

Cuarto Proceso de Aseguramiento de **Proyectos** de **Infraestructura** **Pública**



Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST Honduras) nace con el objetivo de ayudar a elevar los estándares de transparencia y rendición de cuentas en los proyectos de infraestructura pública del país.

© Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST Honduras)

Página web: www.costhonduras.hn

Correo electrónico: secretariacosthn@gmail.com

Grupo Multisectorial CoST Honduras 2017-2019:

CHEC - Danilo Rodríguez, Aixa Gómez Ramos

ASJ - Carlos Hernández, Gianni Rivera

CHICO - Carlos Acosta, Miriam Varela

CICH - Tania Murillo, José Varela

DPTMRE - Roberto Gálvez Bueno, Rosa del Carmen Velásquez

EROC - Carlos Chinchilla, Naún Tejeda

FDsF – Melissa Elvir, José Filadelfo Martínez

IAIP - Damián Pineda, Belarmino Reyes

GSIP – Alfredo Cantero, Mauricio Ochoa

SECRETARIADO NACIONAL:

Evelyn Hernández

Gerente de país

Mario Cerna

Especialista Comunicaciones

Gracia Ramírez

Especialista Monitoreo y Evaluación

Marcela Pineda

Asistente M&E

Equipo de Consultores de Aseguramiento (ECA):

Pablo Álvarez Monthiel	Coordinador, Especialista en Desarrollo Sustentable y Gestión de Proyectos
Sandra Zelaya	Especialista Financiera
Mey Leen Chin	Especialista en Asociaciones Público – Privadas de Infraestructura y Servicios
Manrique Yu-way	Especialista en Ingeniería en Estructuras
Ricardo Vásquez	Especialista en Ciencias Sociales con orientación en Gestión del Desarrollo
Eduardo Moreno	Especialista en Ordenamiento y Gestión del Territorio
Adrián Alvarado	Especialista en Carreteras y Aeropuertos
Marcio Alvarado	Especialista en Geotecnia y Pavimentos

Esta publicación puede ser utilizada como referencia siempre y cuando se cite la fuente. Su contenido es de responsabilidad exclusiva de la Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST) Honduras.

Resumen ejecutivo

Introducción

En agosto de 2017, CoST Honduras dio inicio al Cuarto Estudio de Aseguramiento con el fin de evaluar los resultados de divulgación de la información e interpretar los mensajes de interés para los principales actores clave del sector.

La muestra incluye 14 proyectos, de los cuales 2 son Alianza Público – Privada (APP), cuya estructuración está a cargo de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) y su seguimiento a cargo de la Superintendencia de Alianzas Público Privadas (SAPP), y 12 proyectos corresponden a inversión pública tradicional: 3 gestionados por el Fondo Vial, 5 por la Dirección General de Carreteras (DGC), 3 por la Empresa Nacional Portuaria (ENP) y 1 por Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-Honduras), también conocida como Cuenta del Milenio – Honduras (MCA-Honduras).

Conclusiones generales

- **Los niveles de divulgación de información se mantienen arriba del 80 %.** En la medición queda demostrado nuevamente el valor agregado de CoST para impulsar la transparencia y acceso a información en proyectos de infraestructura, dado que al finalizar el proceso de aseguramiento se alcanzan niveles de divulgación satisfactorios, aunque siempre se mantiene una brecha de 15 %, que constituye un desafío para el corto y mediano plazo.
- Se ha identificado **que existen proyectos en ejecución que son de larga data.** Algunos de los proyectos analizados, como el caso de La Esperanza-Marcala, llevan más de 10 años en ejecución, lo que refuerza el hecho de que el proceso de planificación de los proyectos requiere cambios inmediatos.

- **La limitada participación ciudadana durante el ciclo de gestión de los proyectos ha provocado el rechazo de los proyectos** por parte de algunos sectores de la ciudadanía, por lo que debieron ser objeto de consulta con la sociedad en general, a fin de pactar acuerdos que den solución a los problemas exógenos que producirá el proyecto.

- Existe una **clara posición entre los miembros de Comisiones Ciudadanas de Transparencia (CCT)** sobre la necesidad de aumentar la participación ciudadana durante el ciclo de gestión de los proyectos, expresada así: *En la medida en que las poblaciones civiles organizadas y las entidades de gobiernos locales participan en todas las etapas de gestión de los proyectos de infraestructura, el desarrollo de los mismos se realiza sin tropiezos y se cuenta con el apoyo de todos los involucrados. Todos los proyectos no socializados y discutidos implican el desarrollo de conflictos técnicos, administrativos y presupuestarios* (Director Escuela de Auditoría Social de CoST).

- **El Fondo Vial sólo atiende el 62 %** de los municipios de Honduras, con una mayor concentración en **Juticalpa, Danlí, Distrito Central, Choluteca, Roatán, Catacamas y Nacaome**. La **Dirección General de Carreteras (DGC) sólo atiende el 59 %** de los municipios, con mayor concentración en el Distrito Central, Catacamas, San Luis (Santa Bárbara), Santa Lucía, Comayagua, Juticalpa, Nacaome, La Ceiba, Copán Ruinas y Marcala.

- El **Fondo Vial** se ve afectado por la falta de independencia presupuestaria, planificación y ausencia de una política pública de participación ciudadana y rendición de cuentas. También es afectado por la ausencia de un fideicomiso con fondos provenientes de los combustibles, según lo estipula la Ley del Fondo Vial, generando incertidumbre presupuestaria.

- En ambas instituciones, Fondo Vial y DGC, se observaron **debilidades en los procesos de planificación** que no aseguran que la inversión en la red vial se realice con base en un análisis socioeconómico con un marco territorial y urbanístico, que ayude a programar la inversión a mediano y largo plazo con efectividad para el desarrollo del país.

- **La SAPP** no está divulgando información referente a los incumplimientos de los contratos APP, lo cual mantiene una brecha de incumplimiento de las recomendaciones del Marco de Divulgación para APP del Banco Mundial.

- **COALIANZA** y la SAPP todavía no definen y limitan con claridad los roles institucionales que les compete de acuerdo con las normas jurídicas por las cuales se rigen, lo que genera solapamientos y/o vacíos en la gestión de los proyectos.

Recomendaciones generales

- Para contribuir a reducir la brecha en los niveles de divulgación de información, es preciso que CoST Honduras implemente la metodología de **monitoreo mensual** y haga del conocimiento de las entidades de adquisición y del público en general los resultados, a fin de promover mejora continua en este aspecto.

- A fin de reducir el número de años que varios proyectos llevan en ejecución, con suspensiones de varios meses, se sugiere incorporar en la planificación **el desarrollo del proyecto en etapas** según la disponibilidad presupuestaria que exista, para que los tramos que vayan construyéndose se reciban parcialmente y entren en la cartera de proyectos de mantenimiento para evitar su deterioro mientras se finalizan las demás etapas.

- Las **CCT y los participantes en la Escuela de Auditoría Social en Infraestructura** de CoST **sugieren que se diseñe e implemente** un *Manual de procedimientos de socialización de proyectos de infraestructura*, bajo un enfoque de amplia participación ciudadana.

- El Fondo Vial y la DGC podrían **auxiliarse de la academia** para tener acceso a información espacial y geográfica que les permita priorizar las inversiones en los proyectos que ejecutan y planificar mejor sus intervenciones a mediano y largo plazo.

- Para mejorar la **cohesión interinstitucional en la gestión de las APP**, se recomienda **consolidar COALIANZA y la SAPP**, teniendo una estructura dependiente de un comité tripartito interinstitucional (Sociedad Civil, Empresa Privada, Gobierno). Por el Gobierno se recomienda incluir el Tribunal Superior de Cuentas (TSC), Secretaría de Finanzas (SEFIN) y Secretaría de Coordinación General del Gobierno (SCGG).

- Para volver **más atractivo el país a la inversión extranjera en APP**, es necesario la inclusión en los esquemas de financiamiento y estructuración de un *Honest Brother* que puede ser el Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o la Cuenta del Milenio (MCA).

Executive Summary

Introduction

In August 2017, CoST Honduras initiated the Fourth Assurance Study, which consists of evaluating the credibility of the information disclosed and interpreting the messages of interest to the main key players in the sector.

The sample includes 14 projects, of which 2 are Public-Private Partnership (PPP) projects, whose structuring is in charge of the Commission for the Promotion of Public-Private Partnerships (COALIANZA) and its follow-up by the Superintendence of Public Alliances Private (SAPP), 12 projects correspond to traditional public investment: 3 managed by the Road Fund (FV), 5 by the General Directorate of Roads (DGC), 3 by the National Port Company (ENP) and 1 by Strategic Investment of Honduras (INVEST-Honduras) also known as Account of the Millennium - Honduras (MCA-Honduras).

Main conclusions

- Levels of disclosure remain above 80 %. In the measurement, the added value of CoST is again demonstrated to promote transparency and access to information in infrastructure projects. At the end of the assurance process satisfactory levels of disclosure are reached, although a gap of 15 % to achieve 100 % is still maintained. a challenge that should be addressed in the short-medium term.
- It has been identified that there are ongoing projects that are long-standing. Some of the projects analysed, such as Marcala-La Esperanza, have been in execution for more than 10 years, which reinforces the fact that the project planning process requires immediate changes.
- The limited participation of citizens during the project management cycle has led to the rejection of the projects of some sectors of the citizenship, for this reason they should have

been consulted with society in general, to settle on agreements that provide a solution to the exogenous problems that the project will produce.

- There is a clear position among the members of Citizens Transparency Commissions (CTC), on the need to increase citizen participation during the project management cycle, expressed as follows: *«To the extent that the organized civilian populations and the entities of local governments participate in all stages of infrastructure project management, the development of projects is smooth and has the support of all involved. All projects not socialized and discussed involve technical, administrative and budgetary conflicts.»* (Director of Social Accountability School).

- The Road Fund (FV) only serves 62 % of the municipalities of Honduras with projects concentrated in Juticalpa, Danli, Central District, Choluteca, Roatan, Catacamas and Nacaome. The General Directorate of Roads (DGC) only serves 59 % of the municipalities of Honduras. Greater concentration of projects is in the Central District, Catacamas, San Luis (Santa Bárbara), Santa Lucia, Comayagua, Juticalpa, Nacaome, La Ceiba, Copan Ruinas and Marcala.

- The Road Fund (FV) is affected by the lack of budget independence, planning and absence of a public policy of citizen participation and accountability. It is also affected by the absence of a trust funds from fuels, as stipulated in the Road Fund Law, which generates budgetary uncertainty.

- In both institutions, the Road Fund (FV) and in the General Directorate of Roads (DGC), weaknesses could be observed in the planning processes that do not ensure that the investment in the road network is made based on a socioeconomic analysis with a territorial and urbanistic framework, in such a way to program the medium and long-term investment with effectiveness in the development of the country.

- The SAPP is not disclosing information regarding breaches of the PPP contracts, which maintains a breach of non-compliance with what is recommended in the PPP Disclosure Framework of the World Bank.

- COALIANZA and SAPP still do not define and establish clearly limits in their institutional roles according to the legal framework by which they are governed. This generates overlaps and gaps in the management of PPP projects.

Main Recommendations

- To help reduce the gap in information disclosure levels, CoST Honduras must implement the monthly monitoring methodology and inform the procurement entities and the public of the results, to promote continuous improvement on proactive disclosure levels.

- To reduce the number of years that several projects have been running, with suspensions of several months, it is suggested to incorporate stages in project execution according to the budget availability, so that the sections or stages that are being built are received partially and enter the portfolio of maintenance projects to avoid deterioration while completing the other stages.

- The Citizens Transparency Commissions CTCs and the participants in the CoST Social Accountability School, suggest that a Manual of procedures for the socialization of infrastructure projects should be designed and implemented, under a broad citizen participation approach.

- The Road Fund (FV) and the General Directorate of Roads (DGC) could ask support to the academia to access spatial and geographic information that allows them to prioritize investments in the projects they will execute and better plan their interventions in the medium and long term.

- To improve inter-institutional cohesion in the management of PPPs, it is recommended to consolidate COALIANZA and SAPP, having a structure dependent on an inter-institutional tripartite committee (Civil Society, Private Sector, and Government). For the Government it is recommended to include the Superior Court of Accounts (TSC), Ministry of Finance (SEFIN) and the Ministry of Government Coordination (SCGG).

- To make the country more attractive to foreign investment in PPP, it is necessary to include in the financing and structuring schemes of an «*Honest Brother*», which may be the World Bank (WB), Inter- American Development Bank (IDB) or the Millennium Challenge Account (MCA).

Contenido

Resumen ejecutivo..... iii

Introducción	iii
Conclusiones generales	iii
Recomendaciones generales	v

Executive Summary vi

Introduction	vi
Main conclusions.....	vi
Main Recommendations	viii

Siglas y acrónimos..... xiii

Introducción 1

1. Metodología para la realización del estudio 3

1.1 Verificación del cumplimiento del Estándar de Datos de Infraestructura Pública de CoST	4
1.2 Identificación de temas de interés potencial.....	4
1.3 Revisión detallada de una muestra de proyectos.....	5

2. Selección y ubicación de los proyectos 6

3. Evaluación comparativa de los proyectos..... 10

3.1 Nivel de divulgación del Estándar de Datos sobre Infraestructura (IDS) de CoST	10
3.2 Eficiencia en cada fase del ciclo de proyectos.....	14
3.3. Nivel de atención que requieren los proyectos	23
3.4 Análisis de la priorización de la inversión en el Fondo Vial y la Dirección General de Carreteras	28

4. Hallazgos y recomendaciones	40
4.1 COALIANZA I SAPP	40
4.2 Fondo Vial	46
4.3 Dirección General de Carreteras (INSEP).....	49
4.4 Empresa Nacional Portuaria.....	56
4.5 INVEST-H.....	58
Conclusiones y Recomendaciones	59
Conclusiones	59
Recomendaciones	63
Referencias documentales y bibliográficas	67

Índice de tablas

Tabla 1. Comparación de fases en ciclo de un proyecto tradicional y una APP	2
Tabla 2. Lista de proyectos tradicionales en proceso de aseguramiento.....	8
Tabla 3. Lista de proyectos APP objeto de aseguramiento.....	9
Tabla 4. Criterios de valoración para determinar nivel de atención que requieren los proyectos	23
Tabla 5. Matriz de análisis de eficacia y eficiencia de los proyectos de inversión tradicional	24
Tabla 6. Matriz de análisis del nivel de atención que requieren los proyectos de inversión público-privada.....	27
Tabla 7. Estado de las coordenadas de los proyectos en SISOCS	29

Índice de figuras

Figura 1. Mapa de ubicación de los proyectos objeto del cuarto aseguramiento	7
Figura 2. Distribución de proyectos del Fondo Vial a nivel Nacional	29
Figura 3. Distribución de proyectos de INSEP a nivel Nacional	29
Figura 4. Cantidad de proyectos a cargo del Fondo Vial por municipio	31
Figura 5. Cantidad de proyectos a cargo de la DGC-INSEP por municipio.....	32
Figura 6. Mapa de inversión en proyectos de Fondo Vial por municipio	33
Figura 7. Mapa de inversión en proyectos de la DGC-INSEP por municipio.	34
Figura 8. Inversión vs. cantidad de proyectos en el Fondo Vial por municipio	34

Figura 9. Inversión vs. cantidad de proyectos de INSEP por municipio	35
Figura 10. Mapa de índice de desarrollo humano por municipio	36
Figura 11. Comparación entre inversión de proyectos de Fondo Vial vs. Índice de Desarrollo Humano por municipio	37
Figura 12. Comparación entre inversión de proyectos de Fondo Vial vs. Índice de Desarrollo Humano (municipios de El Paraíso y Olancho)	38
Figura 13. Comparación entre inversión de proyectos de Fondo Vial vs. Índice de Desarrollo Humano y producción de café especial (municipios de El Paraíso y Olancho)....	38
Figura 14. Comparación entre inversión de proyectos de INSEP vs. Índice de Desarrollo Humano por municipio	39

Índice de gráficos

Gráfico 1. Nivel de divulgación por proyecto.....	11
Gráfico 2. Nivel de divulgación por entidad de adquisición	12
Gráfico 3. Porcentaje de errores en la información divulgada de cada proyecto	13
Gráfico 4. Tiempo transcurrido en meses entre nota de prioridad hasta aviso de licitación	14
Gráfico 5. Años transcurridos entre nota de prioridad y la finalización del proyecto	15
Gráfico 6. Tiempo del proceso de adquisición para el ejecutor	15
Gráfico 7. Número de empresas participantes en proceso de adquisición del ejecutor	16
Gráfico 8. Índice de participación de las empresas contratación	17
Gráfico 9. Tiempo transcurrido entre adjudicación e inicio de obras.....	17
Gráfico 10 Montos de ejecución de obras según contrato original y con modificaciones	18
Gráfico 11. Plazos contractuales de ejecución según contrato original y modificaciones (en meses).....	19
Gráfico 12. Comparación de tiempo total en proyectos con suspensiones.....	19
Gráfico 13. Adendas al contrato del ejecutor.....	20
Gráfico 14 Porcentaje de ampliaciones de contratos del supervisor con respecto al ejecutor	21
Gráfico 15. Tipo de modificaciones a los contratos	21
Gráfico 16. Relación de los montos de contrato de supervisión y ejecución.....	22
Gráfico 17. Proyectos de inversión tradicional con mayor necesidad de atención.....	26
Gráfica 18. Proyectos de inversión público-privada con mayor necesidad de atención	28
Gráfico 19. Municipios con mayor número de proyectos de mantenimiento vial	30
Gráfico 20. Veinte municipios con mayor número de proyectos de la DGC-INSEP	31

Siglas y acrónimos

ASJ	Asociación para una Sociedad más Justa
APP	Alianza Público-Privada
BAD	Banco Asiático de Desarrollo
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CIRCE	Comité Intercolegial de Registro y Calificación de Empresas Constructoras y Consultores en Ingeniería y Arquitectura
CHICO	Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción
CHEC	Cámara Hondureña de Empresas de Consultoría
CICH	Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras
COALIANZA	Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada
CoST	Iniciativa de Transparencia en Infraestructura
DPTMRE	Dirección Presidencial de Transparencia y Modernización del Estado
DGC	Dirección General de Carreteras
EA	Entidades de Adquisición
ECA	Equipo de Consultores de Aseguramiento
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
EROC	Espacio Regional de Occidente
GMS	Grupo Multisectorial (máxima autoridad de CoST en Honduras)
GSIP	Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva
IAIP	Instituto de Acceso a la Información Pública
IDS	Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST, por sus siglas en inglés
INVEST-HN	Inversión Estratégica de Honduras
IMAG	Ingreso Mínimo Anual Garantizado
INSEP	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos

LCE	Ley de Contratación del Estado
MCA	Cuenta del Desafío del Milenio
OUOT	Observatorio Universitario de Ordenamiento Territorial
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y de Seguridad
SAPP	Superintendencia de Alianzas Público-Privadas
SEFIN	Secretaría de Finanzas
SISOCS	Sistema de Información y Seguimiento a Obras y Contratos de Supervisión
SCGG	Secretaría de Coordinación General del Gobierno
SNIPH	Sistema Nacional de Inversión Pública de Honduras
TSC	Tribunal Superior de Cuentas
UCF	Unidad de Contingencias Fiscales
UE	Unidad Ejecutora

Introducción

En agosto de 2017, CoST Honduras inició su cuarto proceso de aseguramiento con el fin de evaluar la credibilidad de la información divulgada por las entidades de adquisición del Estado hondureño incluidas en la muestra del estudio e interpretar los mensajes de interés para la ciudadanía.

La muestra del cuarto aseguramiento incluye 14 proyectos: 2 corresponden a proyectos de Alianza Público-Privada (APP), cuya estructuración está a cargo de la Comisión para la Promoción de Alianza Público-Privadas (COALIANZA) y el seguimiento a cargo de la Superintendencia de Alianzas Público-Privadas (SAPP); y 12 corresponden a inversión pública tradicional distribuidos de la siguiente forma: Fondo Vial, 3 proyectos; Dirección General de Carreteras, 5 proyectos; Empresa Nacional Portuaria, 3 proyectos; Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H) también conocida como Cuenta del Milenio-Honduras (MCA-Honduras), 1 proyecto.

Debido a que este informe incorpora dos tipos de proyectos, se hace la distinción de las fases del ciclo que sigue cada uno. Los proyectos financiados bajo la modalidad tradicional siguen las siguientes fases: planificación, adquisición, contratación, gestión de los contratos y ejecución.

Un proyecto de APP, además de incluir el ciclo de los proyectos tradicionales, incluye otras fases como la estructuración del modelo financiero, operación, mantenimiento, cesión o transferencia y rescisión de contrato.

La estructuración del modelo financiero determina los flujos de efectivo que se requerirán durante la construcción de las obras y también durante su operación. En cuanto a la operación, y mantenimiento, se determinan los niveles de servicio óptimo que debe garantizar el operador privado durante el tiempo de la concesión. La cesión de contrato se refiere a aspectos como las causas que la motivaron, así como la capacidad técnica, financiera y legal de cesionario. La rescisión incluye información sobre los incumplimientos tanto del concesionario como de la autoridad competente (Ver tabla 1).

Tabla 1. Comparación de fases en el ciclo de un proyecto tradicional y en el de una APP

Proyecto tradicional	Proyecto APP
Planificación	Planificación
Adquisición	Adquisición
	Estructura de modelo financiero
Contratación	Contratación
Gestión de los contratos	Gestión de los contratos
Ejecución de las obras	Ejecución de las obras
	Operación
	Mantenimiento
	Cesión o transparencia
	Rescisión

Fuente: Elaboración propia

En vista de las diferentes etapas en ambos ciclos de gestión, este proceso de aseguramiento, además de las directrices del Manual de Aseguramiento de CoST, incorporó esquemas utilizados por muchos programas exitosos de APP que establecen determinados «criterios de evaluación» (*appraisal criteria*) y guían en parte el análisis de este tipo de proyectos.

La estructura del informe permite conocer de forma ordenada y concisa los principales resultados del trabajo desarrollado por el Equipo de Consultores de Aseguramiento (ECA). Este inicia compartiendo la metodología y procedimientos utilizados en cada etapa del proceso de aseguramiento. A continuación, presenta un análisis comparativo de los proyectos asegurados desde una perspectiva cuantitativa y cualitativa de acuerdo al nivel de divulgación del Estándar de Datos sobre Infraestructura (IDS, por sus siglas en inglés) de CoST; la calidad de la información divulgada en cada etapa de desarrollo del proyecto (porcentaje de errores identificados en la divulgación), el índice de elegibilidad para desarrollar los proyectos APP y el nivel de atención que requieren los proyectos, según algunas variables de eficiencia y eficacia que se aplican a cada uno de los proyectos asegurados. Seguidamente, presenta los principales hallazgos y recomendaciones para cada uno de los proyectos analizados.

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos de CoST Honduras es contribuir a mejorar el desempeño de las entidades de adquisición, previo al cierre, este aseguramiento incluye, además, un análisis de priorización de la inversión en la Dirección General de Carreteras y el Fondo Vial. Para concluir, el informe presenta las conclusiones y recomendaciones generales de este cuarto proceso de aseguramiento.

1. Metodología para la realización del estudio

El Manual de Aseguramiento de CoST – Honduras contiene el diseño de la metodología para analizar los proyectos de inversión tradicional, como también los métodos de análisis de los proyectos desarrollados bajo la modalidad de APP.

Para el análisis de los proyectos APP se consultó también el Marco para la Divulgación de Proyectos de las Asociaciones Público-Privadas del Grupo Banco Mundial, la Guía de Referencia de APP elaborada en conjunto por el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo (BAD) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); la Metodología del Índice de Elegibilidad del Instituto Tecnológico de Monterrey – BID y las leyes aplicables a este tipo de proyectos en Honduras.

En ambas modalidades, el estudio incluye una evaluación básica de salvaguardas ambientales, sociales, de género y de gestión de riesgos y de desastres; y para las APP, adicionalmente, el análisis costo-beneficio en función de determinar la conveniencia de implementar o no el proyecto, así como el análisis del Índice de Elegibilidad que valora cualitativamente el potencial que un proyecto tiene para ser desarrollado bajo modalidad APP.

Es oportuno mencionar que al no disponer de información acerca de los modelos financieros, resultó imposible realizar el análisis del Valor por Dinero, cuyo objetivo es comparar cuantitativamente la conveniencia de llevar a cabo un proyecto a través de una modalidad de contratación tradicional o mediante una asociación público-privada.

Otro elemento nuevo en este aseguramiento es el estudio que compara las variables socioeconómicas (IDH y sistemas productivos) con el estado actual de la inversión de proyectos de infraestructura vial desarrollados por el Fondo Vial e INSEP, con datos obtenidos del Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión (SISOCS). Finalmente se hace un análisis para el desarrollo territorial sustentable, en ambos casos para evaluar su impacto, que busca contribuir a mejorar la gestión de los proyectos de los entes involucrados.

El equipo responsable del aseguramiento desarrolló las tres etapas que estipula el Manual de Aseguramiento: Verificación del cumplimiento del Estándar de Datos de Infraestructura Pública de CoST; Identificación de temas de interés potencial; Revisión detallada de una muestra de proyectos.

1.1 Verificación del cumplimiento del Estándar de Datos de Infraestructura Pública de CoST

En esta etapa se utilizó la matriz de divulgación para proyectos tradicionales y la matriz adecuada a APP, que facilitaron las siguientes acciones:

- Verificación detallada de la información divulgada públicamente mediante el SISOCS, Portal CoST – COALIANZA y SAPP (y otros sistemas relevantes), constatando si la información divulgada está completa y es correcta, contrastando con los registros originales y evaluando su grado de precisión.
- Comparación con otras fuentes de la información divulgada por las entidades de adquisición (por ejemplo los registros o documentación del supervisor y/o contratistas o revisión de diversos sistemas de información). Algunos documentos demandaron un examen más detenido (variaciones, reclamos, registros de pago, informes de avance) con el fin de verificar las razones de los aumentos en costo o tiempo.

