-L1089		
Equipo de Proyecto:	Daniel Torres-Gracia (TSP/CHO, Jefe de Equipo); Miroslava de Nevo (INE/TSP Jefe de Equipo Alterno); Irma Liliam Castillo (Consultor INE/TSP); Isabel Granada y Caterina Vecco (INE/TSP); Alejandro Aguiluz (CID/CHO); Juan José Larios (Consultor TSP/CHO); Shakirah Cossens (SPD/SDV); Mauricio Bayona (Consultor Ambiental); Juan Carlos Martell y Nalda Morales (FMP/CHO) y María Cristina Landazuri (LEG/SGO).		
Prestatario:	República de Honduras (GdH)		
Organismo Ejecutor:	Cuenta del Desafío del Milenio - Honduras (MCA-Honduras)		
Plan de Financiamiento:	BID (CO	US\$	12.040.000
	BID (FOE)	US\$	5.160.000
	BID (FOE - Reformulación 1907/BL-HO):	US\$	4.155.000
	BID (CO - Reformulación 1907/BL-HO):	US\$	9.695.000
	Gobierno de Honduras	US\$	3.800.000
	Total	US\$	34.850.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas: OP-102, OP-710, y OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11, B.12, B.14 y B.17). Categoría: B.		

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **El Sector Transporte en Honduras.** La red carretera hondureña tiene 14,238 km, con 22% de la red pavimentada (3,158 kilómetros), 3,280 km de red principal (23,0%), 2,665 km de red secundaria (18,7%) y 8,294 km de red vecinal (58,3%). La red principal conecta a través del corredor logístico en sentido norte-sur, la costa pacífica y las fronteras de Guatemala, El Salvador y Nicaragua, con la capital política Tegucigalpa, la capital industrial San Pedro Sula y Puerto Cortés, principal puerto sobre el Atlántico. El corredor turístico conecta al logístico con las ciudades de la costa atlántica y el puerto de Trujillo al nor-este. El corredor agrícola conecta en sentido nor-este, la capital con Puerto Trujillo, a través de la mayor zona de producción agrícola del país. El transporte tiene gran relevancia en la expansión de las exportaciones, el rol de las inversiones públicas y el impacto de la provisión de servicios de infraestructura.
- 2.2 **Carretera CA-5 Norte.** El Corredor del Atlántico del Plan Puebla Panamá (PPP), con una longitud de 1,745 km, une México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador. En Honduras, el corredor logístico norte-sur tiene su columna vertebral en la carretera CA-5 y, en particular, la fracción denominada CA-5 Norte vincula la capital Tegucigalpa con San Pedro Sula (las dos principales ciudades del país) en una longitud de 241 km y con Puerto Cortés (el que moviliza la mayor parte de las exportaciones e im-

portaciones) en 294 km, por lo que tiene la máxima importancia estratégica para el país. La CA-5 Norte tiene sectores donde el tráfico promedio diario anual (TPDA) supera los 9,125 vehículos, soportando el 28% del movimiento por carretera medido en vehículos-kilómetro con sólo el 5% de la longitud total de la red nacional.



- 2.3 **El problema.** La CA-5 Norte fue construida a finales de la década de los años 60s, y su nivel de servicio había decrecido notoriamente y se tornaba antieconómico su mantenimiento, para atender un TPDA que varía entre 4,500 y 7,500 vehículos por día con una alta presencia (del orden de 35%) de vehículos pesados con costos de operación y tiempos de viaje muy altos e índices de accidentabilidad elevados. Por esta razón, a partir del año 2004 el Gobierno de Honduras (GdH) decide emprender con el apoyo del Banco, mediante dos operaciones de préstamo y otros organismos multilaterales un ambicioso programa de inversiones para mejorar sustancialmente las condiciones de este importante sector del Corredor Atlántico del PPP.
- 2.4 **Ejecución.** Para el mejoramiento de la carretera CA-5 Norte, el Banco, en el 2004 aprobó un proyecto (1565/SF-HO) por US\$63.19 millones (BID: US\$50 millones; OFID: US\$7 millones y GdH: US\$6.19 millones), para la rehabilitación y construcción de 50.20 km. Posteriormente en octubre de 2007, el Banco aprobó otro préstamo (1910/BL-HO), denominado suplementario por US\$38.5 millones (BID: US\$30 millones; OFID: US\$5 millones y GdH: US\$3.5 millones) para la ampliación obras adicionales (2 y 4 carriles) de tramos de la carretera CA-5 Norte, previstos en el primer financiamiento, no obstante este último préstamo fue modificado para atender los sobrecostos del proyecto¹. Las obras se desarrollan en cuatro contratos, según el siguiente detalle. Al 31 de agosto de 2012, el 74% del financiamiento se ha desembolsado en el 87% del plazo de ejecución vigente. (detalle en [Anexo VI](#)).

