

## PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### HONDURAS

#### INFORMACIÓN GENERAL

<b>Nombre del Programa:</b>	Programa de Transporte Público para Tegucigalpa		
<b>Número del Programa:</b>	HO-T1141		
<b>Equipo del Proyecto:</b>	Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de equipo; Alejandro Taddia (INE/TSP); Vera Lucia Vicentini (INE/TSP); Carlos Mojica (INE/TSP); Miguel Coronado (LEG/SGO); Santiago Mesta Orendain (LEG/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).		
<b>Fecha de la Solicitud:</b>	20 de abril de 2010		
<b>Beneficiario:</b>	Alcaldía Municipal del Distrito Central (AMDC)		
<b>Organismo Ejecutor:</b>	Alcaldía Municipal del Distrito Central (AMDC). <sup>1</sup>		
<b>Plan de Financiamiento:</b>	BID(InfraFondo)	US\$	1.000.000,00
	Local:	US\$	250.000,00
	Total	US\$	1.250.000,00
<b>Fechas tentativas:</b>	Elegibilidad		Mayo 2010
	Aprobación		Julio 2010

#### I. ANTECEDENTES

- 1.1 **Marco socioeconómico** Tegucigalpa posee alrededor de un millón de habitantes. El plan Tegucigalpa 450 prevé su expansión poblacional a 2 millones en los próximos 20 años e identifica las principales necesidades para orientar la expansión geográfica. Entre los principales temas a considerar para dar una respuesta sostenible a este crecimiento se encuentra la necesidad de contar con un plan de ordenamiento territorial adecuado y la necesidad de reformar el sistema de movilidad urbana para que el futuro crecimiento tenga un desarrollo orientado alrededor de sistemas de transporte sostenible, en particular el transporte público y el transporte no motorizado.
- 1.2 **Problemática del transporte urbano:** Los principales problemas del transporte y tránsito de Tegucigalpa incluyen: congestión vehicular producto de restricciones en la capacidad vial, sobreoferta de servicios de transporte público urbano y preponderancia del transporte individual motorizado. La ciudad posee un número bastante elevado de vehículos de transporte público<sup>2</sup> y en la flota de automóviles particulares ha crecido a un ritmo del 10% anual como resultado del crecimiento económico, la reducción en los precios de los automóviles y la falta de un sistema de transporte público eficiente.

<sup>1</sup> Con el apoyo del Banco por intermedio de INE/TSP, para la selección y contratación del componente II

<sup>2</sup> A la fecha, Tegucigalpa registra 2250 ómnibus de 54 pasajeros, 1500 busitos (micro-ómnibus) de 14 pasajeros, 7300 taxis legales y 3000 taxis informales

- 1.3 El transporte público recoge el 71% de los viajes de la ciudad pero el servicio prestado es de baja calidad. Esto es causado por las condiciones de tráfico e infraestructura, pero también por la falta de una regulación y fiscalización adecuada. Por una parte, las regulaciones actuales incentivan la competencia por los pasajeros en las calles, generando accidentes e ineficiencias en el flujo de tráfico. Este fenómeno suele presentarse cuando la remuneración económica de empresas operadoras y conductores está directamente ligada al número de pasajeros recogidos<sup>3</sup>. Por otra parte, mientras que el licenciamiento y la regulación de rutas están a cargo del Gobierno Central, la ciudad no tiene mayores atribuciones en materia de gestión del transporte público, con la excepción del establecimiento de paradas y la identificación de las vías autorizadas para la circulación del transporte público.<sup>4</sup> Desde el punto de vista normativo y regulatorio, y en un contexto de capacidad institucional limitada, la separación de atribuciones entre ambos niveles de gobierno genera dificultades adicionales para introducir cambios significativos en el sistema de transporte público.
- 1.4 A estos temas se agrega el hecho que la tarifa al usuario (US\$0.15) solamente cubre alrededor del 25% del costo de operación del transporte público. El resto de los aportes a la operación provienen del Gobierno Central en concepto de subsidio y bono complementario. Los subsidios obedecen a una política nacional de mantener baja la tarifa del transporte público. Como resultado, a nivel nacional se destinan anualmente 440 millones de lempiras (US\$22 millones) en subsidiar el servicio a través de aportes directos a las empresas operadoras. Este mecanismo distorsiona la asignación adecuada de recursos escasos debido a la imposibilidad de dirigir los subsidios a los usuarios más dependientes del transporte público<sup>5</sup> y la incapacidad de fiscalizar adecuadamente la asignación del subsidio<sup>6</sup>.
- 1.5 **Estrategia y alternativas de intervención.** Las autoridades municipales y nacionales han decidido impulsar una reforma significativa al sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad Tegucigalpa. Este programa de transporte masivo generaría una estructura legal e institucional sostenible y eficiente que asegure una mejor asignación de los recursos públicos. Igualmente, el programa permitirá a la ciudad ofrecer un servicio de transporte público de mejor calidad mediante inversiones en infraestructura y reformas en la industria del transporte. En este sentido, se han identificado las siguientes alternativas de intervención para un programa de transporte basados en las mejores prácticas internacionales:
- a. Reorganización de servicios y operadores:* El sistema de transporte público tradicional se mejoraría reorganizando rutas, impulsando la renovación y