Al inicio del proceso de aseguramiento, el ECA examinó los portales antes referidos aplicando la matriz de evaluación del nivel de cumplimiento del estándar CoST para medir el nivel de la información divulgada proactivamente. Posteriormente, remitió los resultados de la evaluación a las entidades de adquisición para que estas presentaran la información pendiente. Una vez divulgada la información faltante, se midió de nuevo el nivel de la información divulgada, conocida como divulgación reactiva, para llegar a un total que toma en cuenta la divulgación inicial y la final.

1.2 Identificación de temas de interés potencial

La aplicación de la matriz integral del proyecto, desde la planificación hasta la operación del proyecto, permitió una investigación exhaustiva que focalizó los temas de interés o de preocupación general tomando en cuenta que:

- Estos temas pueden estar relacionadas con el costo y la calidad de la construcción, los cambios de los proyectos, las justificaciones de los cambios y su validez, entre otros.
- El análisis de la información de los proyectos debe hacer énfasis en potenciales problemas u observaciones respecto a rendimiento u otros temas emergentes entre los proyectos o entre las entidades de adquisición participantes (incluyendo, pero no limitado a procesos de

adquisición y niveles de competencia; excesos de tiempo de ejecución y costos, tendencias de costo promedio y comparaciones; número y valor de los defectos, distribución de los proyectos y actividad de gastos, entre otros).

1.3 Revisión detallada de una muestra de proyectos

Basándose en las conclusiones y recomendaciones de las etapas previas, el equipo realizó un examen más detallado de los proyectos en ejecución en los que uno o más de los indicadores de desempeño fueran débiles. Entre las acciones realizadas están:

- Identificación del enfoque y alcance de la revisión para detectar el problema más relevante del proyecto. El enfoque incluyó todo el proyecto y todos sus contratos, con el análisis general de la información clave. En algunos casos fue necesario centrar la atención en un aspecto o fase específica, realizando un análisis más detallado y requiriendo información adicional.

 - Solicitud de información adicional de los proyectos cuando fue necesario para llevar a cabo un análisis más profundo de los temas de preocupación. La información solicitada se basó en el enfoque acordado y el alcance de la revisión. La información adicional se solicitó a la entidad de adquisiciones para que fuera publicada de forma reactiva.

 - Visitas de campo para comprobar que el progreso de la construcción, y en algunos casos de operaciones, esté reflejado con precisión en la información divulgada; también para cotejar información con documentos adicionales que sólo están disponibles en la oficina de campo. Aunque no fue posible establecer conclusiones firmes sobre la calidad de la construcción, el ECA fue capaz de extraer algunas observaciones generales.

 - Formulación de consultas vía correo electrónico a cada entidad. La remisión se hizo por escrito a fin de que quedara constancia de la solicitud, así como de las respuestas de las entidades.

 - Identificación y resumen de los temas de interés tomando nota de las áreas donde el proyecto responde o no a sus objetivos, enfatizando las principales preocupaciones que puedan ser de interés o que deberían llamar su atención.
-

2. Selección y ubicación de los proyectos

Entre los criterios de elegibilidad que se aplicaron para la selección de los proyectos a incluir en el estudio de aseguramiento sobresalen los siguientes:

- Mayores niveles de inversión.
- Divulgación en el Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión (SISOCS) y Portal CoST-COALIANZA.
- Importancia para el país.
- Grado de avance en el ciclo de gestión.
- Pertinencia con el Plan de Desarrollo Nacional.
- Interés expresado por las Comisiones Ciudadanas de Transparencia.

Basándose en los criterios anteriores se seleccionaron 14 proyectos (ver tablas 2 y 3), que están distribuidos geográficamente en 14 departamentos: Valle, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua, Cortés, Copán, Atlántida, Olancho, La Paz, Intibucá, Colón, Lempira, Ocotepeque y Yoro (ver figura 1).

Figura 1. Mapa de ubicación de los proyectos objeto del cuarto aseguramiento



Proyectos asegurados

- 1 Corredor Turístico (APP)
- 2 Corredor Logístico (APP)
- 3 Juticalpa-La Empalizada
- 4 Mantenimiento Sector 20
- 5 Ruta 27, acceso a Trujillo
- 6 Villa de San Antonio-Goascorán, Sección , Sub-sección I-B Lamaní-Quebrachal
- 7 Mejoramiento Márcala-La Esperanza
- 8 Rehabilitación carretera Tegucigalpa-Catacamas, Sección III (Río Dulce-Limonos)
- 9 Mejoramiento Júcaro Galán-La Venta del Sur
- 10 Construcción vial: Cololaca-Valladolid
- 11 Rehabilitación de techo del edificio de la superintendencia de Puerto Castilla
- 12 Construcción de área de acceso y casetas de control en la entrada/salida del puerto de San Lorenzo
- 13 Obras de terracería y drenaje en predio contiguo a la zona libre para habilitación de pre-puerto de contenedores ENP de Puerto Cortés
- 14 Carretera CA-1: Tramo Júcaro Galán-Santa Elena

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2 Lista de proyectos tradicionales seleccionados

	Proyecto	Ejecutor	Supervisor	Monto ejecución original (Millones US\$)
DGC	Contrato de construcción y supervisión de la carretera Villa de San Antonio-Goascorán, Sección I, Sub-sección I-B Lamaní-Quebrachal	CAABSA CONSTRUCTORA S.A. DE C.V.	Consorcio Cinsa-TECNISA-INOCSA	33.6
		PRODECON		30.4
	Construcción, rehabilitación y mejoramiento de la carretera Marcala-La Esperanza	Constructora Consulco	COMPUCAD S. de R.L.	3.36
		Constructora Congolón S.A.		7.34
	Rehabilitación carretera Tegucigalpa-Catacamas, Sección III (Río Dulce-Limonos)	SANTOS Y CIA.	A.C.I	25
	Construcción, rehabilitación y mejoramiento de la carretera CA-5 sur tramo: Júcaro Galán-La Venta del Sur	SERMACO	A.C.I	27
	Construcción, rehabilitación vial: Cololaca- Valladolid	SERMACO	CONSORCIO ICSA-SETCCO-SEPROSCO	9
		CODINCO, S. de R.L.		
ENP	Rehabilitación de techo del edificio de la superintendencia de Puerto Castilla	No aplica		
	Construcción de área de acceso y casetas de control en la entrada/salida del puerto de San Lorenzo			
	Obras de terracería y drenaje en predio contiguo a la zona libre para habilitación de pre-puerto de contenedores ENP de Puerto Cortés	COINPRO	Unidad de Ingeniería	0.155
INVEST-H	Carretera CA-1: Tramo Júcaro Galán-Santa Elena	Astaldi SpA	Consorcio TECHNIPLAN - INGENNYA	18
FV	Construcción de obras de mantenimiento rutinario en la red vial pavimentada, Ruta 27, acceso a Trujillo	COSCO	I & AC (AMBIENTE)	0.53
	Juticalpa-La Empalizada	COSCO	CONASH	1.88
	Sector 20, departamento de El Paraíso	PROSIN	CONALSA	0.38

Tabla 3. Lista de proyectos APP seleccionados

Entidad de adquisiciones	Proyecto	Concesionario	Supervisor de obras	Inspector de obras
COALIANZA SAPP	Corredor Logístico	Concesionaria Vial de Honduras S.A. de C.V.	CINSA – TECNISA – CONASH - ASP	No aplica
	Corredor Turístico	Autopistas del Atlántico S.A. de C.V.	Nippon Koei CO. LTD., Nippon Koei Latin America, Caribbean CO. LTD. y Gabinete Técnico, S.A, de C. V	No aplica

Fuente: Elaboración propia

Notas: (*) Para ninguno de los casos en estudio se tuvo acceso a la información financiera negociada.

Monto ejecución modificado (Millones US\$)	Monto supervisión original (US\$.)	Monto Supervisión Modificado (US\$.)	Plazo ejecución original (meses)	Plazo ejecución modificada (meses)	Plazo supervisión original (meses)	Plazo supervisión modificado (meses)
86.3	2.52	12	18	97	20	100
NA			10	NA		
5.76	0.49	1.67	18	63	18	65
8.00	0.75	1.12	18	83.3	18	84
52	1.86	4.6	24	101.3	25.5	101.5
NA	1.2	NA	15	NA	17	NA
26	0.9	1.9	18	98	19.5	61
	0.37	0.94				11
NA	NA	NA	2	2.7	NA	NA
22	2.6	2.9	15	18	17	20
0.58	0.064	NA	4	NA	5	NA
NA	0.16	NA	6	NA	7	NA
NA	0.079	NA	8	NA	9	NA

Banco fiduciario	Inversión referencial (*) (Millones US\$)	Monto supervisión (US\$)	Monto inspector de obras (US\$)	Monto de contrato de fideicomiso
No aplica	91.50	2,8000000	No aplica	No aplica
No aplica	162.54	3,310,050.17	No aplica	No Aplica

3. Evaluación comparativa de los proyectos

A partir de la recolección de la información clave de los proyectos, se analiza las distintas variables de un proceso de aseguramiento desde un punto de vista cualitativo y cuantitativo. El análisis comparativo de los proyectos se clasifica según:

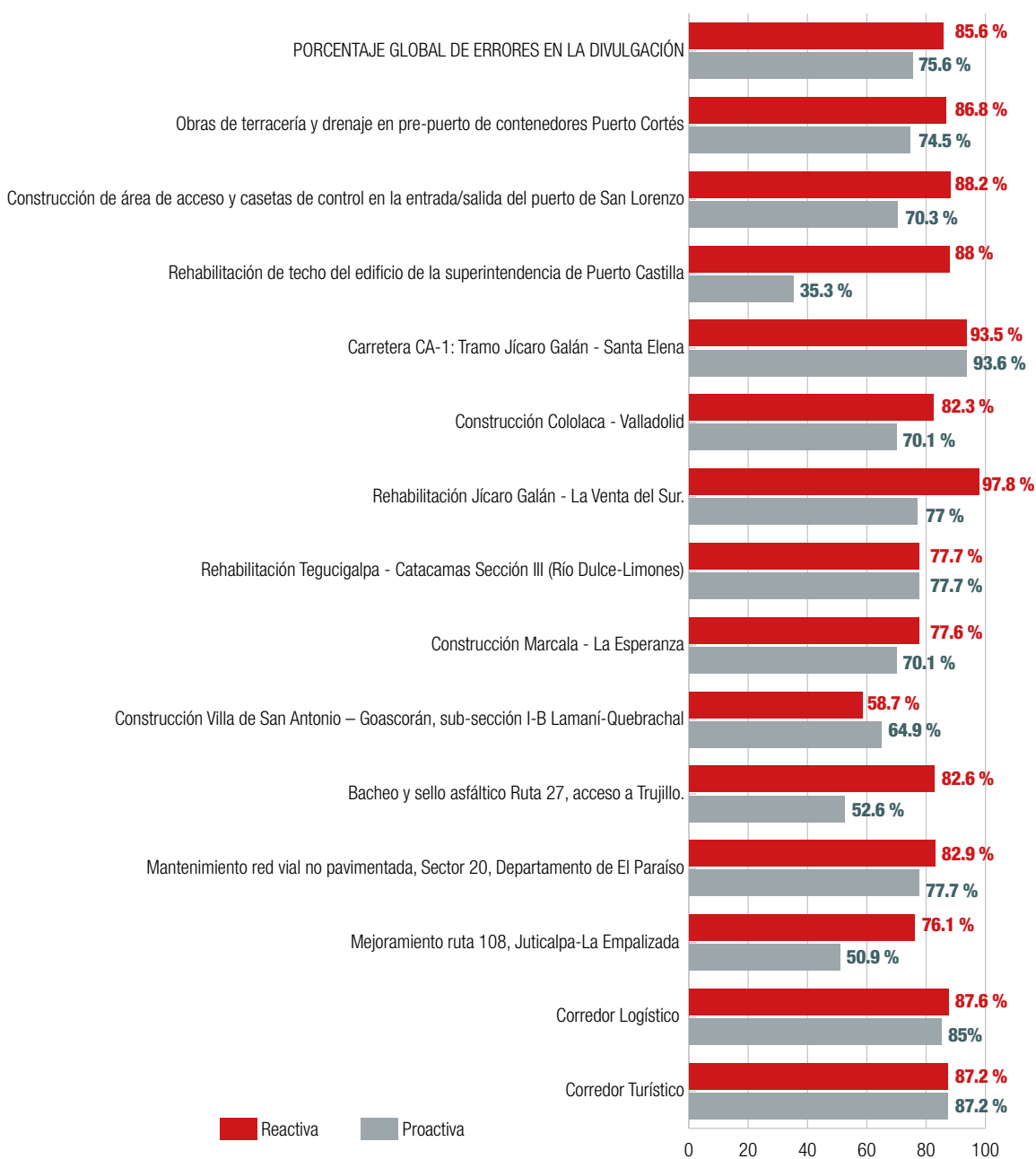
- Nivel de divulgación del Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST.
- Eficiencia en cada fase del ciclo de proyectos.
- Nivel de atención que requieren los proyectos.

3.1 Nivel de divulgación del Estándar de Datos sobre Infraestructura (IDS) de CoST

3.1.1 Nivel de divulgación por proyecto

Basándose en el nivel de cumplimiento del Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST, el nivel de divulgación alcanzó un total de 85.59 %. El proyecto sobre el cual se divulgó más información es el tramo La Venta-Jícara Galán, con un 97.78 %, gestionado por la Dirección General de Carreteras. El proyecto que obtuvo un menor porcentaje de divulgación es el ramal del Corredor Logístico «Canal Seco», Sección IB: Lamaní-Quebrachal, con 58.67 %, gestionado por la misma entidad.

Gráfico 1. Nivel de divulgación por proyecto

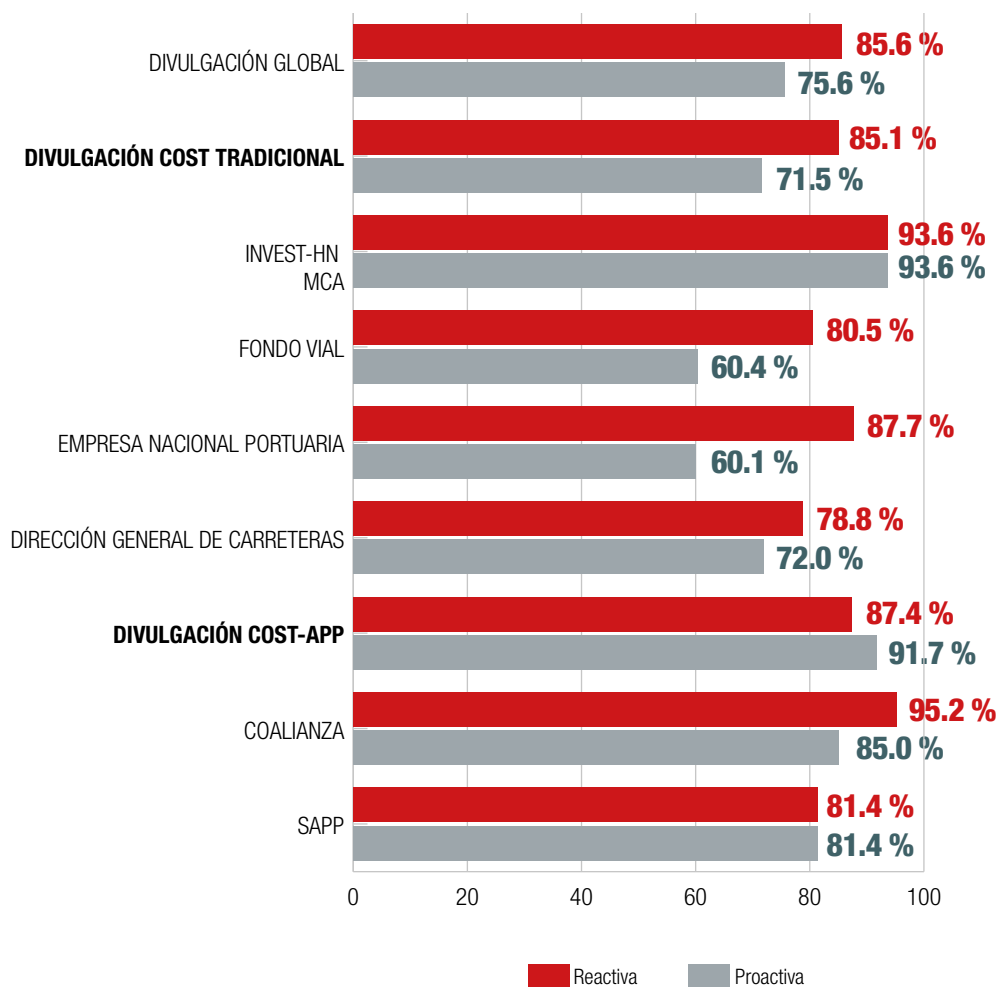


Fuente: Elaboración propia

3.1.2 Nivel de divulgación por entidad de adquisición (EA)

COALIANZA alcanzó un mayor nivel de divulgación, con el 95.2 %, seguido por Invest-H con 93.6 %. La entidad que obtuvo un menor nivel de divulgación fue el Fondo Vial con 80.50 % (Ver gráfico 2).

Gráfico 2. Nivel de divulgación por entidad de adquisición



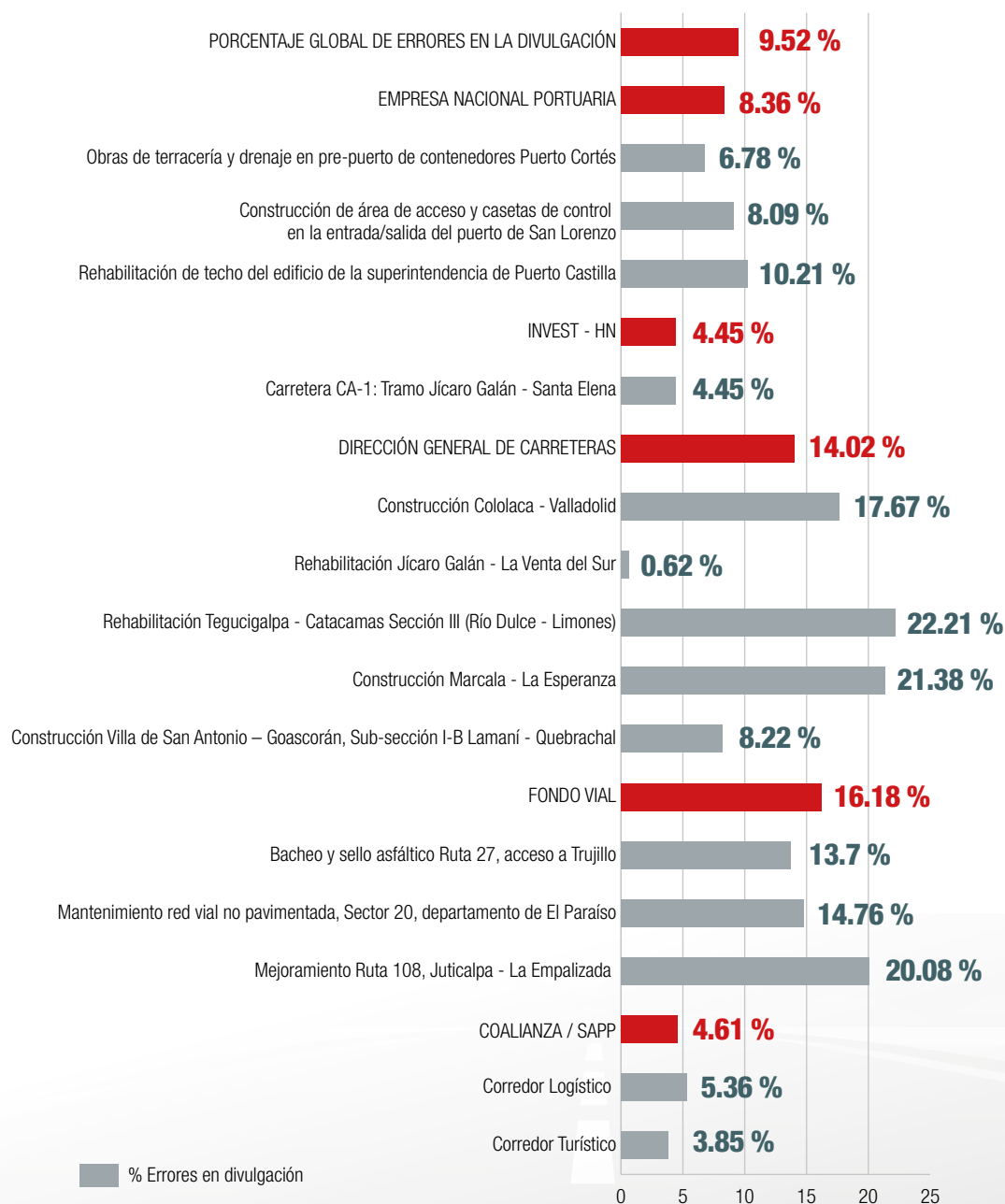
Fuente: Elaboración propia

En el caso del Fondo Vial es relevante destacar que los procesos de aseguramiento de CoST han tenido un impacto positivo ya que registra un aumento en los niveles de divulgación de información: del 65 % alcanzado en el segundo proceso de aseguramiento (2016) pasó al 80.5 % en este cuarto proceso.

3.1.3 Porcentaje de errores en la divulgación de información

Para verificar la calidad de la información, se midió el porcentaje de errores en la información divulgada cotejando si la información correspondía con lo solicitado y si estaba completa. El proyecto que presenta un mayor porcentaje de error es el de la Rehabilitación de la carretera Tegucigalpa-Catacamas, Sección III, en el tramo Río Dulce-Limonas, con 22.21 %. Institucionalmente, el Fondo Vial presenta la mayor cantidad de errores (16.18 %) en la divulgación de la información (Ver gráfico 3).

Gráfico 3. Porcentaje de errores en la información divulgada de cada proyecto



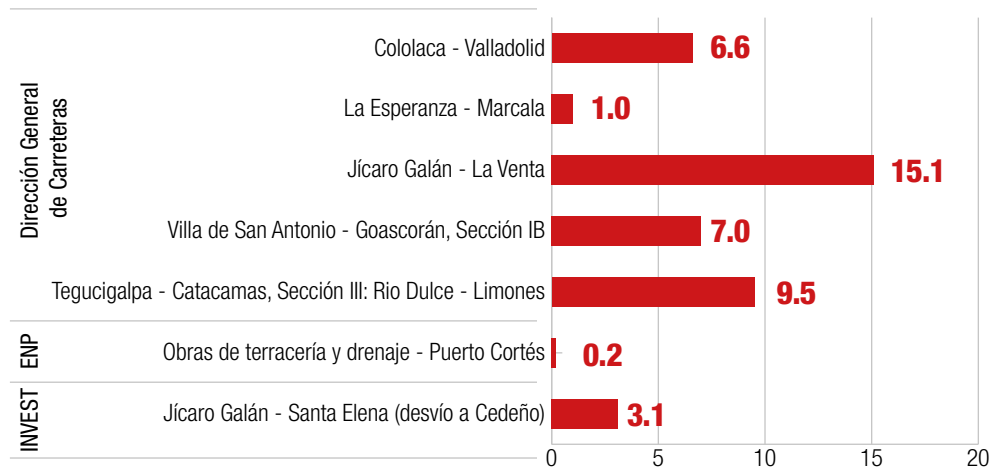
Fuente: Elaboración propia

3.2 Eficiencia en cada fase del ciclo de proyectos

3.2.1 Planificación

Para verificar el nivel de eficiencia en esta etapa, se analizó el tiempo promedio invertido en cada proyecto desde que la Secretaría de Finanzas (SEFIN) emite la nota de prioridad hasta que se hace el aviso de licitación. Como puede observarse en el gráfico 4, el proyecto del tramo de Júcaro Galán-La Venta fue el que tomó más tiempo, con 15.1 meses entre ambos hitos. El proyecto que muestra una mayor eficiencia es el de obras de terracería y drenaje de la ENP con menos de un mes entre la emisión de ambos documentos.

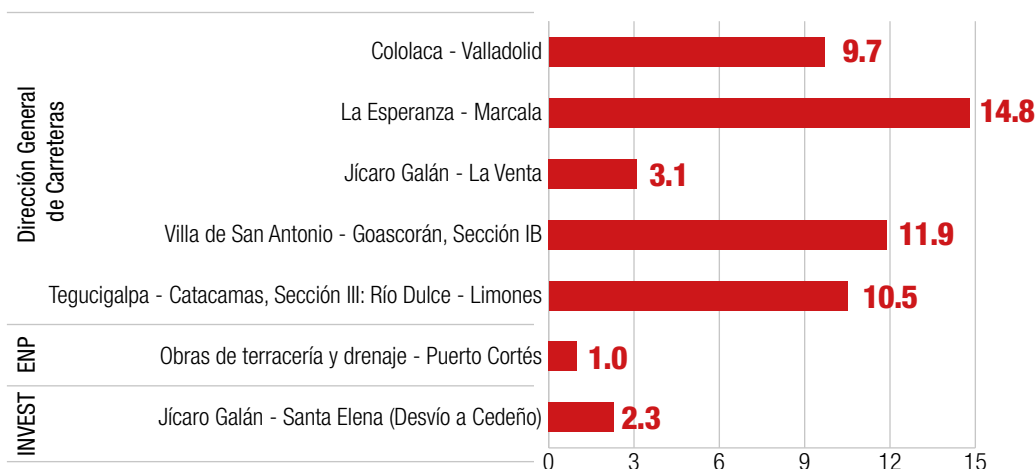
Gráfico 4. Tiempo transcurrido en meses entre nota de prioridad hasta aviso de licitación



Fuente: Elaboración propia

También se verificó cuánto tiempo se requiere para inaugurar un proyecto desde su concepción. El proyecto La Esperanza-Marcala, con 14.8 años, es el que más tiempo ha llevado (tomando en cuenta el primer contrato en 2003), seguido por el tramo entre Villa de San Antonio-Goascorán, Sección IB, que ha tardado 11.9 años (ver gráfico 5).