Tramos	Long sección en km	Avance Físico Ago 2012	Avance Financiero Ago 2012
I Desvio Villa S Antonio-Libram, Comayagua	12.65	61%	52%
II. Libramiento Comayagua	12.05	88%	86%
III La Barca-Pimienta Norte	19.9	92%	74%
IV. Pimienta Norte-Villanueva	5.6	50%	46%
TOTAL	50.2	79%	68%

- 2.5 **Financiamiento Suplementario.** El proyecto ha experimentado sobrecostos en los contratos de obras debido a los siguientes factores: i) incrementos de las cantidades de obra originados en gran medida por cambios requeridos en los diseños originales, debido al deterioro de las vías ocurrido entre la contratación de las obras y el inicio de las mismas, asociado con demoras en la adquisición de las servidumbres por limitaciones presupuestales del GdH; ii) el incremento de los costos de materiales de construcción (especialmente combustible, acero y asfalto) y mano de obra; y iii) eventos políticos ocurridos en Honduras en junio de 2009 que afectaron el flujo normal de pagos a los

¹ Las modificaciones fueron aprobadas por la Administración en uso de la delegación otorgada por el Directorio al Presidente y de éste en distintas autoridades de la administración.

contratistas provocando una pausa de actividades que se prolongó hasta mediados de 2010. El monto total de los sobre costos del programa asciende a una suma estimada de US\$64.1 millones (26% corresponde a mayores cantidades de obra, 29% a escalamiento de costos, 25% a costos administrativos de los eventos políticos ocurridos en 2009², 14% a la extensión de los contratos de supervisión y 6% a la adquisición del derecho de vía. El financiamiento suplementario solicitado, responde a la necesidad de cubrir estos sobre costos y se enmarca en las condiciones establecidas en la política GN-2329. (OP-310). Se anticipa posible excepción a la política por el desempeño insatisfactorio de 1910/BL-HO.

- 2.6 El Organismo ejecutor ha realizado un análisis detallado de los costos y cantidades de obra pendientes en cada contrato incluyendo terracería y pavimentación en los 4.3 km por liberar servidumbres, terminación de un puente, carpeta asfáltica y señalización. Estas obras representan el 21,5% de las actividades del contrato y no se prevén cambios en el alcance de las mismas. La finalización de los 50.2 km se prevé para finales de 2013.
- 2.7 El resto de los tramos de la CA-5 que tuvieron intervención (170 km), han sido concluidos³ y se encuentran en servicio, los únicos tramos pendientes son los financiados con recursos del Banco, por tal motivo y con el fin de concluir la totalidad de los tramos de la CA-5 y ante la falta de recursos locales para afrontar estos costos, en Agosto de 2012, el GdH solicita un financiamiento suplementario por US\$31.05 millones para el Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del Plan Puebla Panamá, US\$13.85 millones corresponden a la reformulación del préstamo 1907/BL-HO (Carretera El Progreso-Tela), cuyo objetivo será financiado con recursos del sector privado a través de esquema de Asociación Público-Privado y US\$17.2 millones de recursos por comprometer para 2012. El GdH aportará US\$3.8 millones de contrapartida a este nuevo financiamiento.
- 2.8 **Estrategia de País.** El proyecto es consistente con los objetivos del Plan de Nación 2010-2022 y la Visión de País 2010-2038, dentro del objetivo hacia “una Honduras productiva generadora de oportunidades y empleos dignos, que aprovecha de manera sostenible sus recursos y reduce su vulnerabilidad ambiental” y el lineamiento estratégico de su Plan de Acción, “infraestructura productiva como motor de la actividad económica”. Este objetivo y plan de acción forman parte de los criterios del Plan Estratégico de Carreteras PEC 2010-2014, que define las inversiones necesarias para el liderazgo de Honduras como el más importante circuito terrestre interoceánico, dentro del cual la CA-5 norte juega un rol determinante para el tránsito de mercaderías de Centroamérica.
- 2.9 **Estrategia del Banco.** La Estrategia del Banco vigente con Honduras 2011-2014, considera la infraestructura básica del transporte entre los factores que explican el desempeño del crecimiento del país y establece dentro de sus sectores prioritarios, la continuidad del apoyo del Banco en el sector transporte a través de los programas y proyectos en ejecución. El financiamiento suplementario financia un proyecto en ejecución