---

<sup>3</sup> Este fenómeno es común en varias ciudades latinoamericanas y ha sido denominado como la guerra del centavo

<sup>4</sup> En este sentido, la municipalidad tiene un campo de acción muy limitado por las características topográficas de Tegucigalpa.

<sup>5</sup> Al financiar la oferta, los subsidios son percibidos igualmente por todos los usuarios de transporte público independientemente de su capacidad de pago.

<sup>6</sup> Al financiar la oferta, los subsidios son percibidos por las empresas como un derecho y no como una contraprestación por el servicio que deben proveer

modernización de la flota, promoviendo la constitución de empresas entre los actuales operadores de transporte, reduciendo la sobreoferta y mejorando la eficiencia de la regulación y de la fiscalización.

*b. Reorganización de servicios y operadores con inversión moderada en infraestructura:* Además de la reorganización, se implementarían corredores exclusivos para la operación en los tramos de la red con mayor demanda, mientras que en otros compartiría la vía con el tránsito mixto. La regulación y fiscalización del servicio pasan a manos de una entidad única. Los ómnibus serían reemplazados por otros de tecnología más moderna, piso bajo y alta capacidad. Las paradas de bus se mantendrían como parte del mobiliario urbano de la ciudad y el recaudo se haría dentro del vehículo con un mayor grado de tecnificación que el actual.

*c. Reorganización de servicios y operadores con inversión en infraestructura tipo Bus Rapid Transit:* Además de la reorganización, el sistema proveería corredores segregados en todas las avenidas principales. Se construirían estaciones exclusivas para el ascenso y descenso de pasajeros y el recaudo se haría fuera del vehículo. La regulación y fiscalización del servicio pasan a manos de una entidad única. Esta alternativa requeriría mayores necesidades en materia de espacio vial y espacio público, pero tendría capacidad de absorber las nuevas demandas que se presentarán con la expansión urbana.

- 1.6 Los corredores de transporte generarán una dinámica urbana de desarrollo inmobiliario que podría ser utilizada en beneficio del proyecto al atraer una mayor demanda y generar recursos adicionales. La mayor densidad urbana, el aumento en la valorización de los terrenos y los cambios en el uso del suelo son aspectos que la ciudad identificaría durante la planificación del corredor, con vistas a capitalizar este aumento de valor en inversiones públicas. Una rápida visita por la ciudad permitió identificar varios corredores que tienen la capacidad física y el potencial para una intervención integral en transporte urbano.
- 1.7 El Banco ha contratado una consultoría que está apoyando a la ciudad de Tegucigalpa en la conceptualización de un programa de transporte público masivo para la ciudad, incluyendo la selección de la mejor alternativa considerando los niveles de oferta y demanda del sistema, las condiciones empresariales de los operadores, entre otros, y la priorización de las principales rutas de transporte masivo, entre las cuales se incluiría aquella a ser atendida por el programa. Adicionalmente, la consultoría definirá los estudios y actividades necesarios para poder llevar a cabo la pre-inversión del programa, parte de los cuales se prevé sean financiados por la presente cooperación técnica.