Gráfico 5. Años transcurridos entre nota de prioridad y la finalización del proyecto

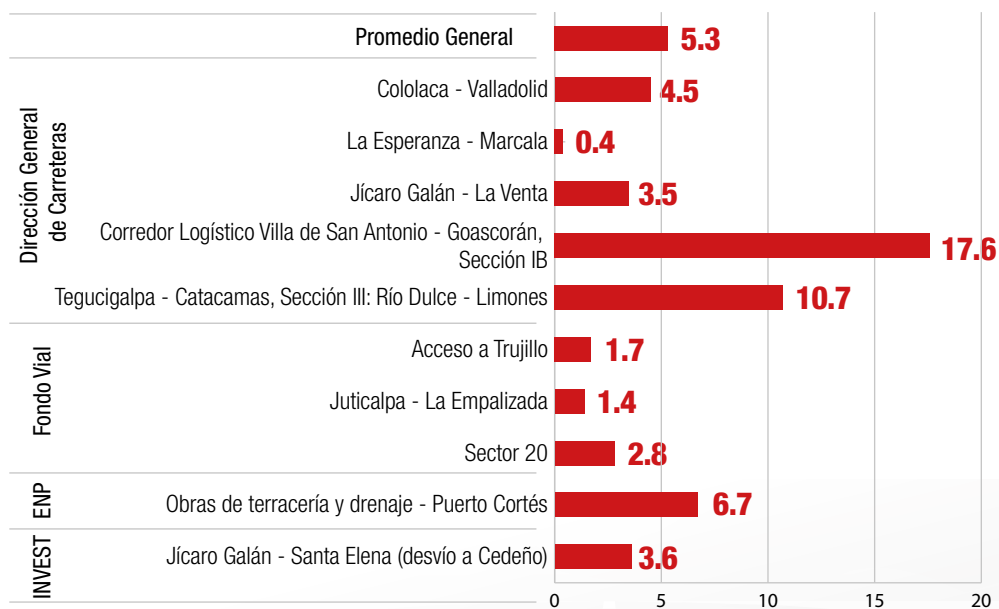


Fuente: Elaboración propia

3.2.2 Adquisición

Para verificar el nivel de eficiencia en esta etapa, se analizó el tiempo promedio invertido en cada proyecto desde la emisión del aviso de licitación hasta la adjudicación. Como puede observarse en el gráfico 6, la duración promedio de esta etapa es 5.3 meses.

Gráfico 6. Tiempo en meses del proceso de adquisición para el ejecutor



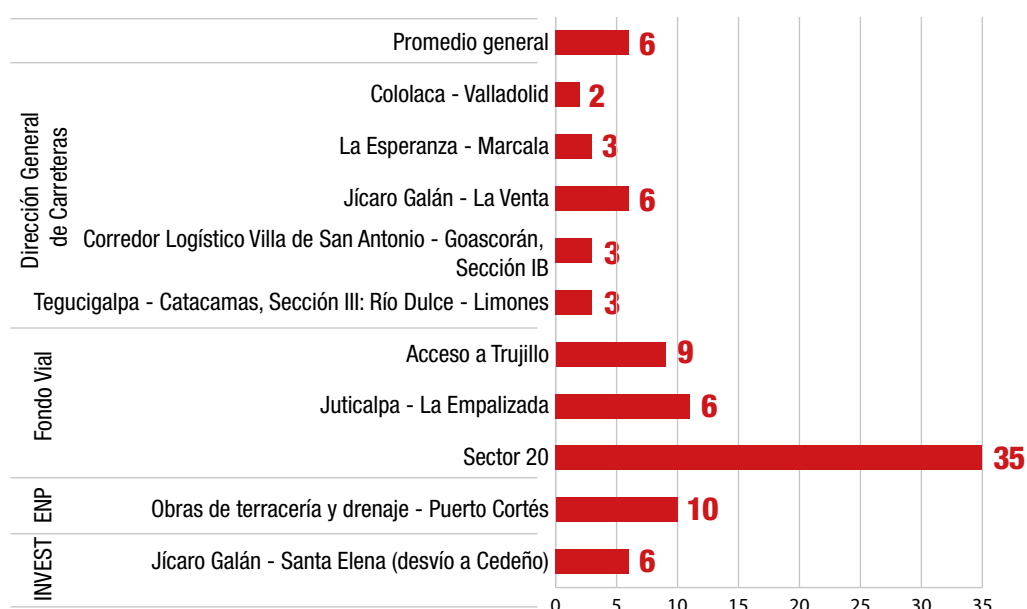
Fuente: Elaboración propia

El gráfico destaca que el proyecto con mayor tiempo de duración en esta etapa es el Corredor Logístico Villa de San Antonio-Goascorán, Sección IB, con 17.6 meses y el de menor duración es el proyecto La Esperanza-Marcala con menos de un mes.

El rango de participación de empresas en los procesos para la adquisición del ejecutor varía según el tipo de actividad, tipo de proceso de adquisición y monto del contrato; por ejemplo, en la licitación del mantenimiento de la red vial no pavimentada del Sector 20 en El Paraíso (Fondo Vial), con un monto de contrato de 9 millones de lempiras, participaron 35 empresas; el número promedio de empresas participantes en procesos que contemplan montos mayores de 150 millones de lempiras fue menor: el número más bajo corresponde a la carretera entre Cololaca y Valladolid, con solamente 2 empresas; y el más alto, a Jícara Galán - La Venta y Jícara Galán - Santa Elena, ambos con 6 oferentes.

Los proyectos de la ENP, en los puertos de San Lorenzo y Castilla, no se incluyen debido a que están aún en proceso de planificación y adjudicación.

Gráfico 7. Número de empresas participantes en proceso de adquisición



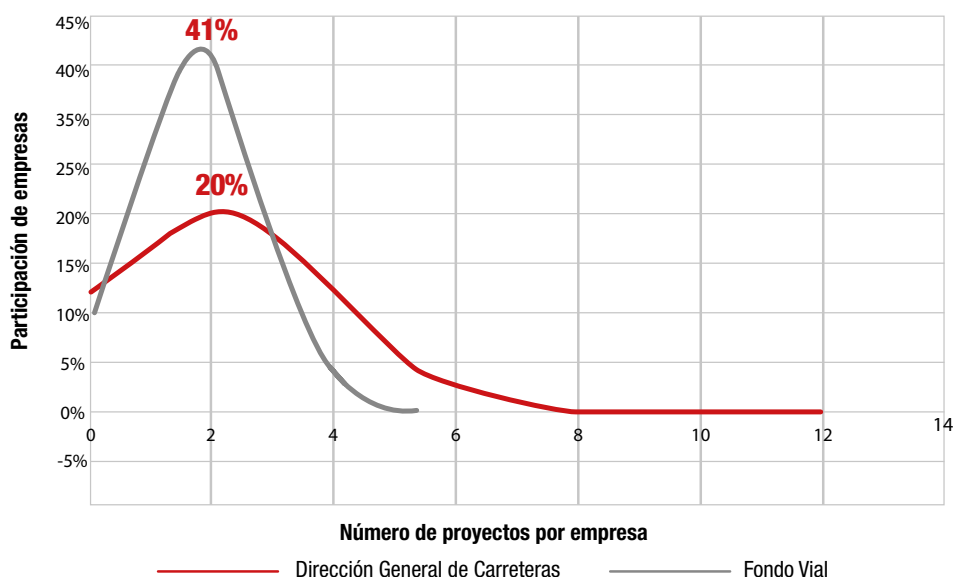
Fuente: Elaboración propia

Con el ánimo de contribuir a incrementar la competencia entre contratistas, también se midió el índice de participación de las empresas en los procesos de adquisición tomando en cuenta todos los contratos divulgados por la Dirección General de Carreteras de INSEP¹ y el Fondo Vial en el SISOCS². La medición refleja que la entidad que presenta una menor participación de empresas en los procesos de adquisición para ejecución de obras es la Dirección General de Carreteras (gráfico 8).

1 Informe sobre los Contratos y los Proveedores de la Dirección General de Carreteras. https://insep.sisocs.org/index.php?r=Ciudadano/contrato_proveedor

2 Informe sobre los Contratos y los Proveedores del Fondo Vial. https://fondovial.sisocs.org/index.php?r=Ciudadano/contrato_proveedor

Gráfico 8. Índice de participación de las empresas

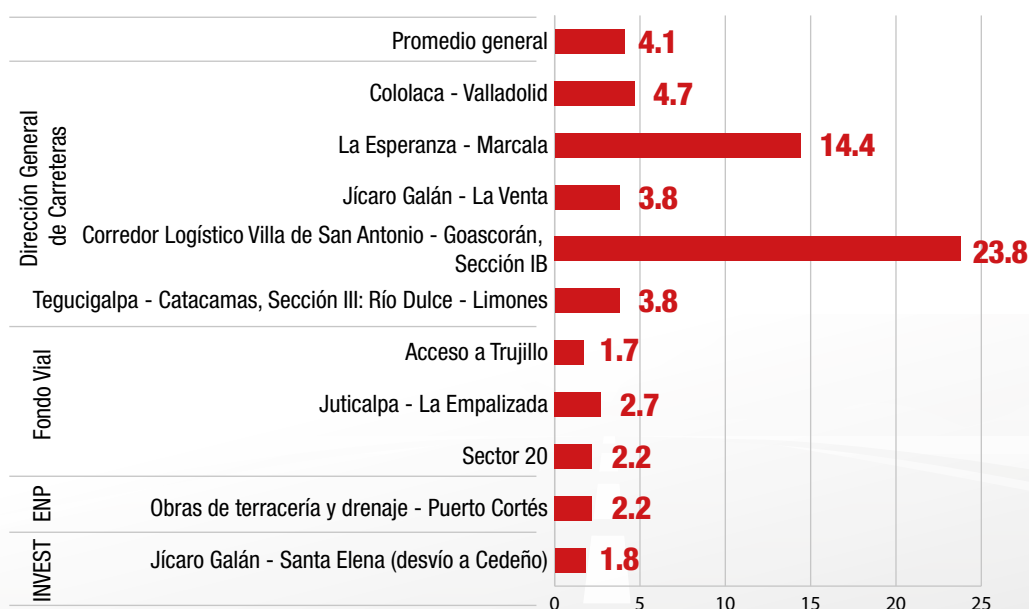


Fuente: Elaboración propia

3.2.3 Contratación

Para verificar el nivel de eficiencia en esta etapa, se analizó el tiempo que toma cada proyecto entre la emisión de la nota de adjudicación y la orden de inicio. En el siguiente gráfico se puede observar que el tiempo promedio entre la emisión de ambos documentos es de 4.1 meses. Sin embargo, el tramo correspondiente al Corredor Logístico, Sección IB, requirió un mayor plazo: 23.8 meses.

Gráfico 9. Tiempo transcurrido entre adjudicación e inicio de obras

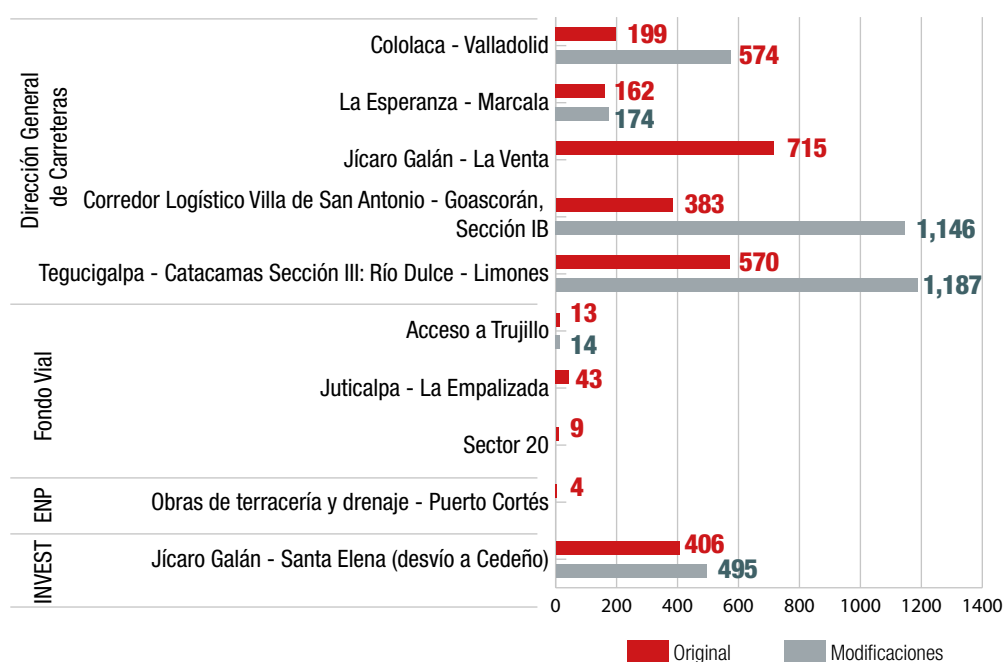


Fuente: Elaboración propia

3.2.4 Gestión de los contratos

En esta etapa se revisan los montos originales de los contratos de ejecución de las obras y los montos finales, después de sus modificaciones. Como puede visualizarse en el gráfico 10, el proyecto que corresponde a Tegucigalpa-Catacamas, Sección III: Río Dulce-Limones, reporta el costo más alto según contrato de ejecución con más de mil millones de lempiras duplicando así el monto original del contrato. Por otro lado, el proyecto de la sección IB del Corredor Logístico tuvo un incremento del 199 % del monto contractual original a la fecha de la última modificación.

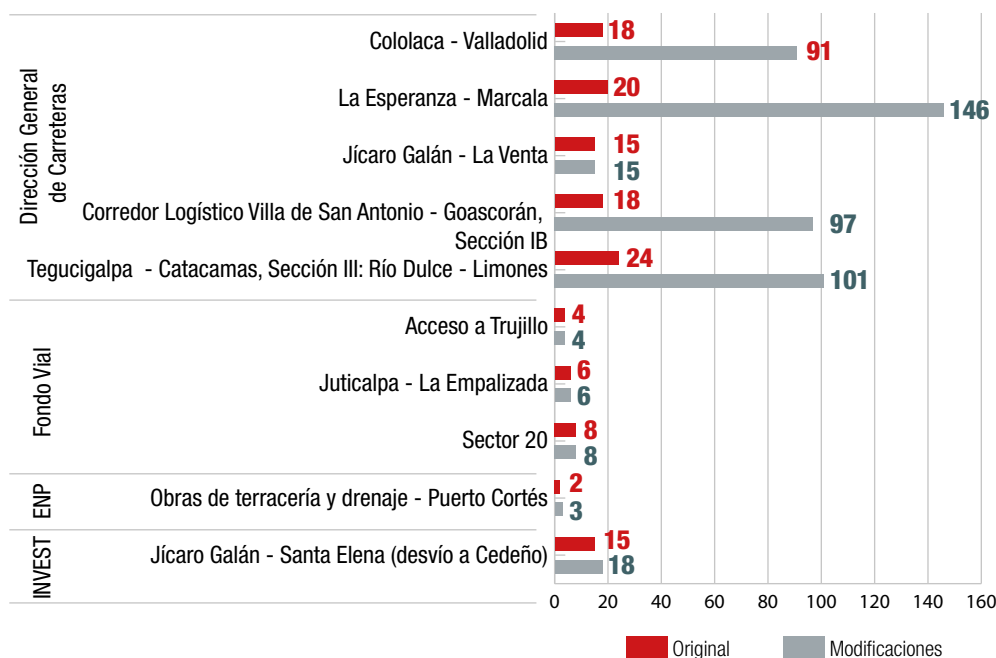
Gráfico 10. Montos de ejecución de obras según contrato original y con modificaciones



Fuente: Elaboración propia

Otra de las variables que se analiza en esta etapa hace referencia a los plazos de ejecución de las obras según lo establecido en el contrato original y en las modificaciones. El proyecto que presenta mayor plazo para la ejecución de las obras, haciendo el análisis desde el primer contrato extendido en 2003, es el de La Esperanza-Marcala: tiene un plazo acumulado de 146 meses, equivalente a más de 12 años. Esto representa un 648 % de incremento. Para la Sección IB, el plazo incrementó en 439 % (gráfico 11).

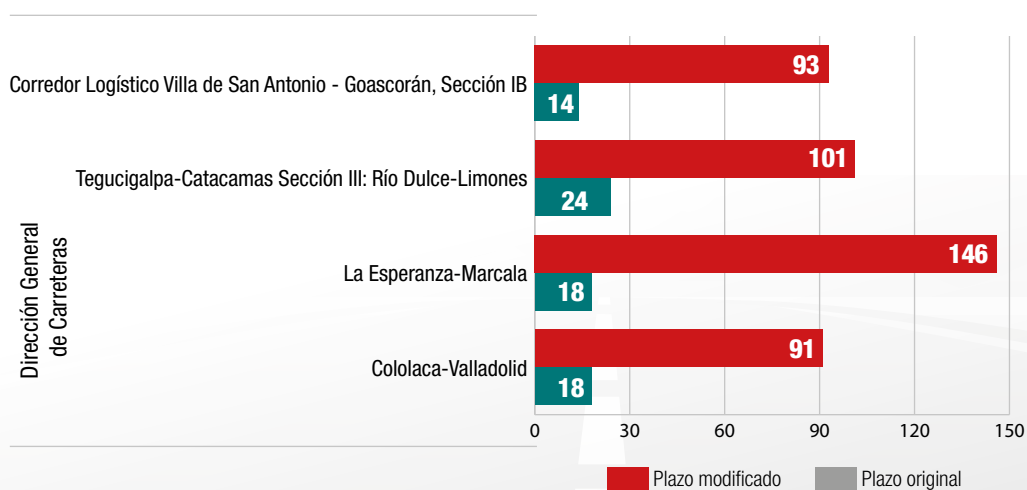
Gráfico 11. Plazos contractuales de ejecución según contrato original y modificaciones (en meses)



Fuente: Elaboración propia

La excesiva ampliación del plazo en la mayoría de estos proyectos se debe a la ausencia de una política institucional de presupuesto plurianual, en el que las obligaciones se cumplen más allá de la vigencia del presupuesto anual en el que la obra fue aprobada, así los gastos pendientes se incluyen en los presupuestos de los ejercicios siguientes (Fosdeh, 2012). En este caso, los presupuestos de los proyectos están incorporados en el presupuesto global anual de la institución, que es la que al final decide cuánto asignar a cada uno de los proyectos en cartera. A partir de 2015 se tomó la decisión de trasladar los proyectos Cololaca - Valladolid, Río Dulce - Limones y La Esperanza - Marcala a la cartera de préstamos internacionales para evitar suspensiones en su ejecución por falta de asignación presupuestaria.

Gráfico 12. Comparación de tiempo total en proyectos con suspensiones

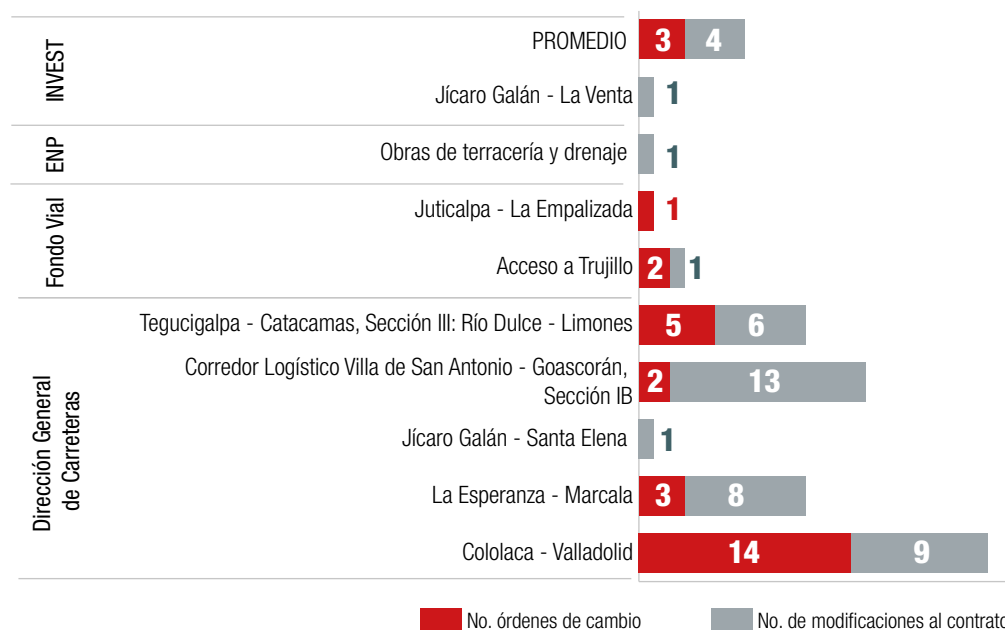


Fuente: Elaboración propia

Para cada uno de los proyectos se auscultó cuántas adendas se han realizado al contrato del ejecutor o contratista, tanto en precio como en duración, pues este factor sería un indicador de eficiencia en la planificación y de desempeño del supervisor y la entidad de adquisición. El promedio general para las modificaciones y órdenes de cambio es de 4 en cuanto al precio y 3 en cuanto a la duración.

El proyecto que más modificaciones ha sufrido (13 en total) es el Corredor Logístico San Antonio – Goascorán, Sección IB; y el que más órdenes de cambio presenta (14 en total) es el tramo Cololaca – Valladolid (ver gráfico 13).

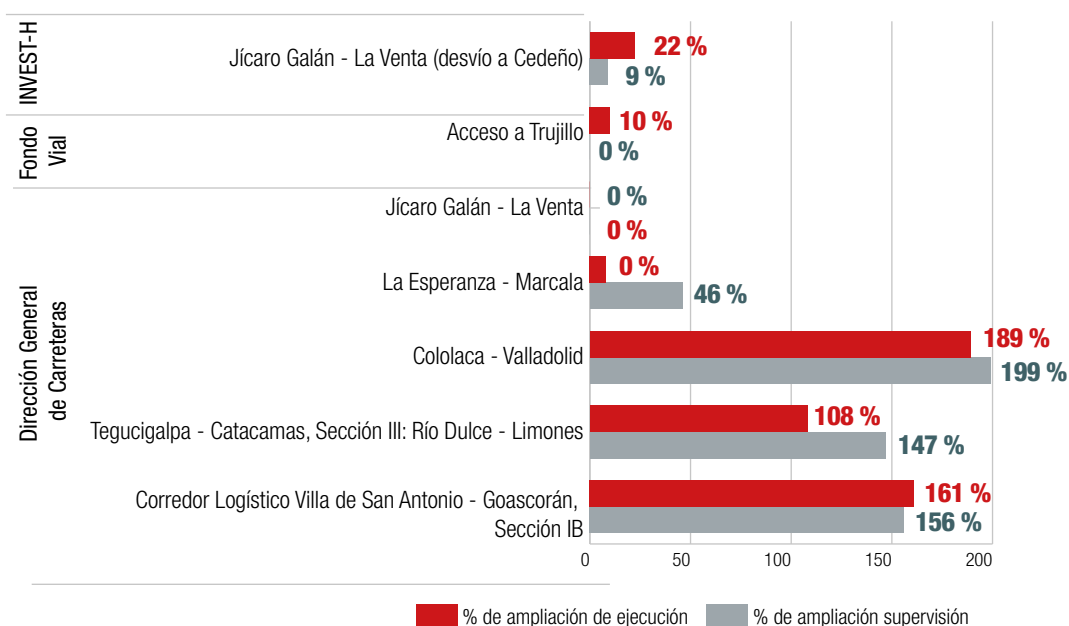
Gráfico 13. Adendas al contrato de ejecutor



Fuente: Elaboración propia

Con sustento en las modificaciones de los contratos, tanto del ejecutor como del supervisor, se realizó un análisis comparativo sobre los «tiempos muertos» del supervisor y la falta de decisión de la entidad de adquisición para suspender el proyecto de inmediato ante la no asignación de fondos para continuar con la obra. El siguiente gráfico muestra la diferencia entre las ampliaciones a los contratos del supervisor y ejecutor de cada proyecto. La diferencia es mayor a favor de la supervisión en los contratos de carretera Marcala – La Esperanza y Tegucigalpa – Catacamas, Sección III, Río Dulce – Limones.

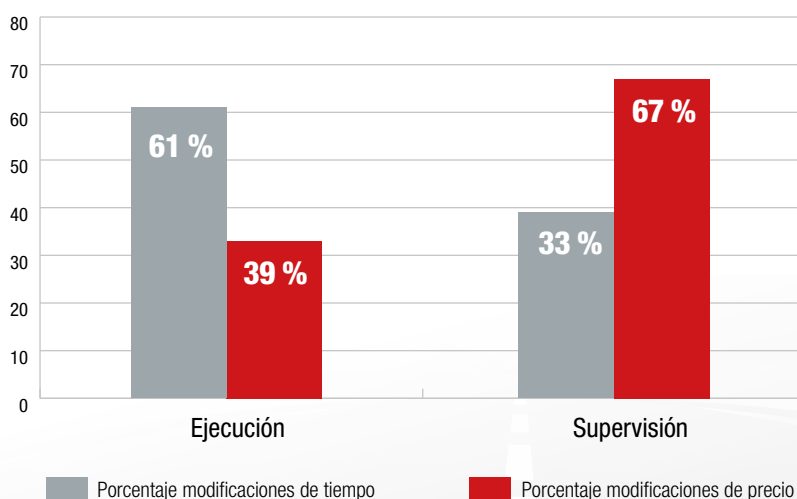
Porcentaje de ampliaciones de contratos del supervisor con respecto al ejecutor



Fuente: Elaboración propia

Al hacer el análisis de las modificaciones de acuerdo con su tipo, se puede verificar que la supervisión tiene una mayor variación basada en precio, ya que los supervisores cobran de acuerdo con el tiempo que permanecen en el proyecto aunque este se encuentre detenido, contraviniendo el principio de eficiencia en las contrataciones: «La Administración está obligada a planificar, programar, organizar, ejecutar, supervisar y controlar las actividades de contratación de modo que sus necesidades se satisfagan en el tiempo oportuno y en las mejores condiciones de costo y calidad...» (Art. 5 de la Ley de Contratación del Estado).