² Ese último incluye extensión de plazos de la supervisión de las obras, costos financieros, y costos de la administración del programa

³ Estos tramos también enfrentaron problemas de adquisición de derecho de vía (50 Km. con recursos del Banco Mundial, 50 Km. con financiamiento del MCC, 46 Km. MCC-BCIE y 24 km con recursos del BCIE).

considerando que su objetivo es continuar apoyando el proyecto financiado con los préstamos 1565/SF-HO y 1910/BL-HO.

- 2.10 **Objetivo y estructura.** El objetivo general del proyecto se mantiene, siendo mejorar la competitividad de Honduras y apoyar el proceso de integración de los países del PPP, mediante el mejoramiento de las condiciones de transporte, la reducción de los costos de operación, de los tiempos de viaje y de los niveles de accidentalidad en el transporte por carretera. Los objetivos específicos del proyecto son; i) el mejoramiento de las condiciones del transporte de personas y de mercancías en la CA-5 Norte, y ii) el mejoramiento de la seguridad vial en la red del PPP en Honduras. A continuación se presenta una tabla de costos por categoría en cantidades en millones de US\$.

Cat	Componente	HO0207	HO-L1020	HO-L1089	Total
1	Ingeniería y Administración	8.63	8.98	1.81	19.42
1.1	Supervisión	5.00	6.60	1.66	13.26
1.2	Administración, Auditoría y Evaluación	3.63	2.38	0.15	6.16
2	Costos Directos	53.45	29.50	31.95	114.9
	Ampliación y Rehab. CA-5 Norte	51.95	24.00	31.95	107.90
	Mitigación Ambiental y Social		5.50		5.50
	Seguridad Vial	1.50			1.50
3	Imprevistos	-		1.09	1.09
4	Gastos Financieros	2.60	0.02	-	2.62
Total		64.68⁴	38.50	34.85	138.03

III. ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

- 3.1 **Capacidad Institucional.** El nuevo Organismo ejecutor es la Cuenta del Desafío del Milenio – Honduras MCA-Honduras, quien ha tenido una experiencia exitosa en la gestión de obras de la carretera CA-5 Norte financiados con recursos de la Cuenta del Desafío del Milenio y del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). Si bien el MCA solo inicio actividades de apoyo en Julio de 2012 se espera que con su experiencia las obras de la CA-5 se concluyan en los nuevos plazos previstos.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

A. Salvaguardias Ambientales y Sociales

- 4.1 El mejoramiento de los tramos de la CA-5 norte como programa, contó con los planes de viabilidad ambiental. El tipo de obras a financiar están contempladas en el financiamiento original (1565/SF-HO) por lo que la estrategia ambiental y el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del 1565/SH-HO siguen siendo aplicables para este financiamiento suplementario. El financiamiento suplementario 1910/BL-HO incluyó una revisión del IGAS, el cual concluyó sin evidencia de cambios en las condiciones ambientales y sociales, ratificando la vigencia del IGAS original y estableciendo recomendaciones en las actividades de derecho de vía pendientes.
- 4.2 En este contexto y considerando que los proyectos de la carretera financiados con los recursos del programa, pueden causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales

⁴ El GdH aportó US\$7.68 millones de contrapartida, US\$1.49 millones más de lo aprobado, según se indica en el párrafo 2.4

ya se dispone de medidas de mitigación efectivas establecidas en los estudios de impacto ambiental que se elaboraron para cada uno de los proyectos o sectores de la carretera, el equipo de proyecto propone mantener en la presente operación la clasificación “B” que había sido definida para el financiamiento original.