Gráfico 15. Tipo de modificaciones a los contratos



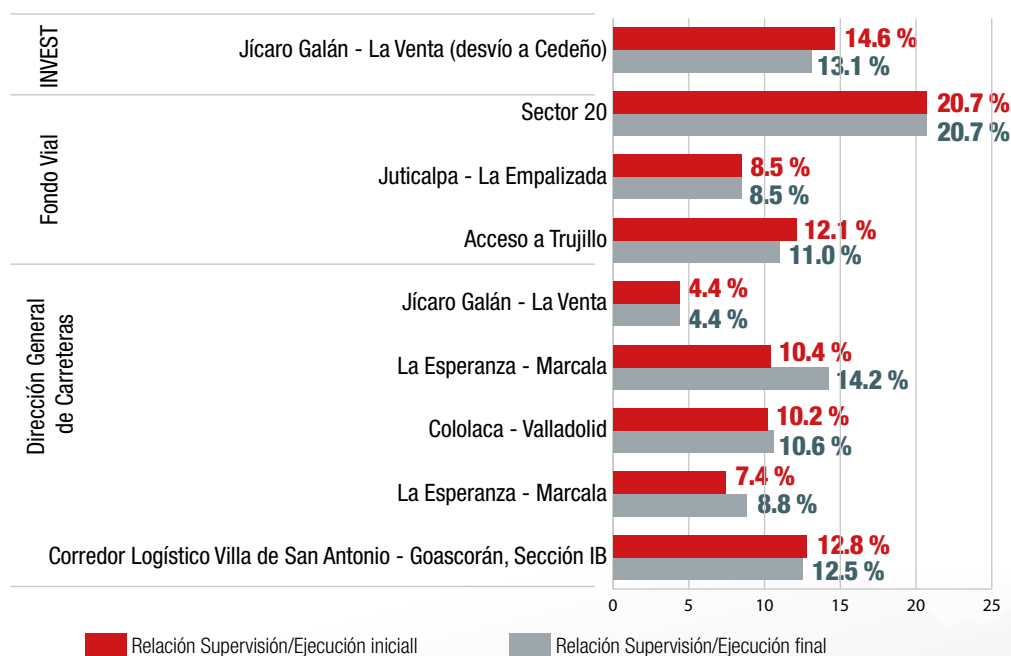
Fuente: Elaboración propia

3.2.5 Ejecución

En esta ocasión el ECA no comparó entre los avances planificados según contrato y los avances físicos y financiero reales ya que, previo a la visita de campo, todas las instituciones habían pagado a las empresas y no había desfases significativos. Los únicos casos que presentan problemas son las supervisiones de la ejecución de las obras de los concesionarios de los proyectos APP, Corredores Logístico y Turístico, ya que la supervisión recibe pago indexado a la ejecución del concesionario, sin importar que este haya tenido atrasos o no. Otro proyecto que presenta problema es Marcala – La Esperanza, donde hace falta la legalización del contrato del supervisor, que está en proceso de aprobación en el Congreso Nacional. En esas condiciones, la empresa trabaja por su cuenta y riesgo desde abril de 2017.

Lo que sí se hizo en esta etapa fue contrastar la relación entre el monto del contrato de ejecución y el del contrato de supervisión. En general, dicha relación se estima entre un 10 y 12 %. El proyecto que tiene un porcentaje de supervisión más alto es el Sector 20 (20.7 %), en el departamento de El Paraíso, el cual se explica por el mantenimiento vial de carreteras no pavimentadas realizado. Sin embargo, este valor siempre es alto al compararlo con otros proyectos similares (gráfico 16).

Gráfico 16. Relación de los montos de contrato de supervisión y ejecución



Fuente: Elaboración propia

3.3. Nivel de atención que requieren los proyectos

3.3.1 Proyectos de inversión pública tradicional

Los proyectos se evaluaron de acuerdo con indicadores que determinan la eficiencia a lo largo de su ciclo de vida. Estos indicadores son: tiempos que toman los procesos de planificación y adquisición, porcentaje de incremento en el monto y plazo contractual, porcentaje de divulgación del IDS de CoST, errores de la información divulgada y, para la etapa de ejecución, la relación del monto del supervisor y ejecutor, así como la relación de las ampliaciones de los contratos en cuanto a precio. Esta evaluación toma en consideración dos criterios de valoración: i) la magnitud del efecto de cada indicador sobre el proyecto, que se determina de acuerdo con el interés de la población; ii) la importancia del proyecto para el desarrollo del país, es decir, si se interrumpe y cuánto afecta la economía del país. En otras palabras, todo se define en términos de interés para la población. La magnitud se considera a nivel de proyecto y la importancia a nivel de país:

Tabla 4. Criterios de valoración para determinar nivel de atención que requieren los proyectos

Magnitud del efecto	Importancia
Muy importante = 12	Si se interrumpe afecta severamente la economía del país estratégica y geográficamente, carretera internacional = 12
Importante = 8	Si se interrumpe afecta la economía del país, al menos un departamento afectado, carretera principal o secundaria = 8
Moderado = 4	Si se interrumpe afecta la economía de una ciudad, carretera principal o secundaria = 4
Bajo = 2	Si se interrumpe, afecta la economía una zona aislada o rural, carretera vecinal = 2

Fuente: Elaboración propia

Al colocar todos los proyectos en una matriz y valorar los elementos relacionados a la eficiencia y eficacia, según lo explicado en el párrafo precedente, el resultado final para cada proyecto es un dato estadístico denominado **nivel de atención e importancia**. Al disponer de un conjunto de alternativas de atención, se realiza un proceso de jerarquización que determina el nivel de atención que debería darle el Gobierno a cada proyecto en orden de prioridad, en caso de que no pueda atender todos de una vez, o el orden en el que se deberían realizar acciones correctivas, si no se dispone de recursos suficientes. Para una mejor visualización se utilizó la técnica del semáforo, donde verde significa que el proyecto requiere baja atención, amarillo moderada y rojo una alta atención (Tabla 5).

Tabla 5. Matriz de Análisis de Eficacia y Eficiencia de los proyectos de inversión tradicional

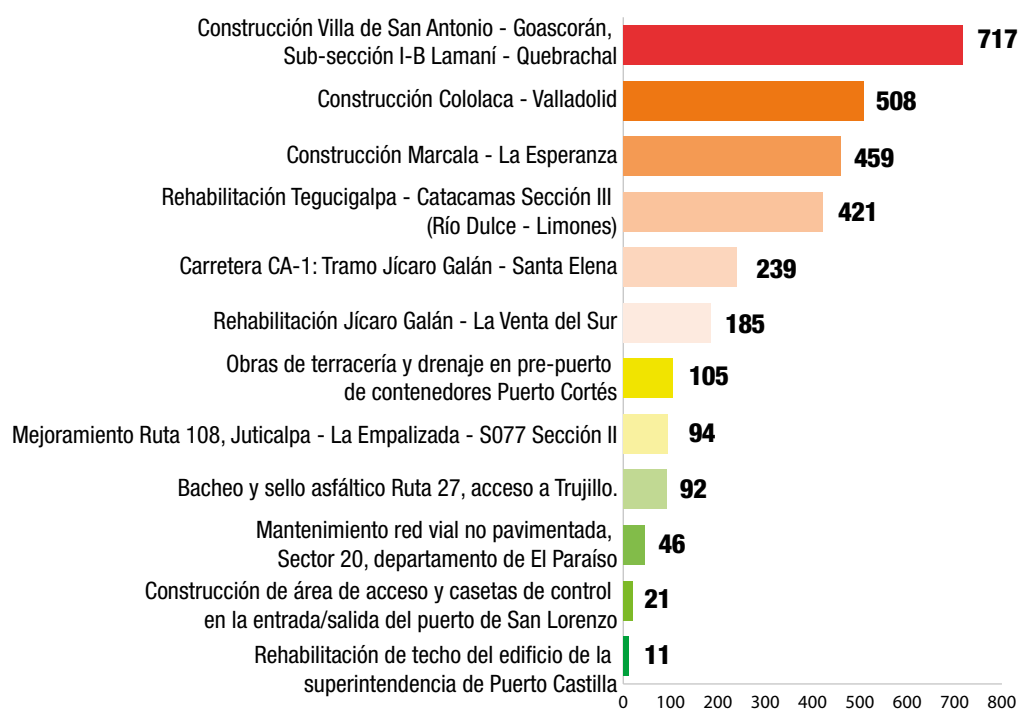
Proyectos	Importancia										
		Plazo entre emisión de nota de prioridad y aviso de licitación (meses)		Plazo entre aviso de licitación y adjudicación, ejecutor (meses)		Plazo entre adjudicación e inicio de obra		No. empresas participantes en proceso de adquisición del ejecutor		Divulgación Estándar CoST	
Magnitud		4		4		4		8		8	
Mejoramiento, ruta 108, Juticalpa-La Empalizada-S077 Sección II	4	-		0.08	1.40	0.11	2.70	0.18	11.00	0.77	0.76
		-		0.32		0.45		1.45		6.17	
Mantenimiento de red vial no pavimentada, Sector 20, departamento de El Paraíso	2	-		0.16	2.80	0.09	2.20	0.06	35.00	0.71	0.83
		-		0.64		0.37		0.46		5.66	
Bacheo y sello asfáltico, Ruta 27, acceso - a Trujillo	4	-		0.10	1.70	0.07	1.70	0.22	9.00	0.71	0.83
		-		0.39		0.29		1.78		5.68	
Construcción, Villa de San Antonio – Goascorán, sección I, sub-sección I-B Lamani-Quebrachal	12	0.46	7	1.00	17.60	1.00	23.80	0.67	3.00	1.00	0.59
		1.85		4.00		4.00		5.33		8.00	
Construcción Marcala - La Esperanza	8	0.07	1	0.02	0.40	0.61	14.40	0.67	3.00	0.76	0.78
		0.26		0.09		2.42		5.33		6.05	
Rehabilitación, Tegucigalpa - Catacamas Sección III (Río Dulce-Limonos)	8	0.63	9.5	0.61	10.70	0.16	3.80	0.67	3.00	0.75	0.78
		2.52		2.43		0.64		5.33		6.04	
Rehabilitación, Júcaro Galán - La Venta del Sur	12	1.00	15.1	0.20	3.50	0.16	3.80	0.33	6.00	0.60	0.98
		4.00		0.80		0.64		2.67		4.80	
Construcción, Cololaca - Valladolid	8	0.44	6.6	0.26	4.50	0.20	4.70	1.00	2.00	0.71	0.82
		1.75		1.02		0.79		8.00		5.70	
Carretera CA-1: Tramo Júcaro Galán - Santa Elena	12	0.21	3.1	0.20	3.60	0.08	1.80	0.33	6.00	0.63	0.94
		0.82		0.82		0.30		2.67		5.02	
Rehabilitación de techo del edificio de la superintendencia de puerto castilla	2	-		-						0.67	0.88
		-		-		-		-		5.33	
Construcción de área de acceso y casetas de control en la entrada/salida del puerto de San Lorenzo	4	-		-						0.66	0.88
		-		-		-		-		5.32	
Obras de terracería y drenaje en pre-puerto de contenedores puerto Cortés	8	-		0.38	6.70	0.09	2.20	0.20	10.00	0.68	0.87
		-		1.52		0.37		1.60		5.41	

Fuente: Elaboración propia

Indicadores												Sumatoria	Significancia por proyecto
% errores en información divulgada		% Ampliación monto del ejecutor		% Ampliación plazo del ejecutor		No. Adendas al contrato del ejecutor		Relación ampliaciones al contrato del supervisor y ejecutor		Relación montos del Contrato de Supervisión y Ejecución			
12		12		12		12		8		8			
0.90	20.08	-		-		0.09	2.00		-	0.41	8.50	23.57	94
10.85		-		-		1.04		-		3.29			
0.66	14.76	-		-		-	-			1.00	20.70	23.10	46
7.97		-		-		-		-		8.00			
0.62	13.70	0.02	7.69	-		0.13	3.00	0.16	0.91	0.53	11.00	22.89	92
7.40		0.28		-		1.57		1.26		4.25			
0.37	8.22	1.00	332.38	0.51	320.83	0.65	15.00	0.17	0.97	0.60	12.50	59.75	717
4.44		12.00		6.11		7.83		1.35		4.83			
0.96	21.38	0.02	7.41	1.00	630.00	0.48	11.00	1.00	5.75	0.69	14.20	57.21	458
11.55		0.27		12.00		5.74		8.00		5.49			
1.00	22.21	0.33	108.24	0.51	320.83	0.48	11.00	0.24	1.36	0.43	8.80	50.01	400
12.00		3.91		6.11		5.74		1.89		3.40			
0.03	0.62	-		-		0.04	1.00			0.21	4.40	15.46	185
0.33		-		-		0.52		-		1.70			
0.80	17.67	0.57	188.44	0.64	405.55	1.00	23.00	0.18	1.05	0.51	10.60	58.90	471
9.55		6.80		7.72		12.00		1.46		4.10			
0.20	4.45	0.07	21.92	0.03	20.00	0.04	1.00	0.07	0.41	0.63	13.10	19.36	232
2.40		0.79		0.38		0.52		0.57		5.06			
	10.21											5.33	11
-		-		-		-		-		-			
	8.09											5.32	21
-		-		-		-		-		-			
0.31	6.78	-		-		0.04	1.00	-		-		13.09	105
3.66		-		-		0.52		-		-			

A apoyados en la tabla 4 se creó el gráfico 17, en donde se puede observar que el proyecto que requiere mayor atención es el subtramo Sección IB, del Corredor Logístico entre Goascorán y la Villa de San Antonio. Al analizar el contexto nacional, es vital concentrar esfuerzos para culminar los tramos correspondientes al Corredor Logístico, trasladarlos a la concesión y evitar el deterioro de la Sección IA, Villa de San Antonio – Lamaní.

Gráfico 17 Proyectos de inversión tradicional con mayor necesidad de atención



Fuente: Elaboración propia

3.3.2 Proyectos financiados mediante alianzas público - privadas

De igual forma se analizaron los proyectos de APP para determinar su nivel de atención, sin embargo, a diferencia del análisis para modalidad tradicional, aquí se incluyeron los indicadores en razón del tiempo requerido para ejecutar una actividad. Para una mejor jerarquización, junto a los proyectos Corredor Logístico y Turístico, se incluyeron los proyectos del aseguramiento anterior, actualizando algunas fechas. Se aplica siempre la técnica del semáforo. En esta matriz solo se consideró la magnitud de la variable, no la importancia del proyecto.

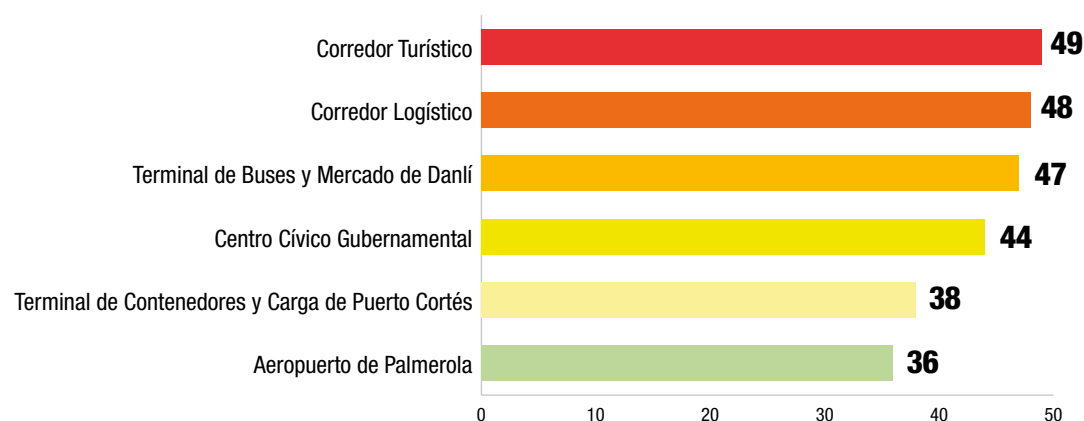
Tabla 6. Matriz de análisis del nivel de atención que requieren los proyectos de inversión público-privada

Ítem	Proyecto	Importancia	Indicadores																Sumatoria	Significancia por proyecto
			Plazo en meses entre Aviso de Expresión de interés y Firma del contrato		Plazo en meses entre Firma del contrato y Cierre financiero		Plazo en meses entre firma del contrato e inicio de obras		Plazo en meses entre Aviso de Expresión de Interés y Inicio de la explotación		ICP		Índice de elegibilidad		Número de empresas que participaron en el proceso del Concesionario		Número de empresas que participaron en el proceso del supervisor			
			8	12	12	12	8	8	12	12										
1	Terminal de contenedores y Carga de Puerto Cortés	1	0.36	6.3	0.2903	8.10	0.29	8.40		14.80	0.68	0.88	0.80	3.60	0.33	3.00	1.00	2.00	37.66	37.66
			2.85		3.48		3.45				5.48		6.40		4.00		12.00			
2	Corredor Logístico	1	0.46	8.1	1.20	33.40	0.87	25.30		46.70	0.6871	0.88	0.82	3.50	0.25	4.00	0.40	5.00	48.30	48.30
			3.66		14.37		10.40				5.50		6.58		3.00		4.80			
3	Corredor Turístico	1	0.69	12.2	1.00	27.90	1.00	29.20		57.90	0.69	0.87	0.86	3.35	0.33	3.00	0.29	7.00	49.35	49.35
			5.51		12.00		12.00				5.53		6.88		4.00		3.43			
4	Terminal de Buses y Mercado de Danlí	1	0.69	12.3	0.27	7.50	0.26	7.60			1.00	0.60	0.84	3.43	1.00	1.00	0.67	3.00	46.63	46.63
			5.56		3.23		3.12				8.00		6.72		12.00		8.00			
5	Centro Cívico Gubernamental	1	1.00	17.7	0.59	16.50	0.10	2.90			0.66	0.91	1.00	2.88	0.50	2.00	0.67	3.00	43.56	43.56
			8.00		7.10		1.19				5.27		8.00		6.00		8.00			
6	Aeropuerto de Palmerola	1	0.82	14.6	0.41	11.50	0.26	7.70			0.65	0.93	0.84	3.43	0.50	2.00	0.25	8.00	35.62	35.62
			6.60		4.95		3.16		-		5.19		6.72		6.00		3.00			

Fuente: Elaboración propia

En el gráfico 18 podemos ver la jerarquización del nivel de atención derivada de la tabla anterior. El proyecto que requiere una mayor atención es el Corredor Turístico, seguido por el Corredor Logístico.

Gráfico 18. Proyectos de inversión público-privada con mayor necesidad de atención



Fuente: Elaboración propia

3.4 Análisis de la priorización de la inversión en el Fondo Vial y la Dirección General de Carreteras

El propósito del análisis de la priorización de la inversión es comparar variables socioeconómicas, el Índice de Desarrollo Humano (IDH) y sistemas productivos relevantes en el territorio nacional, contrastando con el estado actual de la inversión de proyectos de infraestructura vial desarrollados por Fondo Vial y la Dirección Nacional de Carreteras (DGC, INSEP). La base del análisis son los datos abiertos del Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión (SISOCS). La definición de la lógica de inversión en infraestructura ayuda a definir una línea base para verificar en el futuro el impacto de CoST en la política de inversión.

3.4.1 Distribución espacial de los proyectos desarrollados por Fondo Vial y Dirección General de Carreteras

Para el análisis se determinó la congruencia de las coordenadas suministradas en el SISOCS para cada uno de los proyectos del Fondo Vial e INSEP (Tabla 7). Posteriormente se elaboraron mapas con referencia a proyectos que tenían coordenadas geográficas correctas resultando en 214 de 297 proyectos de mantenimiento gestionados por el Fondo Vial y 392 de 450 proyectos gestionados por el INSEP (Figuras 2 y 3).

Tabla 7. Estado de las coordenadas de los proyectos en SISOCS

	Proyectos con representación lineal	Proyectos con representación puntual	Proyectos sin coordenadas o errores	Total de proyectos
Fondo Vial	210	4	83	297
Dirección General de Carreteras (INSEP)	68	324	58	450

Figura 2. Distribución de proyectos del Fondo Vial a nivel nacional

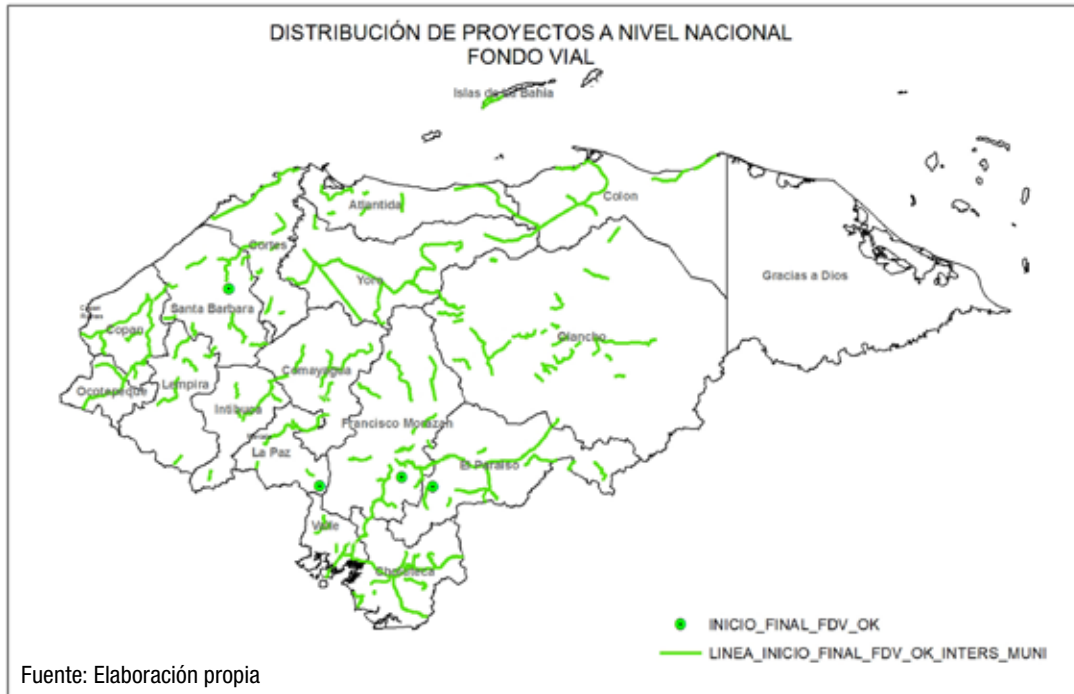
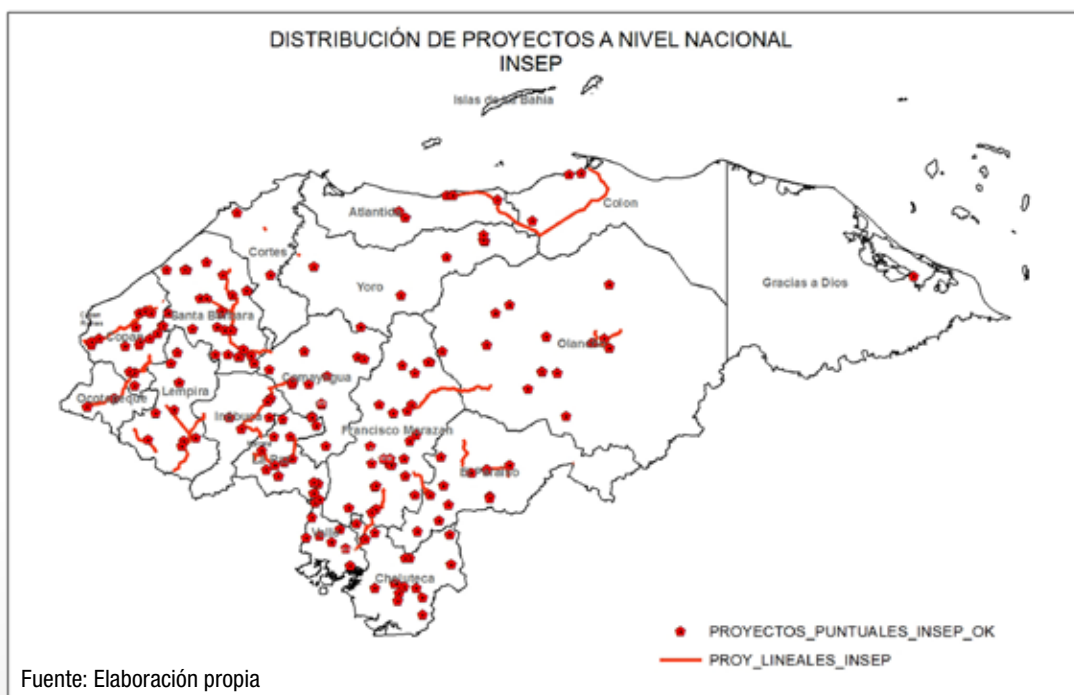


Figura 3. Distribución de proyectos de INSEP a nivel Nacional



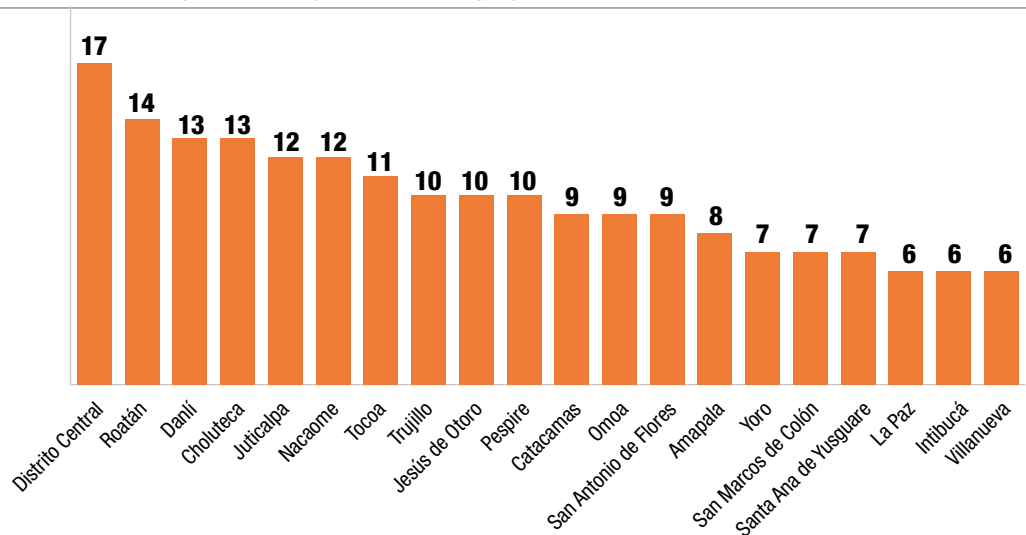
3.4.2 Identificación de las zonas de mayor concentración de los proyectos de infraestructura vial a nivel nacional

Con el cruce de la distribución de proyectos a nivel nacional y división política a nivel de municipios, se obtuvo información sobre las zonas de mayor concentración de los proyectos de infraestructura vial clasificados por entidad: Fondo Vial que se dedica al mantenimiento de la red vial oficial y la Dirección General de Carreteras que tiene el mandato de construir y rehabilitar la red vial nacional.