- 4.3 Como estrategia general para el programa, el equipo propone realizar en este préstamo suplementario, una evaluación de la implementación del IGAS original en cada uno de los proyectos o tramos de la carretera, y de ser necesario se actualizarán y complementarán las medidas de manejo ambiental, de gestión social, especialmente en materia de liberación del derecho de vía y de reasentamiento involuntario en el marco de la política OP-710, así como, las medidas en materia de seguridad vial y de previsión de riesgos de inundación. El GdH cuenta desde el 2011 con un nuevo mecanismo para agilizar la adquisición de las servidumbres⁵. Como parte de esta evaluación se incluirá la verificación del cumplimiento de los requerimientos de los organismos responsables por el otorgamiento de las licencias y/o permisos ambientales, así como, de los requerimientos del marco normativo vigente referente al otorgamiento de permisos para explotación de recursos naturales para ejecución de las obras y para operación de instalaciones de apoyo tales como campamentos, plantas de asfalto, canteras, botaderos, etc. Los resultados de los análisis realizados durante la preparación serán consolidados en el IGAS del financiamiento suplementario.

V. OTROS ASPECTOS

- 5.1 **Riesgos.** El principal riesgo de este proyecto está asociado con la adquisición de la totalidad de los predios requeridos en dos de cuatro secciones de la carretera (secciones I y II), y en mayores costos de obra. El derecho de vía se encuentra liberado en un 92,4% de su longitud y la liberación del total de casos pendientes se prevé entre diciembre de 2012 y febrero de 2013. Con base en el análisis del organismo ejecutor no se prevén mayores costos. Ver detalle en [Anexo VI](#).
- 5.2 **Reformulación de operación:** en acuerdo con el GdH, se reformulará el préstamo 1907/BL-HO⁶ para canalizar US\$13.85 millones que no pueden ser utilizados para los propósitos previstos originalmente. Este monto se agregaría a los US\$17.2 millones de recursos disponibles para 2012, más US\$3.8 millones de aporte local y así sumar US\$34.85 millones para cubrir las necesidades de financiamiento del proyecto.
- 5.3 **Evaluación Económica.** Como parte de la preparación del proyecto se actualizará la evaluación económica.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 En el [Anexo V](#) se detalla el cronograma de preparación, procesamiento y aprobación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) para el mes de octubre de 2012. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor total de US\$26,250.00 para la realización de misiones y contratación de consultores.

⁵ Ley de Simplificación de Procedimientos de Inversión en Infraestructura Pública. Decreto Legislativo 58-2011.

⁶ En el documento del proyecto del financiamiento suplementario (HO-L1089) se solicitará al Directorio Ejecutivo la modificación del programa 1907/BL-HO.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transport-Major Highways
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Torres Gracia, Daniel (DTORRES@iadb.org)
	Project Title	Improving PPP Atlantic Corridor. Supplementary Financing II
	Project Number	HO-L1089
	Safeguard Screening Assessor(s)	Nevo, Miroslava Errazuriz De (miroslavae@iadb.org)
	Assessment Date	2012-09-17
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for	(B.06)

		equitable participation by vulnerable groups.	
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		The operation is already <u>under construction</u> by the Executing Agency or the Borrower.	(B.12)
		The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Nevo, Miroslava Errazuriz De (miroslavae@iadb.org)
	Title:	Transport Principal Specialist
	Date:	2012-09-17

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transport-Major Highways
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Honduras
	Project Status	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Torres Gracia, Daniel (DTORRES@iadb.org)
	Project Title	Improving PPP Atlantic Corridor. Supplementary Financing II
	Project Number	HO-L1089
	Safeguard Screening Assessor(s)	Nevo, Miroslava Errazuriz De (MIROSLAVAE@iadb.org)
	Assessment Date	2012-09-17
	Additional Comments	