Fondo Vial

Según el gráfico 19, los municipios de **Juticalpa, Danlí, Distrito Central, Choluteca, Roatán, Catacamas y Nacaome** son los municipios con mayor concentración de proyectos de mantenimiento de carreteras que ejecuta el Fondo Vial en un rango de 7 a 10 proyectos por municipio.

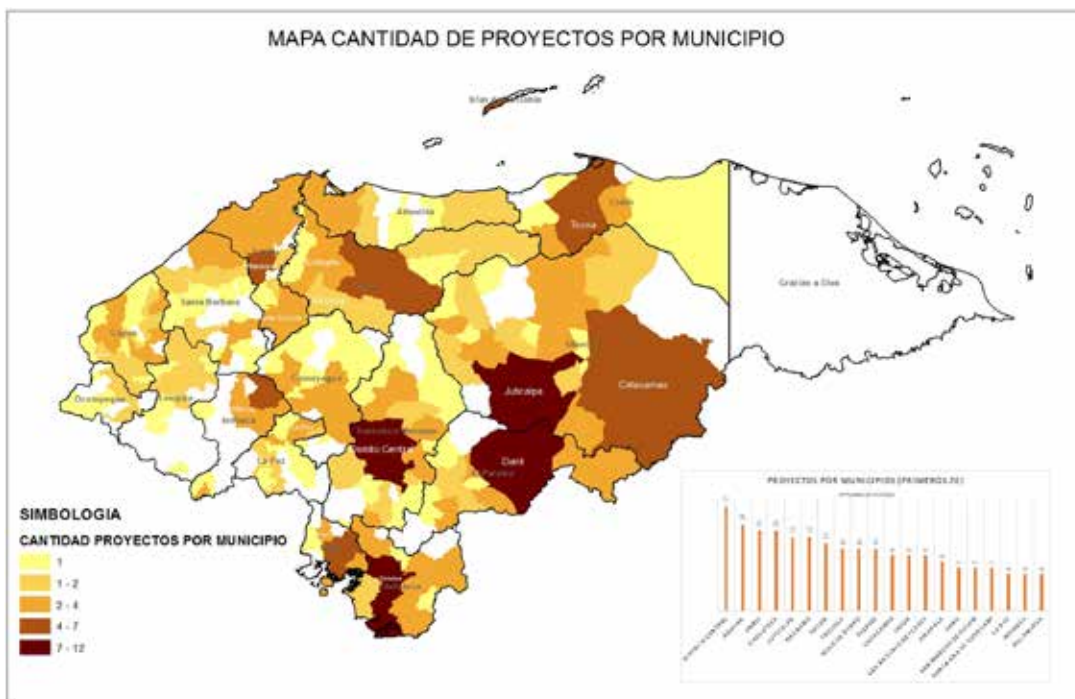
Gráfico 19. Municipios con mayor número de proyectos de mantenimiento vial



Fuente: Elaboración propia

Ampliando la escala del gráfico anterior a un rango de **4 a 12 proyectos por municipio**, la figura 4 muestra que apenas se benefician con proyectos de mantenimiento 32 municipios del país, que equivale a casi un **11 %** de la totalidad de municipios de Honduras. El restante **89 %** se encuentra en un rango de **0 a 3 proyectos por municipio**.

Figura 4. Cantidad de proyectos a cargo del Fondo Vial por municipio

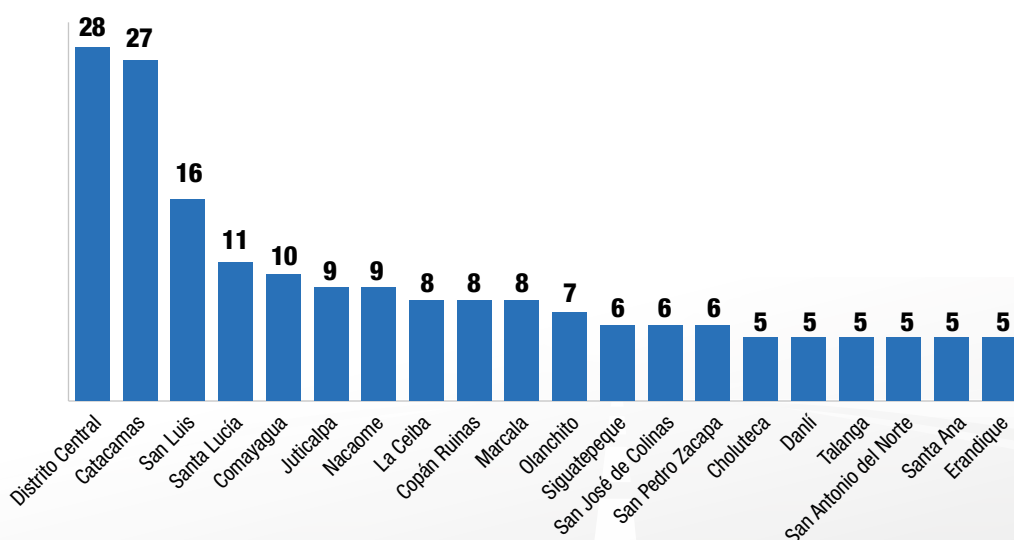


Fuente: Elaboración propia

Dirección General de Carreteras

El gráfico 20 muestra que los municipios de **Distrito Central, Catacamas, San Luis, Santa Lucía, Comayagua, Juticalpa, Nacaome, La Ceiba, Copán Ruínas y Marcala** son los que concentran mayor número de proyectos gestionados por la DGC a nivel nacional en un rango de 8 a 28 proyectos por municipio.

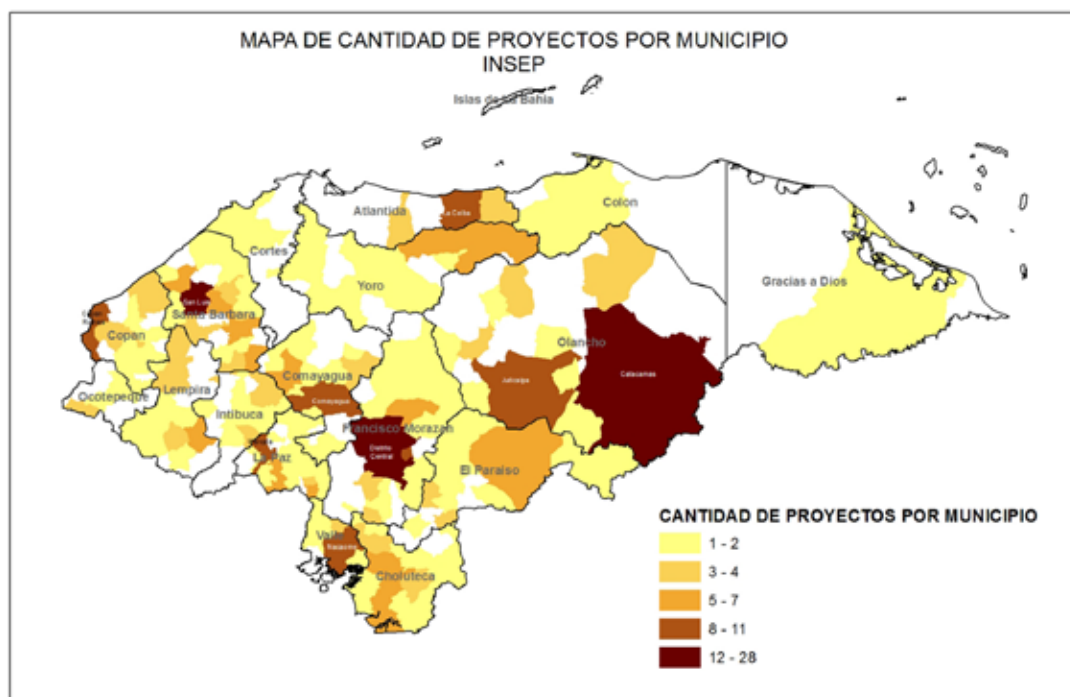
Gráfico 20. Veinte municipios con mayor número de proyectos de la DGC-INSEP



Fuente: Elaboración propia

Ampliando la escala anterior a un rango de **4 a 28 proyectos por municipio**, se logra visualizar que apenas se benefician 33 municipios del país, que equivale a casi un 11 % de la totalidad de municipios de Honduras. El restante **89 %**, al igual que sucede con el Fondo Vial, se encuentra en un rango de **0 a 3 proyectos por municipio (figura 5)**.

Figura 5. Cantidad de proyectos a cargo de la DGC-INSEP por municipio



Fuente: Elaboración propia

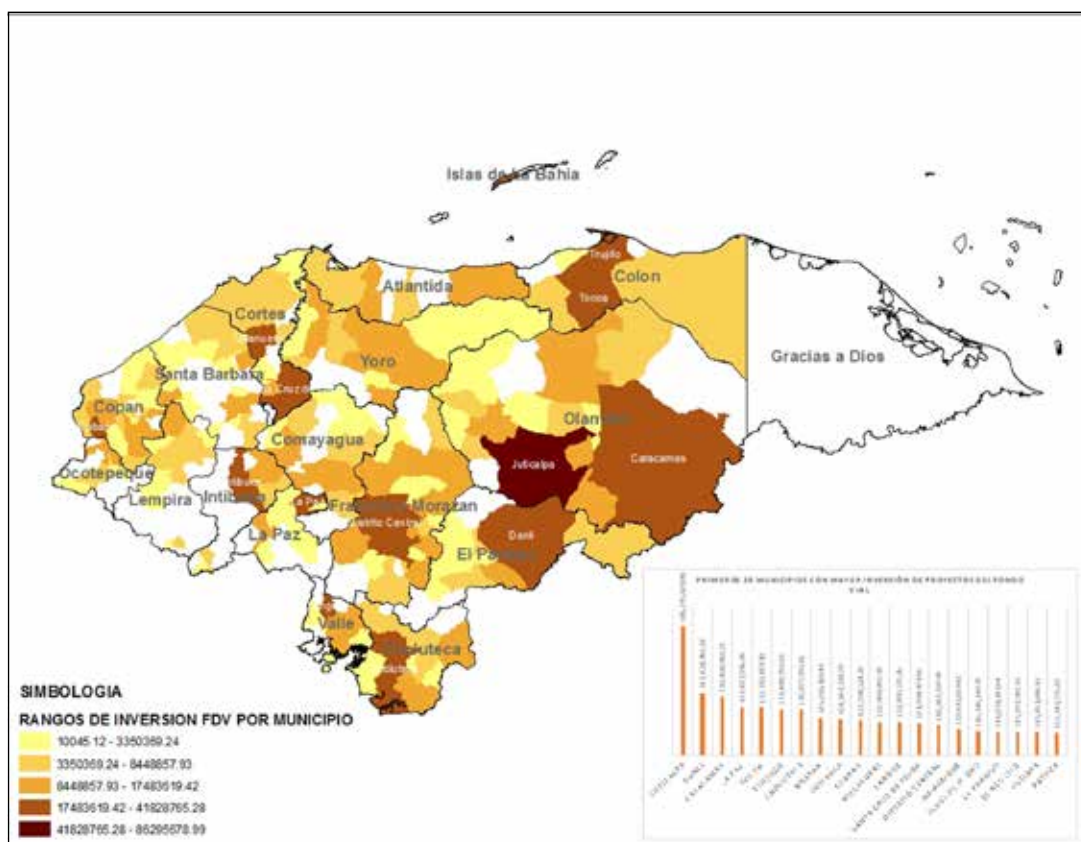
3.4.3 Identificación de las zonas de mayor y menor concentración de la inversión a nivel nacional

Con el cruce de información del mapa de la distribución de proyectos a nivel nacional y la variable presupuesto, se obtuvo las zonas de mayor y menor concentración de la inversión a nivel nacional tanto mediante proyectos gestionados por el Fondo Vial como por la DGC de INSEP.

Fondo Vial

En el mapa siguiente (figura 6), se puede observar en qué municipios hay mayor concentración de la inversión del FONDO VIAL y qué municipios presentan menor o nula inversión en proyectos de infraestructura. El municipio de Juticalpa destaca con mayor inversión en proyectos del Fondo Vial en un rango de 42 a 86 millones de lempiras. Ampliando esta escala a un rango de 9 millones a 86 millones de lempiras, hay 55 municipios. Esto equivale a casi un 18.5 % de la totalidad de municipios de Honduras. En un rango de 10 mil lempiras a 8 millones de lempiras de inversión se encuentran 127 municipios, que equivale a 43 %. Esto significa que el Fondo Vial no desarrolla proyectos en el 38.5 % de los municipios del país.

Figura 6. Mapa de inversión en proyectos de Fondo Vial por municipio

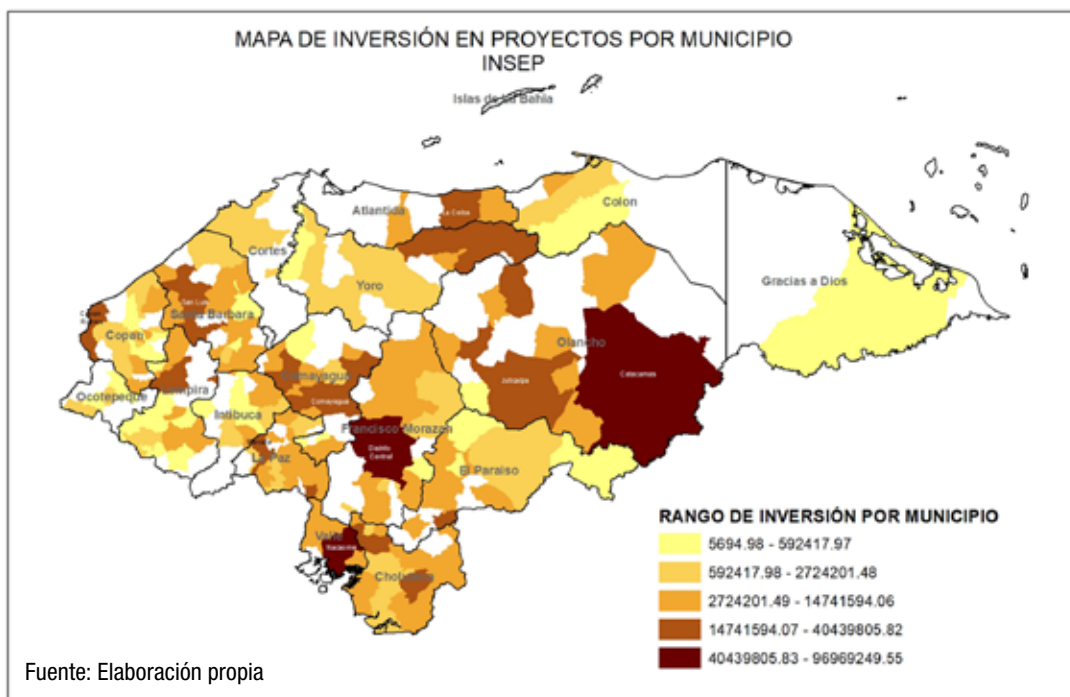


Fuente: Elaboración propia

Dirección General de Carreteras

La figura 7 muestra los municipios que tienen mayor concentración de inversión de la DGC y los municipios con menor o nula inversión en proyectos de infraestructura vial. De acuerdo al mapa, los municipios con mayor inversión en proyectos de INSEP, en un rango de 40 a 90 millones de lempiras, son el Distrito Central, Catacamas, Santa Lucía y Nacaome. Ampliando esta escala, en un rango de 2.72 millones a 90 millones de lempiras, se encuentran 108 municipios del país, casi el 36 % del total de municipios de Honduras. En un rango de 50 mil a 2 millones de lempiras de inversión se encuentran 68 municipios, equivalentes a 23 %. Esto significa que la DGC-INSEP no desarrolla proyectos en el 41 % de los municipios del país.

Figura 7. Mapa de inversión en proyectos de la DGC-INSEP por municipio

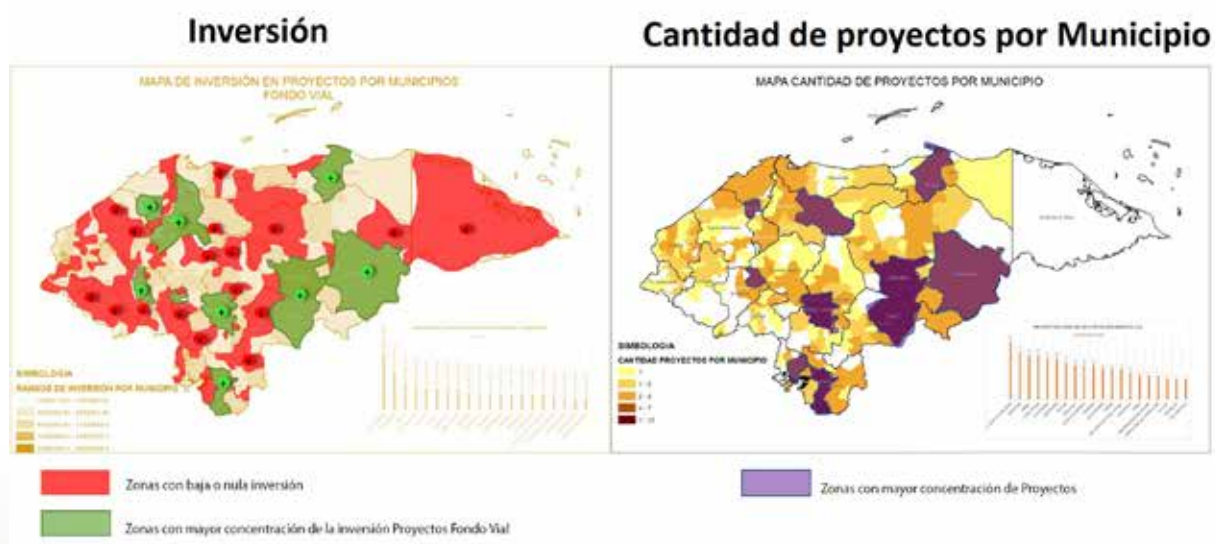


3.4.4 Análisis comparativo de variables

En los mapas de la figura 8 se puede apreciar una comparación entre las zonas de mayor concentración de la inversión (color verde) y la focalización de los proyectos (color morado).

Fondo Vial

Figura 8. Inversión vs. cantidad de proyectos en el Fondo Vial por municipio

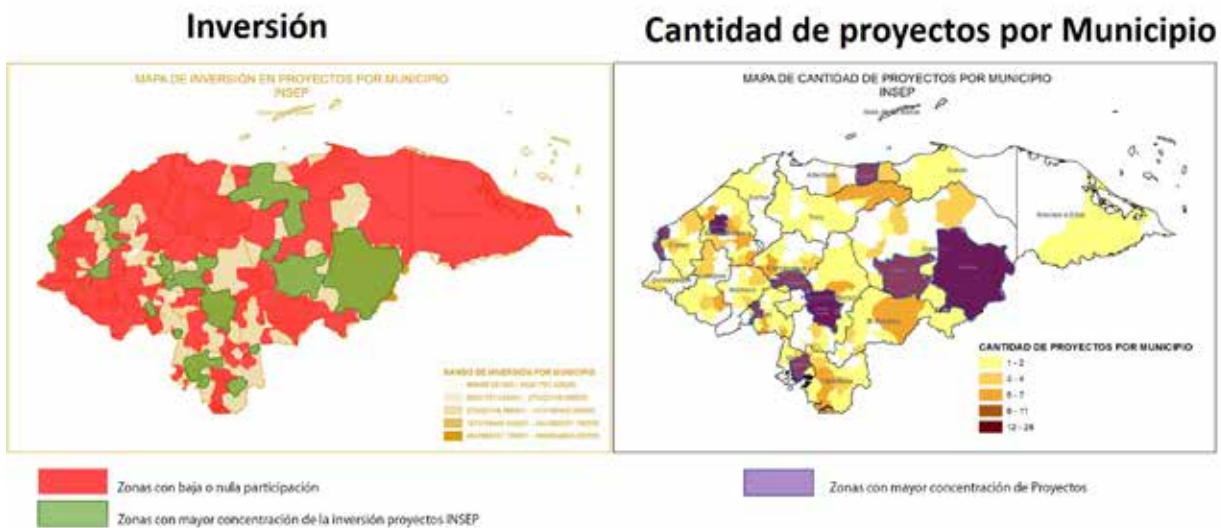


Fuente: Elaboración propia

- 297 proyectos
-
- 182 municipios con inversión de parte del Fondo Vial equivalen al 62 % de la totalidad de municipios del país.
-

Dirección General de Carreteras (INSEP)

Figura 9. Inversión vs. cantidad de proyectos de INSEP por municipio



- 392 proyectos INSEP
-
- 176 municipios beneficiados con inversión INSEP equivale al 59 % de la totalidad de municipios del país.
-

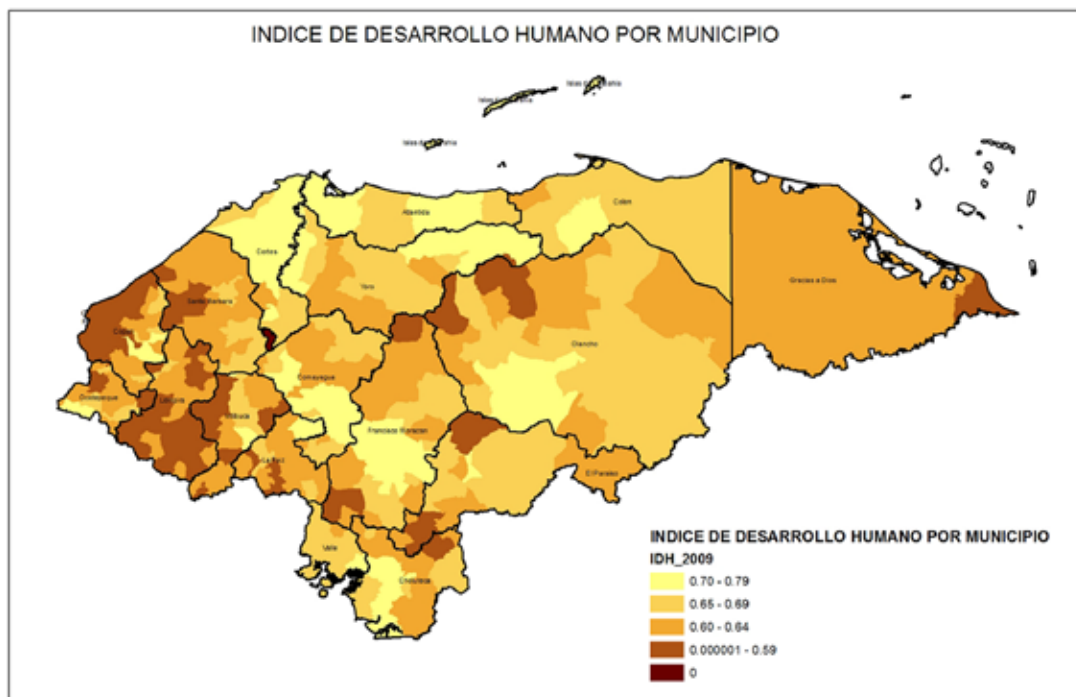
3.4.5 Evaluación comparativa de la intensidad de la inversión en infraestructura vial vs. indicadores de desarrollo humano por municipio (IDH)

Con la finalidad de poder comparar el impacto de la distribución de la inversión de los proyectos de infraestructura vial con las necesidades de desarrollo a nivel nacional, se seleccionó el Índice de Desarrollo Humano por municipio como la variable comparativa que involucra diferentes indicadores socioeconómicos:

- **Esperanza de vida al nacer.** Analiza el promedio de edad de las personas fallecidas en un año.
-

- **Educación.** Recoge el nivel de alfabetización adulta y el nivel de estudios alcanzado (primaria, secundaria, estudios superiores).
- **PIB per cápita** (a paridad de poder adquisitivo). Considera el producto interno bruto per cápita y evalúa el acceso a los recursos económicos necesarios para que las personas puedan tener un nivel de vida decente.