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

SUMMARY OF IMPACTS / RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.	Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Nevo, Miroslava Errazuriz De (miroslavae@iadb.org)
	Title:	Transport Principal Specialist
	Date:	2012-09-17

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. De acuerdo con la Política de Salvaguardas del Banco (OP-703) la presente operación fue clasificada como “B” (ver Anexos I y II). En este contexto se enmarca la presente Estrategia Ambiental y Social (EAS).
2. **El Programa.** El Corredor del Atlántico del Plan Puebla Panamá (PPP), con una longitud de 1,745 Km., une México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador. En Honduras este corredor incluye tramos de la carretera CA-5 Norte con una longitud de 294 Km., la cual a su vez se une hacia el sur con la futura carretera entre Villa San Antonio y Goascorán, y conecta con El Amatillo (punto fronterizo con El Salvador) y de allí con el Puerto de Cutuco en El Salvador. El recorrido en Honduras permite dar acceso a las cargas que se originan o tienen como destino a Puerto Cortés, el único puerto de aguas profundas de Centroamérica y uno de los mejor equipados.
3. Por la CA-5 Norte transitan desde Puerto Cortés la mayoría de los productos de importación y exportación de Honduras hasta los principales centros de consumo y producción ubicados en las ciudades de San Pedro Sula, Comayagua y Tegucigalpa. La CA-5 Norte tiene sectores donde el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) supera los 9,125 vehículos, absorbe el 28% del movimiento por carretera medido en vehículos-kilómetro con sólo el 5% de la longitud total de la red nacional.
4. El Gobierno de Honduras (GdH), con el apoyo del Banco, había concebido un ambicioso programa de inversiones para mejorar sustancialmente las condiciones de este importante sector del Corredor Atlántico del PPP; sin embargo, las limitaciones de financiamiento llevaron en su momento a reconsiderar el dimensionamiento de las obras y se propuso adelantar rehabilitaciones y acondicionamientos de un carril de ascenso en los tramos no financiados. No obstante, con los recursos obtenidos desde la aprobación del 1565/SF-HO, en especial los obtenidos de parte de la Cuenta del Milenio de los Estados Unidos, las autoridades decidieron mejorar sustancialmente el nivel de servicio de la CA-5 Norte, frente a las previsiones originales que fueron más modestas.
5. Las obras planificadas en el 2004, consideraban ampliaciones a cuatro carriles solo en los tramos más críticos, algunos libramientos en dos carriles, obras de rehabilitación, aprovechamiento tanto de las obras que financia el Banco como del plan de inversiones integral de la CA-5 Norte como un todo. Posteriormente en el año 2007 el Banco otorgó un financiamiento suplementario para apoyar el nuevo plan de inversiones. La obra estimada a financiar con el 1910/BL-HO, se focalizó en el 80% de su longitud¹, en el mejoramiento de la capacidad de las secciones III y IV previstas originalmente (mejoramiento de niveles de servicio)².

¹ Sobre un total de 28.0 km de las secciones I-A, III y IV (5.5 Km, 19.9 Km y 2.6 Km respectivamente).

² El 20% restante de la longitud, corresponde a 5,5 km nuevos de la sección I-A.