Figura 10. Mapa de Índice de Desarrollo Humano por Municipio

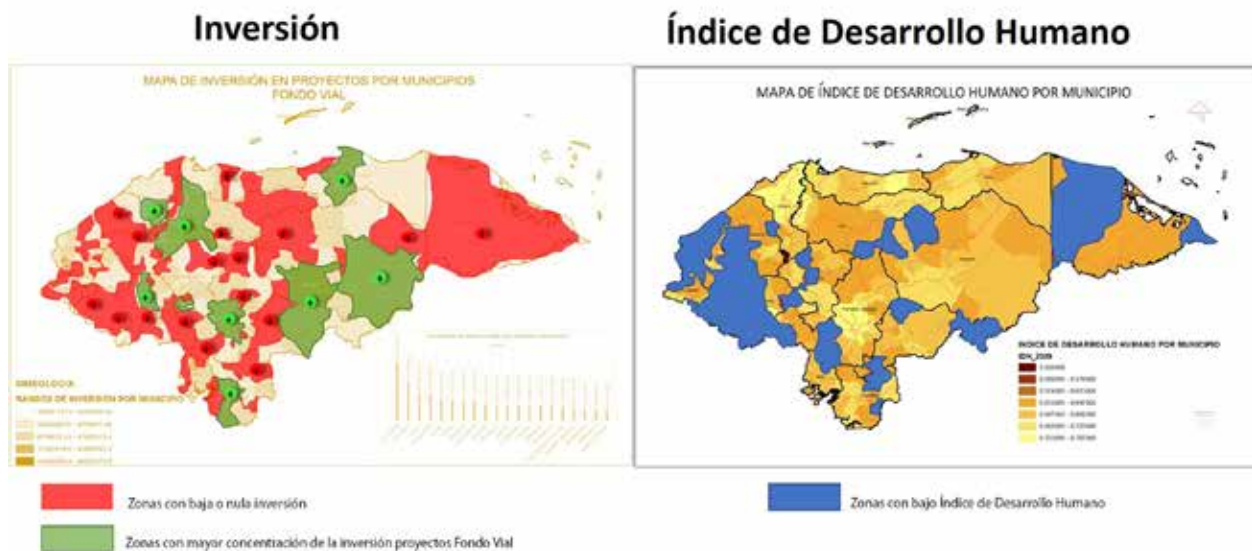


Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presenta la comparación entre las zonas de mayor concentración de la inversión (color verde) con las zonas con más bajo Índice de Desarrollo Humano por Municipio (color azul), proyectos Fondo Vial y Dirección General de Carreteras.

Fondo Vial

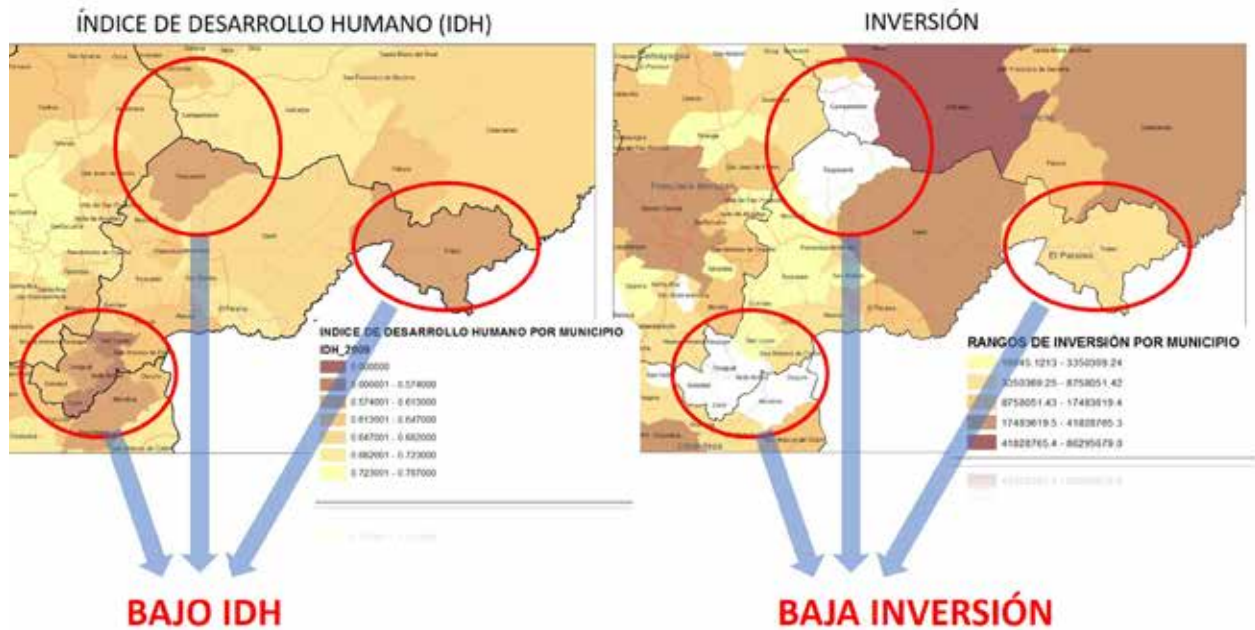
Figura 11. Comparación entre inversión de proyectos de Fondo Vial vs. Índice de Desarrollo Humano por municipio



Fuente: Elaboración propia

Al comparar los mapas se puede observar que la inversión no está priorizada (color verde) en las zonas con mayor necesidad de desarrollo (color azul). Una muestra de estas zonas en algunos municipios del departamento de El Paraíso y Olancho, donde se puede observar que la relación es **BAJO IDH-BAJA INVERSIÓN**, siendo lo ideal priorizar la inversión en aquellas zonas donde el IDH es menor, con el propósito de impulsar el desarrollo en estas zonas. Sin embargo, en el Fondo Vial la falta de asignación presupuestaria para mantenimiento obliga a priorizar los tramos más importantes, especialmente principales y secundarios (o en teoría así debe procurarse), pues resulta más beneficioso para las comunidades.

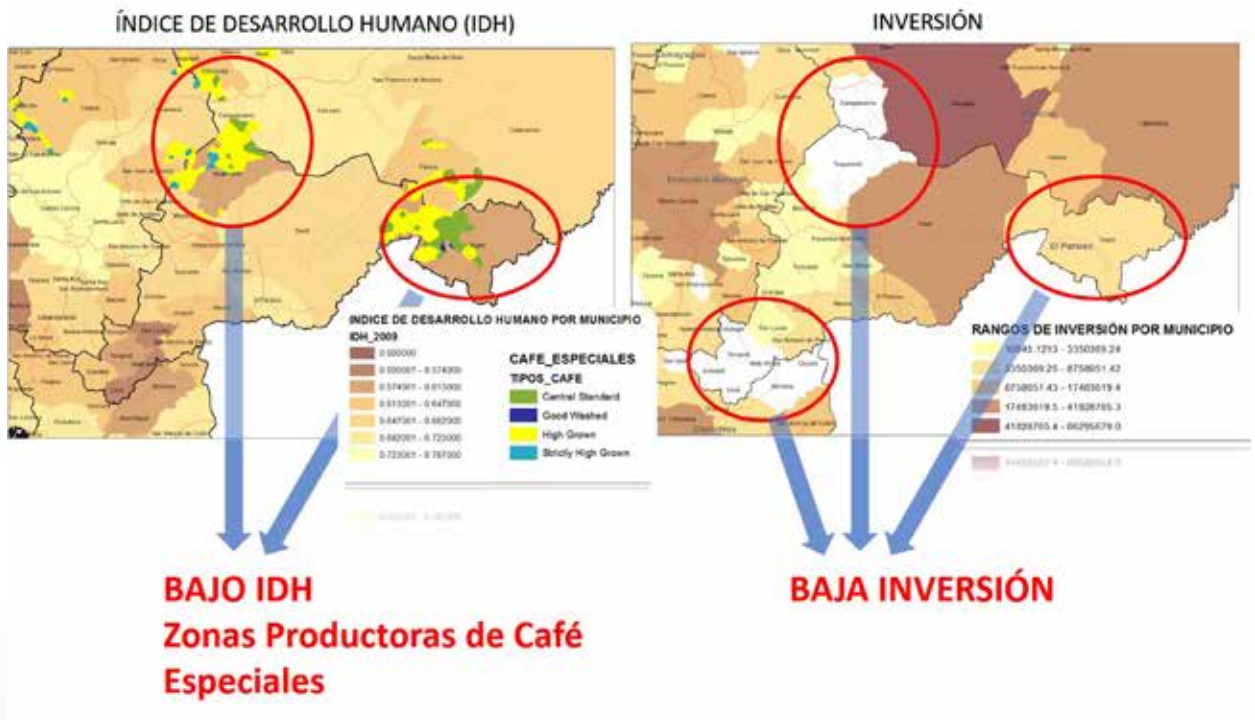
Figura 12. Comparación entre inversión de proyectos de Fondo Vial vs. Índice de Desarrollo Humano (municipios de El Paraíso y Olancho)



Fuente: Elaboración propia

De igual forma se puede comparar que las zonas productoras, en este ejemplo productoras de café especial, muestran baja inversión en proyectos de infraestructura vial.

Figura 13. Comparación entre inversión de proyectos de Fondo Vial vs. Índice de Desarrollo Humano y producción de café especial (municipios de El Paraíso y Olancho)

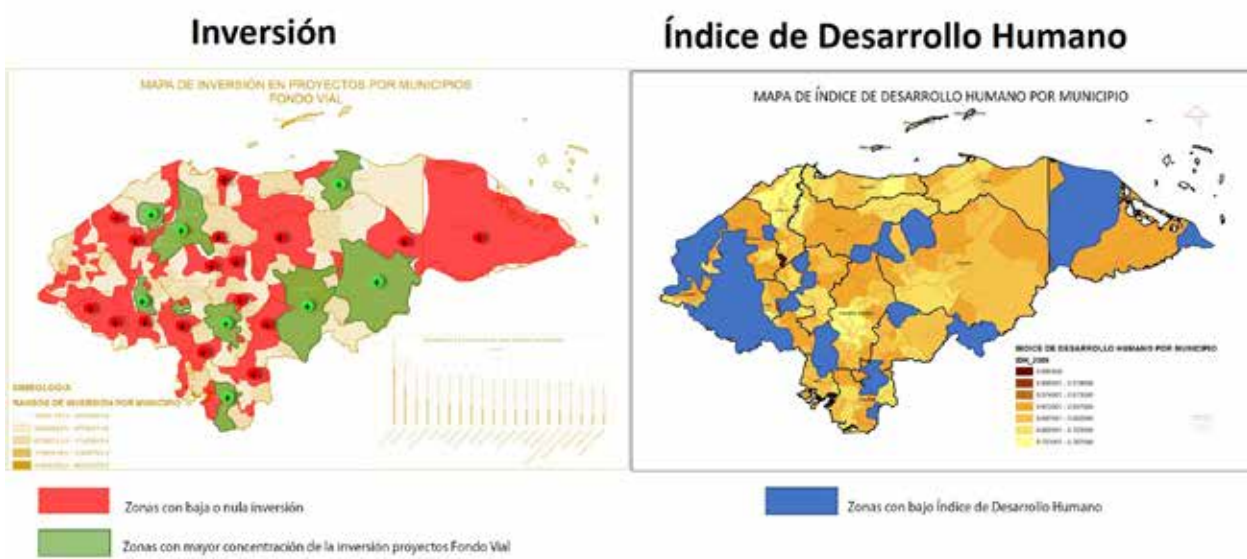


Fuente: Elaboración propia

Dirección General de Carreteras

En este caso también se puede observar que la inversión no está priorizada en las zonas con mayor necesidad de desarrollo.

Figura 14. Comparación entre inversión de proyectos de INSEP vs. Índice de Desarrollo Humano por municipio.



Fuente: Elaboración propia

4. Hallazgos y recomendaciones

4.1 COALIANZA I SAPP

4.1.1 Corredor Turístico (APP)

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	La coordinación interinstitucional para completar la reubicación de los postes de líneas de energía eléctrica que se localizan dentro de las zonas de ampliación, ha sido escasa. En ocasiones, para evitar atrasos, el concesionario ha reubicado los postes por su cuenta.	Gestionar una efectiva coordinación con las instituciones involucradas para reubicar los postes lo antes posible.	INSEP
b.	Las estimaciones de tráfico enfrentan limitantes debido a que el país carece de estadísticas en la materia.	Fortalecer la Unidad de Planificación y Evaluación de la Gestión (UPEG) del INSEP mediante la dotación de equipo como rugosímetro y deflectómetro, y presupuesto para realizar mediciones del tráfico que permitan generar estadística de la red vial oficial del país, en coordinación con los supervisores de los proyectos de la DGC y Fondo Vial.	INSEP
c.	En la caseta de San Manuel, según la distribución de ingresos de los usuarios, el 61 % es de bajos ingresos. Sin embargo, esta caseta tiene un mayor impacto en el IMAG (59.2 %), de acuerdo a la modificación No. 4 del contrato de concesión (COALIANZA - ADASA, 2015, cláusula 9.2). Al no tener acceso al modelo financiero, se desconoce las causas que motivaron la concentración del IMAG en la misma. Los rangos de distribución de ingreso (lempiras) y su porcentaje de paso por la caseta San Manuel son los siguientes: para ingreso bajos < 3,000 (32 %), de 3,000 a 5,000 (16 %), de 5,000 a 7,000 (13 %); para ingresos medios, de 7,000 a 14,000 (27 %) y mayor de 14,000 (12 %) para ingresos altos (Louis Berger DCE, 2013, p. 182).	Renegociar el contrato de acuerdo a la distribución de ingreso, al paso vehicular y al monto que las personas estarían dispuestas a pagar. Para ello, realizar mesas de consulta y socialización con representantes de los actores directamente involucrados, así como con los colegios profesionales ligados a la industria de la construcción.	COALIANZA, SAPP e INSEP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
d.	Según el contenido de los contratos de medidas de mitigación e informes del supervisor de los diferentes tramos, el proyecto no se socializó de forma adecuada en los municipios involucrados; las constantes protestas de los usuarios de la vía son un indicador de ello.	Llevar a cabo una oportuna y concienzuda socialización del proyecto con los habitantes de los lugares donde se colocarán las casetas de peaje.	COALIANZA, SAPP e INSEP
e.	Cuatro de los cinco factores que se evalúan para definir el Índice de Elegibilidad presentan un valor mayor de 3, lo cual se considera aceptable. El factor de cohesión institucional muestra un valor menor de 3. De manera general, el Índice de Elegibilidad obtenido indica que el proyecto es viable para desarrollarse por la modalidad de APP.	Definir y reforzar mecanismos de trabajo conjunto entre COALIANZA y la SAPP, con especial atención en los procesos de transferencia de los proyectos.	COALIANZA, SAPP e INSEP
f.	<p>La protesta social por el cobro de peaje en la caseta de San Manuel generó cambios en la Adenda No 5 del contrato de concesión, entre los que destaca el siguiente: «La forma de pago que corresponde al reconocimiento de la remuneración diaria del IMAG, hasta que se levante el evento de protesta social, podrá modificarse mediante Acuerdo suscrito entre las partes, previo visto bueno de la SAPP y de SEFIN» (cláusula 9.2. El peaje y la tarifa).</p> <p>El ECA, que se enfocó en los acuerdos sobre la fecha de efectividad y cuantía del IMAG, no obtuvo información al respecto ni de la SAPP ni del concedente.</p> <p>La SAPP indicó que le correspondía al concedente proporcionar la información. A su vez, el concedente respondió en los siguientes términos: «En virtud de la negativa de pago por parte de los usuarios, los financistas del proyecto paralizaron los desembolsos, lo que llevó al Concesionario a no contar con recursos frescos. Luego de una ronda intensa de negociaciones entre los financistas, Concesionario y el Estado (representado por el ministro de SEFIN, de INSEP y Superintendente Presidente de la SAPP), se acordó que, para oxigenar el proyecto, el Estado de Honduras realizaría el pago del IMAG de manera anticipada, con el compromiso de que los financistas desembolsarían igual cantidad a la aportada por el Gobierno. Este pago se inició a partir de marzo de 2017, bajo la condición de que el Concesionario cumpliría con el porcentaje de avance de las obras conforme al PEO, cumplimiento que es certificado por la supervisión del proyecto».</p> <p>En ningún momento las respuestas brindaron datos sobre fechas y cuantía del IMAG que el Gobierno ha asumido.</p>	A la SAPP le corresponde normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar las decisiones que toman las partes (concedente y concesionario); por lo tanto, la SAPP debe divulgar información sobre el tratamiento del IMAG.	SAPP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
g.	<p>No hubo acceso a la actualización del análisis fiscal No UCF – 22 – 2017 de la SEFIN, que contiene el visto bueno para que las partes negocien y suscriban la modificación del contrato de concesión mediante la Adenda No 5.</p> <p>Las instituciones llamadas a proporcionar la información no tienen claro cuáles son sus responsabilidades, o no las asumen. Según la SEFIN, le corresponde al INSEP facilitar la información; y según el INSEP, la SEFIN es la que debía informar sobre el tema pues es la que mantiene un monitoreo constante sobre las variaciones en la recaudación y ha tenido una participación directa en los procesos de negociación con los financistas del proyecto.</p>	<p>Divulgar el Dictamen UCF – 22 - 2017 de la Unidad de Contingencias Fiscales de la SEFIN.</p> <p>Divulgar de forma trimestral los informes de recaudación que elabora el fiduciario (anexo 6 del contrato de concesión), acción que le corresponde realizar a COALIANZA como administrador de las recaudaciones en concepto de peaje.</p>	<p>SAPP</p> <p>COALIANZA</p>
h.	<p>La información sobre la recaudación de peaje se presenta en el Informe Anual de la SAPP, eso significa que transcurre más de un año sin tener información sobre dichos ingresos.</p> <p>Además, según lo informado por el INSEP, COALIANZA no reporta niveles de recaudación a la SAPP. Los datos sobre niveles de recaudación reportados por la SAPP en su informe, los elabora ella misma con basamento en inspecciones, informes de recaudo y auditorías al cierre del año.</p>	<p>Publicar el informe anual de la SAPP en tiempo y forma en relación con la recaudación de los fondos, por lo menos trimestralmente.</p>	<p>SAPP</p>
i.	<p>Las fianzas y pólizas del contrato de concesión que aparecen en el sistema de información están vencidas. Según el capítulo XVI del mismo contrato, la no vigencia de cualquiera de las pólizas exigidas es causal de terminación o caducidad de la concesión.</p>	<p>Divulgar las garantías vigentes.</p>	<p>SAPP</p>
j.	<p>En algunas ocasiones/tramos, se colocó asfalto bajo condiciones lluviosas. Dicha práctica podría afectar su durabilidad.</p>	<p>Mejorar el control técnico de la obra.</p>	<p>Supervisión y SAPP</p>
k.	<p>Desde abril de 2017 la firma supervisora (formada por NIPPON KOEI, NIPPON KOEI LAC y Gabinete Técnico S. A. de C. V.) no recibe pago. No se ha divulgado ninguna información sobre el fideicomiso de recaudación.</p> <p>Pese a los dos meses de trabajo que ha tenido lugar entre el consorcio supervisor, ADASA y la SAPP, aún no hay un acuerdo que defina los costos de la supervisión adicional. El plazo del contrato de la concesión se amplió por un periodo más de 17 meses.</p>	<p>En caso de que no exista, crear el fideicomiso para el cumplimiento del contrato de concesión y de la supervisión.</p> <p>Agilizar los pagos pendientes.</p> <p>Agilizar el acuerdo entre el consorcio supervisor, ADASA y la SAPP para definir los costos adicionales de la supervisión por la extensión del plazo.</p>	<p>COALIANZA</p>

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
i.	Alrededor de los puentes de Santa Rita y La Democracia extraen arena de forma no controlada. Esta actividad socava las bases de los puentes y pone en riesgo su estructura.	Denunciar el hecho ante el Ministerio Público y generar convenios de creación de valor compartido con los extractores de arena para que, al menos a un kilómetro de la base de los puentes, se prohíba la extracción de material.	Unidad de Gestión Ambiental del INSEP
m.	Hay incumplimiento de algunas medidas del Plan de Gestión Ambiental y de Seguridad (PGAS). Al respecto, el supervisor ha recomendado al concesionario mayor señalización preventiva, delimitando en debida forma las zonas con obras en ejecución, la señalización informativa y el banderilleado.	Sancionar al concesionario por el incumplimiento del Plan de Gestión Ambiental y de Seguridad.	SAPP

4.1.2 Corredor Logístico (APP)

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	<p>El concedente no ha entregado al concesionario los tramos Goascorán – El Quebrachal y Villa de San Antonio - El Quebrachal, para su operación.</p> <p>Esto implicaría que el Estado reconozca al Concesionario el 20 % de los ingresos proyectados provenientes de la caseta Lamaní.</p> <p>El ECA no encontró información actualizada en los portales de transparencia sobre el tratamiento del IMAG en esta caseta ante la imposibilidad del Estado de Honduras de entregar al concesionario los tramos mencionados; o sobre sus implicaciones.</p> <p>La SAPP ha informado que este tema es responsabilidad del concedente en vista de que la SAPP regula las decisiones que toman las partes (concedente y concesionario).</p>	<p>Divulgar información sobre tratamiento del IMAG.</p> <p>A la SAPP le corresponde normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar las decisiones que toman las partes (concedente y concesionario).</p>	SAPP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
b.	<p>Pese a que algunos tramos de la concesión están operando desde octubre de 2015, a la fecha no se ha contratado al supervisor de la conservación y explotación de la vía concesionada.</p> <p>Sobre la falta de supervisión, la SAPP informó que la contratación del supervisor es responsabilidad de COALIANZA. Por su parte, COALIANZA expresó que ha solicitado a la SAPP los términos de referencia para la contratación del supervisor, ya que el producto de estos servicios servirá a la SAPP en la verificación de las responsabilidades contractuales</p>	<p>Según lo indicado en las secciones 7.4 y 8.3 del contrato de concesión, la SAPP es responsable de la fiscalización técnica de las labores de conservación y explotación, debiendo contratar un supervisor para tales labores. La contratación la debe hacer COALIANZA y el pago, la SAPP. Basándose en lo anterior, COALIANZA, con los términos de referencia que le proporcione la SAPP, debe proceder de inmediato a la contratación del supervisor para la conservación y explotación de la concesión.</p>	COALIANZA / SAPP
c.	<p>La fecha de terminación del contrato del supervisor (Consortio CINSA – TECNISA – CONASH – ASP Consultores) coincide con la fecha de entrega de las obras objeto de supervisión: 20 de noviembre de 2017 (Adendas 1, 2 y 3 del contrato de concesión). Cumplido el plazo, el concesionario gestionó una ampliación de 140 días calendario para la entrega de las obras de infraestructura, la cual fue concedida.</p> <p>En sus informes mensuales, el consorcio a cargo de la supervisión solicita la extensión de su contrato en tiempo y con ajustes de costo por los mismos 140 días calendario adicionales para la entrega de las obras de infraestructura aprobados al concesionario.</p> <p>No hay consenso entre COALIANZA – SAPP – INSEP sobre el estado del contrato que debe elaborarse para el consorcio supervisor: CINSA – TECNISA – CONASH – ASP Consultores, en el marco del nuevo plazo para la entrega de las obras, pese a que el consorcio ha permanecido con su personal y equipo, y está brindando sus servicios según lo establecido en el contrato.</p>	<p>Reconocer en plazo y costo los 140 días calendario adicionales en el contrato de supervisión ya que los problemas suscitados no son imputables al consorcio supervisor.</p>	COALIANZA / SAPP / INSEP
d.	<p>En el tramo Siguatepeque – Entrada a Santa Cruz de Yojoa, el ECA observó deslizamientos en taludes de diferentes alturas que, en su mayoría, tienen pendientes pronunciadas.</p> <p>Resulta evidente que el diseño de los taludes propuesto por el concesionario no tomó en consideración las características y propiedades del terreno (condiciones geotécnicas de la zona).</p> <p>Este es un aspecto crítico ya que en el caso de derrumbes, deslizamientos o hundimientos mayores de 200 m³ por evento, el concedente asume el costo de la remoción.</p>	<p>Determinar la cantidad que el concedente ha pagado a la fecha por remoción de derrumbes. Basándose en este dato, reevaluar entre las partes (concedente y concesionario), la SAPP y COALIANZA el contenido del párrafo de la cláusula 7.7 del contrato de concesión que dice: «Para casos de derrumbes, deslizamientos, o hundimientos mayores a los 200 metros cúbicos por cada evento, los costos que excedan este máximo serán asumidos por el concedente».</p> <p>Incluir en los diseños la estabilización de taludes.</p>	SAPP COALIANZA INSEP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
e.	<p>En varias secciones del Tramo Lamaní – Quebrachal, el pavimento asfáltico muestra alta porosidad.</p> <p>En el Tramo Lamaní - Quebrachal se colocó una carpeta de 4 pulgadas de asfaltos modificados con polímeros. En la inspección visual (10 de octubre de 2017), la carpeta presenta porosidad principalmente de la Estación km 36 + 000 en adelante, observándose también que después de una lluvia se introduce agua en la carpeta superior drenando hacia ambos lados de la sección transversal de la carretera. La presencia del agua provoca que los áridos de la mezcla se desnuden con el tiempo y se afecte la capacidad de soporte del pavimento. Esto reviste importancia por sus implicaciones en el alcance del mantenimiento periódico y rutinario de este tramo que forma parte de la vía concesionada. Además, antes de incorporar este tramo a la concesión, el concesionario evaluará el tramo y verificará su nivel de servicio. Si el tramo no cumple con el estándar, le corresponderá al Estado de Honduras asumir dicha falla.</p>	<p>Intervenir de forma urgente el tramo Lamaní - El Quebrachal para evitar un deterioro acelerado del pavimento asfáltico.</p> <p>Realizar estudios especializados en geotécnica y pavimentos para verificar la condición y probables soluciones.</p> <p>Remitir el proyecto al Tribunal Superior de Cuentas.</p>	INSEP
f.	<p>La liberación predial según el diseño original del tramo de ampliación entre Fin Valle de Comayagua – La Barca (Est. 90+000 a Est. 180+000), se logró en un 100 % (Informe de la Dirección Técnica de la SAPP, septiembre de 2017).</p> <p>Sin embargo, hay 69 afectaciones adicionales debido a cambios de diseño presentados por COVI – H para acelerar el proceso de construcción y mejorar el diseño geométrico.</p>	<p>Establecer que los riesgos por cambios en el diseño los asume en su totalidad el concesionario, y que los cambios de diseño los revise la Superintendencia de Alianza Público-Privada.</p>	SAPP y concesionario
g.	<p>El concesionario no dispone de normativa legal que le permita controlar el peso y las dimensiones de los vehículos automotores que transitan por la vía concesionada.</p>	<p>Acelerar el proceso de revisión del Proyecto de Ley para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores, con la participación de la SAPP, COALIANZA, INSEP y el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT), dotando al concesionario del instrumento normativo que le permita controlar y sancionar.</p>	INSEP Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT)
h.	<p>Según lo divulgado en el portal de la SAPP, la Garantía de cumplimiento de contrato, etapa de operación, No 1590516 de Banco FICOHSA por US\$ 9,057,909.00, venció el 12 de octubre de 2017, y la Póliza No 4308 referente a Todo Riesgo Contratista por US\$ 26,992,061.00, período de construcción, caducó el 03 de julio de 2017.</p>	<p>Divulgar las garantías vigentes tomando en consideración que la falta de vigencia de cualquiera de las pólizas exigidas en el Contrato de Concesión es causal de terminación o caducidad de la concesión según el capítulo XVI del mismo contrato.</p>	SAPP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
i.	El supervisor formuló la oferta económica con base en la inversión referencial de US\$ 90,579,090. Sin embargo, cuando el inversionista operador privado presentó los «Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental», el presupuesto actualizado ascendió a US\$ 121,027,109.99.	Los contratos de supervisión deben incluir una «cláusula de ajustes al monto» por los aumentos o disminuciones que pueda tener el presupuesto derivados de los «Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental».	COALIANZA/INSEP
J.	En algunos puentes recién construidos, el concesionario no ha retirado la tierra producto de las excavaciones, provocando una reducción del área hidráulica del cauce del río, además de la contaminación de las aguas. El supervisor informó que ha solicitado en varias ocasiones al concesionario el retiro de este material.	Sancionar al concesionario por incumplimiento de las medidas incorporadas en el Plan de Gestión Ambiental y de Seguridad.	SAPP
k.	1) Existe contaminación con residuos líquidos de asfalto en los suelos a lo largo de los lugares donde se va pavimentando. 2) La SAPP no cuenta con especialista ambiental y social.	Contratar a un especialista ambiental y social.	

4.2 Fondo Vial

4.2.1 Mejoramiento Juticalpa-La Empalizada-S077 Sección II

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	Mediante la orden de cambio No.1, se sustituyó el concepto del contrato. Así, del concepto de suministro y colocación de sub base se pasó a un concepto de contrato de estabilización suelo-cal y se agregó cuatro nuevos conceptos de obra para mejorar la subrasante y el drenaje. Ni la orden de cambio ni los informes de supervisión exponen las razones que justifiquen el cambio y los agregados.	Explicar las razones de la emisión de la orden de cambio No. 1 que desestimó un diseño elaborado en un tiempo adecuado y previo a la ejecución de la obra (el artículo 123 de la Ley de Contratación del Estado expresa que «toda modificación deberá ser debidamente fundamentada y procederá cuando concurren circunstancias imprevistas al momento de la contratación o necesidades nuevas...»).	Fondo Vial
b.	De acuerdo con información recopilada en campo, se estaba tramitando una modificación al contrato de ejecución y al de supervisión para ampliar el plazo, pues ambos estaban próximos a caducar (contratista, el 2 de noviembre y supervisión, el 17 de noviembre).	Publicar a la brevedad posible las modificaciones que se aprueben, indicando las razones que obligaron a ello.	Fondo Vial y Supervisión

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
c.	El tiempo utilizado en aprobar la orden de cambio y la falta de pago de estimaciones al contratista han provocado un atraso de 44.60 % en la ejecución física del proyecto. Esto genera costos adicionales por el pago de la cláusula escalatoria, es decir ajuste por inflación, y podría generar «tiempos muertos» para el supervisor.	<p>Establecer mecanismos eficientes para la elaboración y aprobación de órdenes de cambio y modificaciones.</p> <p>Establecer mecanismos ágiles de revisión de estimaciones, dirigidos a cargos intermedios, para evitar atrasos en los pagos a los contratistas.</p> <p>Coordinar interinstitucionalmente la gestión de los pagos en la Secretaría de Finanzas para evitar que el contratista incumpla las metas por falta de pago, y que el Estado tenga que hacer un pago adicional por la supervisión.</p>	Fondo Vial
d.	En los últimos años, la asignación presupuestaria del Fondo Vial, ente creado con el propósito de dar mantenimiento a las carreteras pavimentadas y no pavimentadas que conforman la red vial oficial del país, se ha reducido. El proyecto en cuestión se trata de un mejoramiento con un costo cercano al 7 % del presupuesto aprobado para el Fondo Vial, menor al 10 % que le permite la ley para proyectos de esta naturaleza.	Centrar las actividades del Fondo Vial en el mantenimiento de la red vial oficial, tal como lo establece la Ley.	Fondo Vial
e.	Algunos documentos no han sido divulgados, como el proceso de Concurso del diseño (en todo su contexto), garantía del contratista, orden de cambio.	Divulgar los documentos relacionados y aumentar el nivel de divulgación del proyecto al menos hasta 95 %.	Fondo Vial

4.2.2 Mantenimiento Vial Sector 20

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	Está pendiente la divulgación de los informes de la supervisión, de la verificación técnica y la orden de cambio para reajustar cantidades de obra.	Divulgar de forma proactiva y rutinaria la información en el SISOCS.	Fondo Vial
b.	En los tramos no pavimentados, la rentabilidad de la inversión es baja debido a la naturaleza del material de rodadura que fácilmente se deteriora por las lluvias y el tráfico vehicular.	Es indispensable que el Estado defina políticas de mantenimiento basadas en las demandas técnicas de las carreteras, estableciendo períodos de mantenimiento acordes a la importancia de los tramos y nivel de vulnerabilidad. Es imprescindible que se gestionen los recursos necesarios para conservar la inversión que se realiza, para evitar que en el futuro el tramo ya no pueda ser atendido con actividades de conservación, sino que requiera ser rehabilitado a un costo mucho mayor. El buen funcionamiento del drenaje debe ser priorizado en todas las carreteras para que el agua no deteriore la calzada.	Fondo Vial

4.2.3 Mantenimiento Vial Ruta 27, acceso a Trujillo

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	El supervisor y el ejecutor están trabajando por su «cuenta y riesgo» ya que las modificaciones al contrato no están aprobadas, no hay contrato que los respalde.	Legalizar el estatus del supervisor y ejecutor y divulgar las modificaciones del contrato.	Fondo Vial
b.	<p>El nombre del contrato no incluye la modificación realizada. Se incluyó tramos diferentes a los originalmente licitados.</p> <p>Mediante la orden de cambio No. 1 se incluyó el tramo Ruta CA-13 Oriente, km 330 – Desvío a Trujillo. Según el Informe Mensual No. 1 de la Supervisión, el monto invertido en este tramo asciende a L 3,478,793.32, que equivale al 27 % del monto contractual.</p> <p>En el tramo adicional se trabajó durante un mes a partir de la orden de inicio ocasionando, además de la reducción de los recursos presupuestados para la obra original, el retraso en la ejecución de las obras objeto del contrato. Al cierre en julio de 2017, el desfase respecto al programa de trabajo ascendió a -27.84 %.</p>	<p>Divulgar el nombre correcto del contrato.</p> <p>En futuros proyectos, en caso de que la atención de otros tramos sólo sea factible a través de contratos ya existentes, modificar tiempo y monto de acuerdo con lo establecido en el artículo 123 de la Ley de Contratación del Estado y los artículos 203 y 205 de su Reglamento.</p>	Fondo Vial
c.	El trabajo planteado en el contrato para mejorar la superficie de rodadura (tratamiento simple superficial) podría considerarse como una medida paliativa ya que el deterioro que muestra la ruta es severo. Si bien evitará el ingreso del agua a la estructura de pavimento, es posible que el asfalto se introduzca en las grietas y no se logre ligar el agregado, dejando siempre abierto el paso del agua.	<p>Gestionar la rehabilitación de este tramo sustituyendo el pavimento asfáltico por uno hidráulico.</p> <p>La opción del tratamiento superficial es válida para evitar el ingreso del agua al pavimento, lo cual destruye la estructura, pero es importante realizar previamente un sello de arena para cubrir las grietas, y así asegurar la efectividad del tratamiento superficial simple.</p> <p>Es importante señalar que la aplicación de sellos o tratamientos superficiales es una excelente práctica luego de realizar operaciones de bacheo, pues se ha comprobado que el beneficio / costo que se obtiene es alto. Esta práctica debería considerarse con mayor frecuencia: además de proteger la calzada, protege la inversión.</p>	Fondo Vial
d.	Durante la última revisión, aún no se había divulgado toda la información del proyecto.	Incorporar en sus procesos de gestión la divulgación de información de todos sus proyectos durante todo el ciclo de vida de los mismos.	Fondo Vial

4.3 Dirección General de Carreteras (INSEP)

4.3.1 Villa de San Antonio – Goascorán, Sección I, Sub-sección I-B Lamaní – Quebrachal

Contrato CAABSA

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	Debido a la falta de financiamiento aprobado, la orden de inicio del proyecto fue emitida 38 meses después de la licitación, dando paso a que el ejecutor reclamara el escalamiento de precios, es decir el aumento de los precios según la inflación. Por este concepto se pagó más del 20 % de lo presupuestado.	Cumplir el artículo 62 de la Ley Orgánica del Presupuesto (21 de junio, 2004). Este artículo indica que para establecer nuevas asignaciones o incrementar las existentes en el presupuesto aprobado, el decreto o acuerdo que lo modifique debe indicar de manera precisa la fuente de ingreso que financiará la operación. Mejorar los procesos de planificación, por ejemplo una buena planificación toma en cuenta que la ejecución de proyectos de gran magnitud demanda estructuras financieras firmes.	DGC / INSEP
b.	Pese a que el contrato fue ampliado en múltiples ocasiones, tanto en tiempo como en monto, no fue posible finalizar las obras. El último plazo venció y los recursos se agotaron. Si bien hay un contrato con PRODECON, el proyecto permanece suspendido por falta de pago.	Finalizar las obras pendientes de ejecución, considerando que los tramos forman parte del Corredor Logístico dado en concesión, y cuya puesta en funcionamiento es responsabilidad del Estado hondureño.	DGC / INSEP
c.	El proyecto resultó seriamente afectado por la falta de aprobación de financiamientos externos.	Establecer políticas de priorización en el tema de asignaciones presupuestarias para garantizar que los proyectos de gran importancia cuenten con respaldo financiero y evitar así atrasos que le generan grandes pérdidas al Estado.	DGC / INSEP
d.	No hay información indicando si la obra fue recibida satisfactoriamente por el Estado.	Publicar el informe y el acta de recepción.	DGC / INSEP

Contrato PRODECON

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	Se hizo una contratación directa por las obras pendientes y no se ha divulgado la información que corresponde al tipo de contratación. Tampoco se ha divulgado otro tipo de información como la no objeción del BCIE, la notificación al Tribunal Superior de Cuentas, los informes mensuales del supervisor, los informes de auditoría del contrato anterior, los informes de evaluación, modificaciones, garantías, ni la información del supervisor.	Divulgar la información faltante de acuerdo con los Art. 9 y 63 de la LCE; y Art. 169, 170 y 171 del Reglamento de LCE, que establecen las condiciones y requisitos para hacer una contratación directa, sin requerir concurso o licitación, por ejemplo la declaratoria formal del estado de emergencia.	DGC / INSEP
b.	El proyecto se encuentra suspendido e inconcluso.	Concluir la obra para entregar el tramo al concesionario.	DGC / INSEP
c.	Grupos étnicos y otros pobladores se han opuesto al proyecto argumentando que afecta sus propiedades y bancos de material de préstamo. Estos han logrado paralizar el trabajo de la empresa en un tramo de aproximadamente 500 metros.	<p>Coordinar con los gobiernos locales y los patronatos las autorizaciones de explotación de los bancos de material de préstamo y la liberación del derecho de vía, haciendo conciencia en la población que, de no otorgar las autorizaciones, los proyectos resultan más onerosos y pueden cancelarse.</p> <p>Gestionar acuerdos con este grupo étnico mediante la intervención de un especialista en ciencias sociales, con experiencia en pueblos indígenas para subsanar el proceso de consulta previa, libre e informada</p>	DGC / INSEP
d.	La obra ejecutada, específicamente la carpeta asfáltica, presenta algunos detalles señalados anteriormente. También existen otros problemas relacionados con el sistema de drenaje, rellenos y estabilidad de taludes.	<p>Establecer un sistema de monitoreo de la carretera que permita realizar cualquier corrección en el tiempo y forma adecuados.</p> <p>Efectuar estudios de evaluación del pavimento previo a la recepción de la obra, teniendo como referente básico la determinación del índice de rugosidad, permeabilidad y deflexión (desviación de corrientes).</p>	Ejecutor, supervisor y DGC / INSEP
e.	Deformación en el muro de gaviones.	Realizar estudios geotécnicos para encontrar la solución más adecuada y lograr la estabilización del suelo.	Ejecutor, supervisor y DGC / INSEP
F.	Los pobladores aledaños a la carretera están invadiendo el derecho de vía, los cercos han sido movidos hasta el borde del pavimento. El derecho de vía liberado para la construcción de la carretera es de 60 metros.	Ejercer las medidas legales necesarias para mantener libre la franja de la carretera a fin de resguardar la seguridad de los usuarios y pobladores.	DGC / INSEP y empresa consultora contratada para la liberación del derecho de vía.

4.3.2 Mejoramiento La Esperanza-Marcala

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	La descripción y alcance del proyecto distinto al divulgado en el SISOCS, consiste en la pavimentación con doble tratamiento superficial y una estructura de pavimento consistente en base y sub-base granular de 15 cm de espesor cada una; incluye un bulevar en la ciudad de La Esperanza de 600 m con concreto hidráulico de 15 cm de espesor. Sin embargo, la sub-base utilizada no es granular sino suelo – cemento.	Divulgar la información correcta de la descripción y alcance del proyecto.	DGC / INSEP
b.	La licencia ambiental divulgada está vencida; además, no se presenta documento de Estudio de Impacto Ambiental (EIA).	Divulgar la licencia ambiental vigente.	DGC / INSEP
c.	No posee la nota de prioridad original emitida en el año 2007.	Digitalizar todos los documentos públicos objeto del contrato y colocarlos en custodia.	DGC / INSEP
d.	Según el supervisor y el coordinador, el derecho de vía está invadido debido a que no hubo colaboración de parte la alcaldía de La Esperanza, Intibucá y Marcala. Sin embargo, es una labor que le corresponde gestionar al INSEP.	Respetar el artículo 69 de la Ley de Contratación del Estado que manda no emitir la orden de inicio de los proyectos mientras no esté liberado completamente el derecho de vía y no se garantice acceso a los bancos de material de préstamo.	DGC / INSEP
e.	Los taludes muestran inestabilidad, algunos con una fuerte pendiente, lo cual es agravado por la explotación ilegal que hacen los pobladores aledaños.	Mejorar los criterios de diseño para volver menos vulnerables los taludes. Incluir en los planos el diseño de la estabilización de los taludes. Interponer la denuncia de explotación ilegal ante INHGEOMIN y el Ministerio Público.	DGC / UGA INSEP
f.	El segundo contrato de construcción fue sometido a licitación privada, y no se mencionan las razones por las cuales se realizó este procedimiento.	Publicar la información que respalde el procedimiento realizado.	DGC / INSEP
g.	El supervisor trabaja bajo su propio riesgo ya que el contrato fue enviado al Congreso Nacional para que apruebe la modificación, es decir que el contrato no está legalizado. El supervisor no recibe pago desde febrero 2017. Sin embargo, el supervisor ha estado firmando las estimaciones del ejecutor, y el ejecutor las ha cobrado. Legalmente, esos pagos no están amparados.	Agilizar en el Congreso Nacional la aprobación de la modificación del contrato del supervisor.	DGC / INSEP

4.3.3 Rehabilitación carretera Tegucigalpa - Catacamas Sección III (Río Dulce - Limones)

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	El proyecto se licitó apoyado en un diseño desactualizado, los servicios que la carretera requería habían cambiado, por ejemplo, el estudio elaborado cinco años atrás registraba un mejor estado de la carretera al encontrado cuando inició el proyecto.	<p>Establecer medidas para revisión y ajuste de los diseños, prever en los contratos de diseño una partida específica para estas actividades, y desarrollar una revisión conjunta con el supervisor cuando el proyecto esté próximo a iniciar.</p> <p>Dotar a las instituciones ejecutoras de equipo de auscultación de pavimentos, a fin de realizar ajustes previos a los proyectos y verificar si los resultados de los consultores son correctos.</p>	DGC / INSEP
b.	El contrato de construcción fue sometido inicialmente a licitación pública nacional. Según información divulgada, el proceso se declaró fracasado pero sin mencionar las razones. Posteriormente se adjudicó en licitación privada.	Publicar la información que respalde el procedimiento realizado.	DGC / INSEP
c.	La construcción del bulevar y acceso a la ciudad de Campamento, más la pavimentación de una calle que conduce al casco urbano y reubicación de tubería instalada inadecuadamente por la municipalidad (según información recopilada en campo), es una de las razones por las que se incrementó el monto de ejecución. Se desconoce el costo específico de dicha obra.	<p>Publicar los montos de inversión de tal forma que se pueda identificar el costo de las obras que se construyeron adicionalmente.</p> <p>Promover la coordinación y planificación entre el Gobierno central y los gobiernos locales para evitar que los objetivos de los proyectos nacionales se modifiquen a solicitud de los alcaldes. En general, dichas solicitudes incrementan los costos y atrasan los proyectos.</p> <p>En función de la rentabilidad de las finanzas públicas, desarrollar proyectos de interés municipal con estructuras ejecutoras acorde al tamaño de las obras municipales. Por ejemplo, las empresas que se dedican a la ejecución de proyectos de gran magnitud, como el que se incluye en este informe, tienen mayores costos administrativos y esto incide en su oferta presupuestaria. Para la construcción de obras municipales es posible contratar empresas con menores cargas operativas y presupuestos menores.</p>	DGC / INSEP
d.	La falta de asignación presupuestaria afectó con severidad el desarrollo del proyecto. Esto obligó a solicitar un préstamo bancario para su finalización.	Establecer políticas de priorización en el tema de asignaciones presupuestarias para garantizar que los proyectos de gran importancia cuenten con respaldo financiero y evitar así atrasos que le generan grandes pérdidas al Estado.	DGC / INSEP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
e.	La tardía autorización del uso de los bancos de material de préstamo contribuyó al retraso del proyecto.	<p>Coordinar con los gobiernos locales y los patronatos las autorizaciones de explotación de los bancos de material de préstamo y sensibilizar a la población sobre la importancia del proyecto, la necesaria extracción de materiales, el encarecimiento de la obra, que se paga con los impuestos de la ciudadanía, entre otros.</p> <p>Respetar el artículo 69 de la Ley de Contratación del Estado que manda no emitir la orden de inicio de los proyectos mientras no esté liberado completamente el derecho de vía y no se garantice acceso a los bancos de material de préstamo.</p>	DGC / INSEP
f.	La carpeta asfáltica de la obra aparenta algunas deficiencias en cuanto a rugosidad y apariencia superficial.	<p>Establecer un sistema de monitoreo de la carretera para hacer cualquier corrección dentro del tiempo que cubre la garantía de calidad.</p> <p>Efectuar estudios de evaluación del pavimento previo a la recepción de la obra, teniendo como referente básico la determinación del índice de rugosidad.</p>	DGC / INSEP, supervisión y ejecución
g.	La carpeta presenta múltiples áreas agrietadas e inicio de baches. Durante la visita, la empresa constructora estaba reparando las áreas afectadas e iba a colocar un tratamiento superficial simple.	<p>Monitorear frecuentemente la carpeta.</p> <p>Efectuar estudios de evaluación del pavimento, previo a la recepción de la obra, por un tercero especialista en pavimentos, realizando además la determinación del índice de rugosidad y la prueba de corazones de concreto.</p>	DGC / INSEP, supervisión y ejecución
h.	En el km 118 una falla en el terraplén obligó a realizar el cambio de línea; el trazo de la carretera en este sitio realiza un giro pronunciado y en pendiente negativa. Esta condición hace que los vehículos corran el riesgo de salirse de la vía e impactar en un bulto de tierra que ha sido colocado en la carretera anterior, pues seguidamente se encuentra el canal de salida de una alcantarilla. A la fecha se registran tres accidentes según lo manifestado por el personal de campo.	<p>Señalizar adecuadamente colocando señales verticales, reductores de velocidad (con pintura termoplástica) y vallas de contención.</p>	DGC / INSEP, supervisión y ejecución

4.3.4 Mejoramiento de la carretera CA-5 Sur: Jícara Galán - La Venta del Sur

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable
a.	El proyecto se licitó sobre la base de un diseño que ignoró las fallas que históricamente han provocado grandes problemas en la carretera.	En futuros proyectos, incluir en los contratos medidas para revisión y ajuste de los diseños. Prever en los contratos de diseño una partida específica para estas actividades, y desarrollar una revisión conjunta con el supervisor una vez que el proyecto esté próximo a iniciar.	DGC / INSEP
b.	Los tramos con secciones pendientes de obra presentan múltiples baches abiertos que, además de generar daños a los vehículos, representan una potencial causa de accidentes. De igual forma, la superficie de los sitios donde se instalaron alcantarillas (zanjas), están dañadas y obligan a reducir la velocidad e incluso a detener la marcha.	Efectuar bacheos periódicos limitándose a rellenar el agujero («poreo»), es decir, sin cuadrar ni excavar las áreas, con el propósito de atacar el problema a un menor costo. Rellenar y proteger los sitios de instalación de las alcantarillas.	Empresa constructora y supervisora
c.	Las medidas de seguridad para los usuarios son insuficientes.	Colocar más señales de advertencia en las cercanías a los retenes y sitios de trabajo. No permitir la presencia de material desplazado hacia la calzada, especialmente en los bancos de material de préstamo.	Empresa constructora y supervisora

4.3.5 Construcción - rehabilitación vial: Cololaca – Valladolid

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	El nombre del contrato no se corresponde con el alcance modificado del mismo, incluyéndose el tramo desvío CA4 – San Marcos de Ocotepeque	Divulgar el alcance correcto del contrato. En futuros proyectos, en caso de que la atención de otros tramos sólo sea factible a través de contratos ya existentes, compensar en tiempo y monto de acuerdo con lo establecido en el artículo 123 de la Ley de Contratación del Estado (si la modificación excede del 25 % del monto original del contrato, se requiere la aprobación del Congreso Nacional y en ningún caso podrán referirse a objeto o materia diferente del originalmente previsto) y los artículos 203 y 205 de su Reglamento.	DGC / INSEP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
b.	<p>- La construcción del bulevar en el casco urbano del municipio de Tambla incrementó el monto de ejecución, se desconoce el costo específico de dicha obra.</p> <p>- Los tramos de acceso al casco urbano de los municipios de Guarita y Tomalá quedaron sin pavimentar.</p>	<p>Publicar los montos de inversión de forma más detallada a fin de identificar el costo de las obras adicionales que se construyeron.</p> <p>Promover la coordinación y planificación entre el Gobierno central y los gobiernos locales para evitar que los objetivos de los proyectos nacionales se modifiquen a solicitud de los alcaldes. En general, dichas solicitudes incrementan los costos y atrasan los proyectos.</p>	DGC / INSEP
c.	<p>Durante la pavimentación de este tramo, cuya duración fue de casi 8 años, el Fondo Vial no atendió estos desvíos o acceso a las comunidades beneficiadas. Por ello se atendió a cargo del proyecto la red vial de los municipios de Guarita, San Juan de Guarita, Tomalá, Tambla, Valladolid y la Virtud.</p>	<p>Promover la coordinación y planificación entre el Gobierno central y los gobiernos locales para evitar que los objetivos de los proyectos nacionales se modifiquen a solicitud de los alcaldes. En general, dichas solicitudes incrementan los costos y atrasan los proyectos.</p>	DGC / INSEP
d.	<p>El proyecto resultó seriamente afectado por la falta de asignación presupuestaria, y fue necesario gestionar un préstamo bancario para su finalización.</p>	<p>Establecer políticas de priorización en el tema de asignaciones presupuestarias para garantizar que los proyectos de gran importancia cuenten con respaldo financiero y evitar así atrasos que le generan grandes pérdidas al Estado.</p>	DGC / INSEP
e.	<p>El rediseño del proyecto se terminó dos años después de iniciado el contrato</p> <p>La orden de cambio No. 3 del ejecutor, del 31 de enero de 2011, un poco más de dos años de iniciado el proyecto, reporta que hasta esa fecha se realizó el rediseño completo del proyecto mejorando su alineamiento horizontal y vertical, aumentando la excavación común en 203 mil metros cúbicos, con un impacto de 13 millones de lempiras.</p> <p>El informe mensual No. 2, septiembre de 2008, expresa que el diseño original es satisfactorio. Sin embargo, el ejecutor empezó a manifestar inconformidad debido a la tardanza en la entrega de la información. Además, el informe No. 6, de enero de 2009, indica que no se ha definido el banco de préstamo a utilizar. También la DGC se tardó en aprobar mayor cantidad de personal para realizar el rediseño.</p>	<p>Definir indicadores de desempeño de la supervisión, similares a los implementados en la preficha técnica de los proyectos del SISOCS.</p> <p>De acuerdo con el artículo 69 de la Ley de Contratación del Estado, no emitir la orden de inicio de los proyectos mientras no esté liberado completamente el derecho de vía y no se garantice acceso a los bancos de material de préstamo.</p> <p>Jerarquizar la atención de los proyectos de acuerdo con lo arrojado por la ficha técnica del SISOCS para una mejor gestión institucional</p>	DGC / INSEP