6. Entre junio de 2009 y abril de 2010 se presentaron eventos políticos en Honduras, que llevaron a una pausa de actividades, afectando gran parte de las inversiones que se realizaban en el país con financiamiento externo, debido a la falta de liquidez del GdH para afrontar dichas inversiones con recursos propios. Esto dio lugar a un periodo prolongado de paralización de obras y reclamación de los contratistas por mayores costos, y extensiones de los contratos de obra y supervisión.
7. Por lo anterior, en agosto de 2012, el GdH solicitó al Banco la aprobación de un financiamiento suplementario por US\$ 31.05 Millones para el Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del Plan Puebla Panamá (Tramos CA-5 Norte, Cuatro Secciones), provenientes de US\$ 17,2 Millones por comprometer del bienio 2011-2012 y US\$ 13.85 Millones de reformulación del préstamo 1907/BL-HO (Carretera El Progreso-Tela), cuyo objetivo será financiado con recursos del sector privado a través de esquema de Asociación Público-Privado ya en etapa de adjudicación.
8. Las obras del Programa comprenden el mejoramiento de 55,7³ kilómetros, con un avance físico y financiero ponderado de 78.5% y 68.3% para Agosto-2012. Las obras se ejecutan en cuatro secciones: Secciones II y III tienen el mayor avance físico, 88% y 92%, respectivamente; Secciones I y IV, tienen avance de 61% y 50%, respectivamente.
9. El proyecto en ejecución incluye los siguientes tramos: Tramo I. Inicio – Final Valle de Comayagua con una longitud de 24.70 Km, se divide en dos secciones: Sección I: Desvío San Antonio – Libramiento de Comayagua, con una longitud 12.65 Km (Est. 0 + 000 ó 4 + 800 a 17 + 450); Sección II: Libramiento de Comayagua – Final Valle de Comayagua, con una longitud 12.05 Km (de Est. 17 + 450 a Est. 29 + 500). El Tramo II. La Barca – Villanueva, con una longitud de 25.50 Km, igualmente se divide en otras dos secciones; Sección III: La Barca – Pimienta Norte, con una longitud de 19.90 Km (de Est. 0 + 000 a Est. 19 + 900) y; Sección IV: Pimienta Norte – Villanueva, con una longitud de 5.60 Km (de Est. 19 + 9000 a Est. 25 + 500), incluyendo la construcción del puente sobre el río Ulúa con una longitud de 320 metros.
10. **Marco Legal e Institucional.** Con la expedición de la Ley General del Ambiente (Decreto No. 104 de 1993) el GdH reconoce que la protección, conservación, restauración y manejo sostenible del ambiente y de los recursos naturales son de utilidad pública y de interés social, e insta al Gobierno Central y a las municipalidades a propiciar la utilización racional y el manejo sostenible de esos recursos, a fin de permitir su preservación y aprovechamiento económico.
11. En su artículo 5, la Ley establece que los proyectos, instalaciones industriales o cualquier otra actividad pública o privada, susceptible de contaminar o degradar el ambiente, los recursos naturales o el patrimonio histórico cultural de la nación,

³ Longitud correspondiente a las cuatro secciones de obra finalmente ejecutadas, más 5,5 kms de la sección I-A que el GdH decidió financiar con otras fuentes

serán precedidos obligatoriamente de una Evaluación de Impacto Ambiental, que permita prevenir los posibles efectos negativos.

12. La Secretaria de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA) fue creada mediante Decreto No. 218 de 1996, para ejercer las funciones de Secretaría de Estado en el Despacho del Ambiente; dentro sus facultades, expidió mediante Acuerdo No. 2875 de 2002, una tabla de categorización ambiental que contiene los “Criterios para determinar la categoría de ingreso de los proyectos que requieren de una autorización ambiental”. Estos criterios han sido objeto de varias modificaciones, siendo la última, la hecha mediante Acuerdo No. 635 de 2003, que define las siguientes categorías de proyectos, así:
 - Categoría 1: Proyectos que deberán únicamente reportar sus actividades, recibiendo en reconocimiento una constancia de registro.
 - Categoría 2: Proyectos con impactos predecibles deberán firmar un contrato estandarizado previo a su autorización ambiental.
 - Categoría 3: Proyectos que requieran presentar una evaluación de impacto ambiental sin un Estudio de Impacto Ambiental (3-I) o con un EIA (3-II).
 - Categoría 4: Estos proyectos no pueden ser ejecutados.
13. En este contexto, las obras que se van a desarrollar en el marco del préstamo suplementario para la carretera CA-5 Norte, corresponden a las del sector de infraestructura, clasificadas en el grupo 9 del listado del Acuerdo 635/03; es decir, proyectos de construcción y/o reconstrucción de caminos vecinales, carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, vías fluviales y estructuras conexas. Estos proyectos pertenecen a la categoría 3, por esa razón, se han elaborado Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para los diferentes tramos o proyectos en que se han dividido las 4 Secciones de la carretera, y a los cuales, según los antecedentes del proyecto, se les ha otorgado la Licencia Ambiental.
14. **Potenciales impactos ambientales y sociales.** En primer lugar hay que destacar que las obras financiadas por el Programa no afectan zonas protegidas, de patrimonio cultural o poblaciones indígenas.
15. Los impactos directos más importantes de las obras pueden ocurrir durante la construcción y resultan principalmente de las actividades de movimientos de tierra y de la explotación de bancos de materiales e incluyen la remoción de la cobertura vegetal; la generación de polvo; el ruido; los cambios del régimen de flujos; la erosión del suelo y los cauces; y la vulnerabilidad a las inundaciones de algunos sectores de la carretera ubicados a lo largo del río Ulúa. Los principales impactos directos durante la operación están relacionados con la compactación del suelo, el aumento en la gravedad de los accidentes de tránsito y el ruido, debido a los mayores niveles de tráfico y velocidad, y el deterioro de la vía y el medio ambiente por deficiencias en el mantenimiento.