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
f.	<p>Se ha formado una grieta longitudinal en el tramo desvío CA-4 – San Marcos de Ocotepeque y se corre el riesgo de que la falla se presente en todo el tramo construido cuando haya mayor tráfico.</p> <p>En nota emitida en octubre de 2014, el ejecutor manifiesta su preocupación por el desempeño del pavimento, expresando desacuerdo con el diseño de este, principalmente en relación con la eliminación del acero de refuerzo en las juntas longitudinal de contracción en el eje central de las trochas izquierda y derecha del pavimento.</p>	<p>Diseñar y construir un elemento de concreto armado o de mampostería para una mayor efectividad del confinamiento de las losas de concreto hidráulico, y evitar que se continúe deteriorando.</p> <p>Mantener en observación el tramo construido entre Cololaca y Valladolid para verificar si se presenta el mismo problema.</p>	DGC / INSEP
g.	<p>La losa de concreto hidráulico contratada es de 20 cm de espesor; sin embargo la que se construyó es de 15 cm, según la verificación en campo y la sección típica (falta administrativa al utilizar conceptos de obra para pago, distinto del contratado y del verificado en campo).</p> <p>El enchape de mampostería de 15 cm según contrato tampoco se cumplió.</p> <p>Tampoco se cumplió el procedimiento administrativo en el caso de la actividad contratada para el revestimiento de cunetas, denominada Enchape de Mampostería de 15 cm. En su lugar se hizo una conversión basada en el concreto hidráulico de 4000 psi. Mediante acuerdo interno con el ejecutor, según el informe de marzo 2015, se acordó utilizar el costo del concreto de 4000 psi, dividido entre el precio de la mampostería en cunetas, para obtener un área equivalente que se puede revestir con un metro cúbico de concreto, resultando un espesor colocado de 8.30 cm por metros cuadrado. Esto se realizó en un área de 9,755.10 m².</p>	<p>Generar una orden de cierre de cantidades que reflejen lo que realmente pasó en el proyecto, separando las inversiones en bulevar, desvío CA4- San Marcos de Ocotepeque, reacondicionamiento de calzada después de las suspensiones, monto de inversión por proyecto en suspensión y enchape de cunetas detallado según espesor.</p> <p>Evitar en próximos contratos este tipo de práctica.</p>	DGC / INSEP

4.4 Empresa Nacional Portuaria

4.4.1 Rehabilitación de techo del edificio de la superintendencia de Puerto Castilla

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	No se ha presentado la información relacionada con la invitación y calificación de las empresas.	Transparentar el proceso de adjudicación divulgando la información de las empresas precalificadas.	Empresa Nacional Portuaria

4.4.2 Construcción de área de acceso y casetas de control en la entrada/salida del puerto de San Lorenzo

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.			
b.	No se cuenta con el estudio de impacto ambiental.	Acompañar el proceso de formulación del proyecto con un estudio de impacto ambiental	Empresa Nacional Portuaria
c.	Ausencia de una conceptualización integral del proyecto basado en viabilidad económica, social, ambiental, legal y técnica. Según la Ley Orgánica de la ENP, que data de 1965, la institución tiene independencia para definir sus prioridades. Por lo tanto, no está obligada a que la SEFIN le genere una nota de prioridad administrativa y espacio fiscal.	Actualizar la Ley Orgánica de la ENP e informar de avances físicos y financieros de los proyectos en ejecución ante la SEFIN. Aplicar la Guía Metodológica y Blindaje de Proyectos de la SEFIN.	Empresa Nacional Portuaria y SEFIN
d.	Frente a la entrada que conduce hacia las instalaciones de la ENP, INVEST construirá una rotonda cuyo diseño no ha sido socializado con la Unidad de Ingeniería de la ENP, desconociéndose si afectará o no las operaciones del puerto.	Organizar reuniones para compartir información y asegurar que las nuevas obras no afecten las actividades portuarias.	Empresa Nacional Portuaria e INVEST- H

4.4.3 Obras de terracería y drenaje en predio contiguo a la zona libre para habilitación de pre-puerto de contenedores ENP de Puerto Cortés

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a.	No hay estudio de impacto ambiental de la habilitación de un predio cercano al mar que servirá de estacionamiento para camiones, donde la escorrentía puede facilitar el traslado de aceites hacia cuerpos de aguas cercanos.	Para futuros proyectos identificar e implementar medidas de mitigación ambiental para evitar daños al ambiente y afectaciones a la sociedad. Construir en el canal de drenaje una trampa de grasas para evitar que el aceite contamine cuerpos de agua aledaños.	Empresa Nacional Portuaria
b.	Los informes de auditoría interna no están disponibles en el SISOCS.	Poner a disposición del público los informes de auditoría interna vinculados al proyecto.	Auditoría Empresa Nacional Portuaria

4.5 INVEST-H

4.5.1 Carretera CA-1: Tramo Jícara Galán - Santa Elena

Ítem	Hallazgo	Recomendación	Responsable
a.	El proyecto se licitó con base en un diseño que no respondía a las condiciones reales del tramo que generó atrasos y sobrecostos.	Prever en los contratos de diseño una partida específica para revisión y ajuste del diseño, y desarrollar una revisión conjunta con el supervisor una vez que el proyecto esté próximo a iniciar. Fortalecer la Unidad de Planificación y Evaluación de la Gestión (UPEG) del INSEP, con la dotación de equipo (rugosímetros, deflectómetros, etc.), así como presupuesto para realizar mediciones periódicas del tráfico, y generar estadística de la red vial oficial del país, en coordinación con la DGC y Fondo Vial.	INSEP
b.	El tiempo que los vehículos automotores deben esperar en los retenes sobrepasa el promedio establecido. Los usuarios entorpecen el flujo vehicular al no respetar el orden de llegada en los retenes.	Controlar de forma más eficiente el flujo vehicular. No interrumpir el funcionamiento de los carriles con segmentos muy extensos, a fin de que el tiempo de tránsito se acorte. Solicitar apoyo a la Dirección General de Tránsito para sancionar a los usuarios que no respetan los retenes.	INVEST – H ejecutor y supervisor
c.	La cantidad de medidas de seguridad para los usuarios de la vía es insuficiente.	Colocar más señales de advertencia cerca de los retenes y sitios de trabajo. Habilitar espacios seguros para el paso de peatones en los sitios donde se ejecutan obras.	INVEST – H, ejecutor y supervisor
d.	Debido a la respuesta tardía de las compañías de telecomunicación y de energía para retirar sus instalaciones (postes, alambrado, fibra óptica, etc.), se han presentado atrasos en la ejecución de la obra de aproximadamente 4 meses.	Aplicar la metodología de planificación estratégica institucional con enfoque de resultados de la Secretaría de Coordinación General del Gobierno, y procurar que este ente colabore al más alto nivel en la solución de los problemas.	HONDUTEL, ENEE, INVEST-H, Compañías de Telefonía Celular

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

- De los 298 municipios que tiene el país, el Fondo Vial, a cargo del mantenimiento de la red vial nacional, sólo atiende 182 de ellos; esto equivale al 62 % del total del territorio nacional. Los municipios que concentran el mayor número de proyectos son: **Juticalpa, Danlí, Distrito Central, Choluteca, Roatán, Catacamas y Nacaome**, con un rango de 7 a 10 proyectos por municipio. Ampliando esta escala a un rango de 4 a 12 proyectos por municipio, apenas 32 municipios del país reciben dichos beneficios, representando casi 11 % de la totalidad de municipios de Honduras. El 51 % está en un rango de 1 a 3 proyectos por municipio. El 38 % no cuenta con inversión pública del Fondo Vial.
- Por su parte, la Dirección General de Carreteras, a cargo de la construcción, pavimentación y rehabilitación de la red vial, sólo atiende 179 municipios, equivalente al 59 % del total del territorio nacional. Los municipios que concentran el mayor número de proyectos son: **Distrito Central, Catacamas, San Luis (Santa Bárbara), Santa Lucía, Comayagua, Juticalpa, Nacaome, La Ceiba, Copán Ruinas y Marcala**, con un rango de 8 a 28 proyectos por municipio. Ampliando esta escala a un rango de 4 a 28 proyectos por municipio, apenas se benefician 33 municipios del país, equivalente a casi un 11 % del total. El 48 % se encuentra en un rango de 1 a 3 proyectos por municipio. El 41 % no se beneficia de la inversión pública de la Dirección Nacional de Carreteras.
- El Índice de Participación de las Empresas en los procesos de adquisición de proyectos de infraestructura pública se calcula estadísticamente a partir de los contratos divulgados en el SISOCS. Este revela un 20 % de participación de las empresas en la Dirección General de Carreteras y un 41 % en el Fondo Vial. No se incluyó INVEST-H y la Empresa Nacional Portuaria porque la cantidad de proyectos divulgados es baja, lo que generaría un error estadístico alto.

- Se corre el riesgo de pagar indemnización a los contratistas, y de que los costos de los proyectos aumenten, porque las unidades ejecutoras han incumplido el artículo 69 de la Ley de Contratación del Estado cuya instrucción es no dar la orden de inicio si aspectos como adquisición de inmuebles, permisos y/o derechos necesarios no están resueltos.

- Las adendas a los contratos de algunos proyectos incluyen un objeto diferente del originalmente previsto, violando el artículo 123 de la Ley de Contratación del Estado y artículos 203 y 205 de su Reglamento.

- En algunos proyectos el supervisor presenta debilidad técnica que se evidencia por la presentación del rediseño dos años después de iniciado el proyecto.

- La evaluación de los proyectos a posteriori que realizan el TSC y la Unidad de Auditoría Interna del INSEP no contribuye a solucionar o prevenir problemas de inversión pública.

- El INSEP no cuenta con la Nota de Prioridad inicial de los proyectos de larga data, la cual es importante para conocer la visión original del proyecto desde un ente externo.

- La SEFIN elabora informes de evaluación de los proyectos, así como de las visitas de campo que realizan. Sin embargo, según lo manifestado, no los socializan con el INSEP e INVEST-H, desaprovechando recursos que sirven de retroalimentación para mejorar la ejecución de los proyectos.

- Tanto los proyectos APP como los tradicionales enfrentan invasiones paulatinas donde previamente se había liberado el derecho de vía. Si este problema no se atiende oportunamente, el costo de inversión será mayor cuando se presente de nuevo la necesidad de ampliar la vía.

- En ninguno de los proyecto APP incluidos en el estudio de aseguramiento se tuvo acceso a la información financiera negociada. Por ello no se tiene el contexto financiero real requerido para el análisis integral del proyecto. Al no disponer de la información de los modelos financieros resultó imposible hacer el análisis del Valor por Dinero, dificultando la comparación cuantitativa cuyos resultados indicarían qué modalidad de contratación es más conveniente; es decir la conveniencia de desarrollar un proyecto mediante la contratación tradicional o mediante una asociación público-privada.

- Según la documentación divulgada, algunas fianzas y pólizas del contrato de concesión de ambas APP están vencidas. La falta de vigencia de cualquiera de las pólizas exigidas en el contrato de concesión es causal de terminación o caducidad de la concesión de acuerdo con lo establecido en el capítulo XVI del mismo contrato.

- El Fondo Vial no cuenta con los recursos necesarios para dar mantenimiento a sus proyectos y potenciar su inversión. Debido a esa limitante, no realiza trabajos de conservación

provocando que, a la larga, los tramos carreteros demanden obras de rehabilitación a un costo mucho mayor.

- Los proyectos iniciados hace muchos años fueron seriamente afectados por la falta de asignación presupuestaria que obligó a gestionar un préstamo bancario para su finalización.

- La deforestación incide directamente en las comunidades y las carreteras. En la época de invierno, las escorrentías poseen mayor velocidad y caudal afectando los sistemas de drenaje de las carreteras, que pueden no estar diseñados para requerimientos de magnitudes determinadas. Además, los derrumbes obstaculizan el funcionamiento de los drenajes. En el caso de los puentes, los ríos incrementan su caudal y arrastran objetos de gran tamaño que pueden impactar en las estructuras y provocar daños parciales o totales.

- El subtramo Sección IB del Corredor Logístico entre Goascorán y la Villa de San Antonio requiere mayor atención. Al analizar el contexto nacional, es vital concentrar esfuerzos para concluir los tramos del Corredor Logístico, traspasarlos a la concesión y evitar el deterioro de la Sección IA, Villa de San Antonio – Lamaní

- En la actualidad, la SEFIN está aplicando el programa Sistema Nacional de Inversión Pública de Honduras (SNIPH) basándose en el presupuesto plurianual. Sin embargo, se arrastran algunos problemas presupuestarios de años anteriores debido a que varias entidades se vieron afectadas por las reasignaciones de fondos en un contexto de irresponsabilidad fiscal.

- El alto número de modificaciones que sufren los contratos es de nuevo una de las debilidades detectadas en los proyectos de infraestructura asegurados por la Iniciativa CoST, evidenciando débil planificación y diseño por parte de las instituciones públicas ejecutoras.

- La Guía Metodológica de la SEFIN para el blindaje de proyectos, en práctica a partir de 2015, no está siendo aplicada con rigurosidad; por ejemplo, de los 53 proyectos asegurados, solo algunos de cooperación externa cuentan con una evaluación ex-ante, es decir, al inicio del ciclo de gestión del proyecto.

- La falta de independencia presupuestaria, planificación y ausencia de una política pública de participación ciudadana y rendición de cuentas afectan el Fondo Vial. La ausencia del fideicomiso con fondos provenientes de los combustibles, según se estipula en la Ley del Fondo Vial, genera gran incertidumbre presupuestaria.

- Tanto en el Fondo Vial como en la Dirección General de Carreteras hace falta una adecuada planificación que proyecte la inversión apoyados en un análisis socioeconómico, con un marco territorial y urbanístico, para programar la inversión a mediano y largo plazo con efectividad en el desarrollo del país.

- Según el análisis de variables socioeconómicas, la Dirección General de Carreteras del INSEP y el Fondo Vial priorizaron la inversión arbitrariamente, es decir impredeciblemente.

- Ingreso incorrecto de los datos de coordenadas geográficas en el SISOCS dificulta derivar información y generar análisis que potencialicen la toma de decisiones bajo un esquema de priorización y un adecuado análisis multivariable.

- Varios proyectos presentan inconsistencias entre la información del presupuesto real y el presupuesto que aparece en la base de datos. Así, la ciudadanía no tiene información correcta sobre el monto de los proyectos que se ejecutan en sus comunidades. Dicha práctica violenta principios fundamentales de acceso a la información pública, transparencia y rendición de cuentas.

- Los dos proyectos evaluados de APP no están cumpliendo todas las medidas del Plan de Gestión Ambiental y de Seguridad (PGAS).

- En general, las leyes indican con claridad el rol y las responsabilidades que competen a COALIANZA y a la SAPP, sin embargo estas instituciones presentan algunas deficiencias en cuanto a la ejecución de actividades que demandan coordinación interinstitucional.

- La SAPP sigue sin divulgar información relacionada con los incumplimientos de los contratos para cerrar la brecha con el Marco de divulgación CoST – Banco Mundial.

- Existe la necesidad de mejorar en la calidad de los estudios de factibilidad para tener certeza de lo que se va a construir y el costo que eso conlleva. Esta práctica debilita la estructuración de los proyectos y, en un futuro, renegociaciones entre el Estado y el concesionario, perdiendo el principio de competencia bajo el cual se licitó la APP.

- **La socialización no contempló procesos de retroalimentación** de otros actores, generando algunas **inconformidades**.

- Hay un riesgo de atraso en la ejecución de obras complementarias a cargo del Gobierno Nacional y Local.

- Según el Índice de Elegibilidad la variable **cohesión interinstitucional presenta debilidades**, afectando la solución a problemas de orden público.

- La planificación de ciertos proyectos no incluyó la consulta ciudadana para socializar la obra, buscar consensos y pactar acuerdos, provocando el rechazo de algunos sectores de la población.
-
- La falta de recursos financieros estatales para la atención oportuna y adecuada de la red vial nacional ha desencadenado el deterioro progresivo de las carreteras, que hoy requieren costosas obras de rehabilitación y reconstrucción. Las posibilidades del Estado para financiar dichas obras son limitadas, concentrando sus esfuerzos en atenciones paliativas que no aportan soluciones a mediano o largo plazo. La participación de capitales privados podrían solventar en gran medida esta problemática, siempre y cuando se realicen estudios que permitan identificar las acciones más adecuadas en materia social, económica y técnica.
-
- La falta de una adecuada sincronización entre retenes y entre proyectos ha afectado a los usuarios de las vías. «Por ejemplo, los tiempos de espera en retenes de la carretera hacia el sur son de hasta 50 minutos».
-
- Amparada en su Ley Orgánica de 1965, la ENP define por sí sola sus prioridades ya que no depende de una nota de prioridad administrativa ni de espacio fiscal; tampoco está obligada a seguir otras medidas, como la aplicación de la guía metodológica...de la SEFIN. Por los avances que se han dado en el tema de transparencia y rendición de cuentas, dicha Ley está descontextualizada y no contribuye al necesario ordenamiento fiscal del país..
-

Recomendaciones

- Incluir en los procesos de divulgación de CoST y SISOCS la precalificación de las empresas con la respectiva información de respaldo, generando aviso de precalificación, indicadores, informes de recepción y evaluación, y listado de empresas precalificadas.
-
- Incluir en el perfil del proyecto un análisis de impacto de la inversión basado en datos socioeconómicos en un marco territorial y urbanístico, demostrando que la priorización de la inversión está orientada a generar mayor calidad de vida en la población con recursos limitados. Al momento de programar proyectos de infraestructura vial, introducir variables socioeconómicas para evitar la desigualdad territorial.
-
- Promover convenios de cooperación entre las entidades de adquisición y el Observatorio Universitario de Ordenamiento Territorial (OUOT).
-
- En caso de que la atención de otros tramos sólo sea factible a través de contratos ya existentes, modificar tiempo y monto de acuerdo con lo establecido en el artículo 123

de la Ley de Contratación del Estado y los artículos 203 y 205 de su reglamento, con el propósito de no afectar los objetivos que se trazaron originalmente para el proyecto.

-
- Definir indicadores de desempeño en los contratos de supervisión similares a los implementados en la preficha técnica de los proyectos del SISOCS, para asegurar un seguimiento adecuado a los proyectos y tomar medidas oportunas ante alguna deficiencia. El incumplimiento de dichos indicadores debería llevar a la rescisión del contrato.
-
- Divulgar las garantías vigentes tomando en consideración que el vencimiento de cualquiera de las pólizas de garantía exigidas en el contrato de concesión es causal de terminación o caducidad de la concesión según el capítulo XVI del mismo contrato.
-
- Definir políticas de mantenimiento basadas en las demandas técnicas de las carreteras, estableciendo periodos de mantenimiento según la importancia de los tramos y nivel de vulnerabilidad. Gestionar de forma obligatoria los recursos necesarios para conservar la inversión que se realiza, asegurando que en el futuro el tramo sea atendido con actividades de conservación, y no de rehabilitación que implicarán un costo mucho mayor. En todas las carreteras se debe priorizar el buen funcionamiento del drenaje para que el agua no deteriore la calzada.
-
- En los proyectos de inversión pública tradicional, establecer políticas de priorización para la definición de las asignaciones presupuestarias, asegurando que los proyectos de gran envergadura no se atrasen por falta de respaldo financiero.
-
- Divulgar el monto de inversión acumulado según su procedencia e informar a la población sobre la política pública de inversión en infraestructura productiva y cómo el uso de fondos externos, privados o fideicomisos contribuye a lograr una mejor calidad del servicio que prestan las obras sin generar un sobre endeudamiento.
-
- Coordinar con las instituciones ambientales la planificación y ejecución de programas de reforestación de las áreas afectadas por el gorgojo descortezador y la tala en general.
-
- De acuerdo con el artículo 69 de la Ley de Contratación del Estado, no emitir la orden de inicio de los proyectos mientras no esté liberado completamente el derecho de vía y no se garantice acceso a los bancos de material de préstamo.
-
- Jerarquizar la atención de los proyectos de acuerdo con lo arrojado por la preficha técnica del SISOCS para una mejor gestión institucional.
-
- Capacitar y certificar en gestión de base de datos y sistemas de información geográfica al personal que esté a cargo del ingreso de información al SISOCS.
-

- Solicitar al concesionario el cumplimiento de todas las medidas incorporadas en el Plan de Gestión Ambiental y de Seguridad, bajo responsabilidad de la SAPP.

- Contratar a un especialista que realice auditorías ambientales y sociales periódicas a los concesionarios, bajo responsabilidad de la SAPP.

- **Lograr una mayor cohesión interinstitucional** a través de la aplicación de la **Metodología para planificación Estratégica Institucional con Enfoque de Resultados** de la Secretaría de Coordinación General del Gobierno.

- Diseñar y publicar un **manual** que desarrolle el plan de socialización de las etapas de diseño, ejecución y operación, e incluya **mecanismos de sostenibilidad** con amplia participación; así como un plan **de gestión de riesgos de la inversión y un plan estratégico de comunicación**.

- Crear, diseñar y desarrollar mecanismos de trabajo conjunto entre COALIANZA y la SAPP, en los cuales también incluyan a las instituciones públicas beneficiarias de los proyectos de alianza público-privada.

- **Aplicar el Estándar CoST –Marco de Divulgación del Banco Mundial–, Leyes de Acceso a la Información Pública –Leyes APP–** para incidir en la percepción que la población tiene acerca de la opacidad (falta de transparencia) y secretividad en la ejecución de las APP.

- **Sistematizar experiencias con el objetivo de crear** manuales, procesos y políticas públicas que generen la **estructura técnica permanente, competente y capacitada** en APP.

- **Incorporar en los contratos** del inversionista operador privado de COALIANZA la **obligatoriedad de publicar un portal con detalles de las subcontrataciones otorgadas**, sobre todo a empresas nacionales donde, además, se consigne su porcentaje de participación dentro de la inversión total de la obra; y se acredite el registro de las empresas extranjeras en el Comité Intercolegial de Registro y Clasificación de Empresas Constructoras y Consultoras en Ingeniería y Arquitectura (CIRCE).

- En torno a la participación ciudadana en la toma de decisiones, establecer **mesas de consulta y socialización de proyectos** con representantes de los actores directamente involucrados, tal es el caso de los colegios profesionales ligados a la industria de la construcción, bajo la responsabilidad de COALIANZA.

- Terminar los tramos correspondientes al Corredor Logístico y trasladarlos a la concesión, evitando el deterioro de la Sección IA, Villa de San Antonio – Lamaní.

- Implementar los diferentes tipos de evaluación a lo largo de la vida del proyecto (evaluación intermedia, expost, impacto y de efecto) indicados en la La Guía Metodológica de la SEFIN para el blindaje de proyectos.

- Incluir a la Dirección de Obras Públicas del INSEP dentro de las entidades que están adscritas a CoST.

- Mejorar la movilidad del circuito de múltiples retenes y proyectos, reduciendo los tiempos de espera, laborando en secciones más cortas e incluyendo en los contratos la simulación matemática del tráfico (Teoría de Colas).

- Actualizar la Ley Orgánica de la Empresa Nacional Portuaria para que permita, entre otros puntos, establecer vínculos con la Ley Orgánica del Presupuesto y con la Guía Metodológica y Blindaje de Proyectos de SEFIN.

Referencias documentales y bibliográficas

CoST Honduras (2016). Estudio del segundo aseguramiento de proyectos de infraestructura. Tegucigalpa, MDC.

Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo / Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo. (2014). Guía de Referencia de Asociaciones Público - Privadas, Versión 2.0. Washington, DC: Banco Mundial.

Banco Mundial, OCDE, CoST y el PPIAF. (2016). Marco de Divulgación de Información de las Alianzas Público - Privadas. Washington, DC: Banco Mundial.

www.sisocs.org

El Grupo Multisectorial (GMS) de CoST se constituyó en una instancia de diálogo y colaboración permanente, a partir del 24 de febrero del 2015 con la firma de los Estatutos CoST Honduras por parte de los representantes legales de las instituciones y organizaciones que lo integran. El GMS está integrado actualmente por 9 miembros, 3 por cada uno de los sectores de gobierno, sector privado y sociedad civil: Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva (GSIP), Dirección Presidencial de Transparencia y Modernización del Estado (DPTME), Instituto de Acceso a la Información Pública (IAIP), Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción (CHICO), Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras (CICH), Cámara Hondureña de Empresa de la Consultoría (CHEC), Asociación para una Sociedad Más Justa (ASJ), Fundación Democracia sin Fronteras (FDsF) y Espacio Regional de Occidente (EROC).

CoST Honduras Multi-Stakeholder Group



@CoSTHonduras