16. Los impactos indirectos durante la construcción se relacionan con la generación de ruido en áreas urbanas cercanas a la zona de obras o extracción de materiales y la seguridad vial por el aumento de tráfico pesado relacionado con la construcción de las obras. Los impactos indirectos durante la operación se relacionan principalmente con el transporte de sustancias peligrosas y la eventual contaminación que pueden afectar cursos de aguas en sitios alejados de la vía en caso de accidente.
17. **Estrategia Ambiental.** El mejoramiento de los tramos de la CA-5 Norte como programa, contó con los planes de viabilidad ambiental. El tipo de obras a financiar están contempladas en el financiamiento original (1565/SF-HO) por lo que la Estrategia Ambiental y el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del 1565/SF-HO siguen siendo aplicables para este financiamiento suplementario. El financiamiento suplementario 1910/BL-HO incluyó una revisión del IGAS, el cual concluyó sin evidencia de cambios en las condiciones Ambientales y Sociales, ratificando la vigencia del IGAS original y estableciendo recomendaciones en las actividades de derecho de vía pendientes.
18. En este contexto y considerando que los proyectos de la carretera financiados con los recursos del Programa, pueden causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas establecidas en los Estudios de Impacto Ambiental que se elaboraron para cada uno de los proyectos o sectores de la carretera, el equipo de proyecto propone mantener en la presente operación la clasificación B que había sido definida para el financiamiento original.
19. Como estrategia general para el Programa, el equipo propone realizar en este Préstamo Suplementario, una evaluación de la implementación del IGAS en cada uno de los proyectos o tramos de la carretera, incluyendo los avances en la adquisición de predios y de ser necesario se actualizarán y complementarán las medidas de manejo ambiental, de gestión social, especialmente en materia de liberación del Derecho de Vía y de reasentamiento involuntario en el marco de la Política OP-710, así como, las medidas en materia de seguridad vial y de previsión de riesgos de inundación.
20. Como parte de esta evaluación se incluirá la verificación del cumplimiento de los requerimientos de los organismos responsables por el otorgamiento de las licencias y/o permisos ambientales, así como, de los requerimientos del marco normativo vigente referente al otorgamiento de permisos para explotación de recursos naturales para ejecución de las obras y para operación de instalaciones de apoyo tales como campamentos, plantas de asfalto, canteras, botaderos, etc.
21. Los resultados de los análisis realizados durante la preparación serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del financiamiento suplementario.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Índice de Trabajo sectorial concluido y propuesto (trabajo específico a desarrollarse para el análisis del financiamiento suplementario)			
Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Evaluación económica	Actualización evaluación económica del Proyecto	Octubre 2012	
Aspectos técnicos complementarios	Informe de revisión de los aspectos técnicos complementarios sobre la futura operación.	Octubre 2012	
Capacidad institucional	Evaluación capacidad institucional y revisión de la matriz de riesgo	Octubre 2012	
Aspectos socio ambientales	Evaluación y/o actualización gestión socio ambiental del Programa	Octubre 2012	