## II. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN

- 2.1 **Objetivo:** El objetivo de la CT consiste en apoyar a la Alcaldía Municipal del Distrito Central (AMDC) en el proceso de mejoramiento del sistema de transporte público, que le permita a la ciudad ofrecer soluciones de movilidad sostenible y asequible. En particular, se busca proveer asistencia técnica,

fortalecimiento institucional y generar la capacidad necesaria para planear y ejecutar un programa de transporte masivo.

2.2 Para lograr el objetivo propuesto, la CT busca apoyar a la ciudad en el desarrollo de las siguientes actividades:

2.3 **Componente 1. Fortalecimiento Institucional (US\$300,000):** Mediante este componente se busca generar la estructura institucional necesaria, al interior de la ciudad de Tegucigalpa, para la planeación y ejecución de un programa de transporte masivo. Este componente incluye: (i) Contratación de personal especializado para fortalecer al personal local de la ciudad y dirigir la administración de los estudios de pre-inversión. Se espera que este grupo de expertos cumpla roles multi-disciplinarios en temas de planeación urbana, modelación de transporte, diseño de infraestructura, supervisión socio-ambiental, regulación de transporte, comunicación social y gestión inter-institucional. (ii) Financiación de equipos requeridos para la administración de los estudios de pre-inversión. La administración de los estudios deberá contar con las herramientas apropiadas por lo cual se financiaría el hardware y software requerido para supervisar actividades técnicas como el análisis de encuestas, proyecciones de crecimiento urbano y los modelos de transporte entre otros.

2.4 **Componente 2. Estudios de Pre-inversión (US\$950,000):** Para este componente se contratarán servicios de consultoría especializados con conocimiento específico en procesos de reorganización de sistemas de transporte público. Los siguientes estudios han sido identificados como prioritarios para ejecutar la fase de planificación del proyecto y partirán de la base del estudio conceptual que se encuentra en curso: (i) estudio de demanda y factibilidad económica (ii) diseño conceptual del corredor y pre-diseño operacional de transporte; (iii) estrategia de comunicación y socialización del proyecto; y (iv) análisis ambiental (AA), el cual identificará: (a) los potenciales impactos ambientales y sociales de carácter estratégico a nivel de la ciudad que podrían resultar de la construcción y operación del corredor, considerando la dinámica de desarrollo socioeconómico de la ciudad, las tendencias de expansión del uso y ocupación del suelo, la calidad de vida de la población y la protección de los recursos naturales del ambiente urbano; (b) los potenciales impactos socioambientales en el área de influencia directa del corredor resultantes de las obras de construcción del corredor y de operación del sistema; (c) la identificación del marco legal e institucional y de gestión socioambiental aplicable al proyecto, incluyendo las Políticas y Salvaguardias del Banco y los requerimientos de permisos y licencias ambientales locales; y (d) el plan de gestión ambiental y social a ser aplicado al programa. Los mencionados estudios permitirán a la contraparte contratar, con un eventual apoyo de un préstamo del Banco, los diseños de ingeniería de detalle y de ser necesario los planes detallados de gestión y participación social para el corredor priorizado.

### III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 3.1 El costo total estimado para la CT es de US\$1,250.000, de los cuales US\$1,000.000 serían financiados por el InfraFondo y US\$250,000 serán recursos de contrapartida local aportados en especie (costos locales de administración y seguimiento de la CT). El plazo de ejecución de la CT es de 18 meses y de desembolsos de 24 meses.

<b>Cuadro III-1 Costos y Financiamiento (miles US\$)</b>			
<b>Descripción</b>	<b>InfraFondo</b>	<b>Contrapartida</b>	<b>TOTAL</b>
Componente I	200	100	300
Componente II	800	150	950
<b>TOTAL</b>	<b>1.000</b>	<b>250</b>	<b>1.250</b>
Participación (%)	80%	20%	100%

### IV. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

- 4.1 **Organismo ejecutor:** El Organismo Ejecutor será la AMDC. Quien llevará adelante la adquisición de bienes y servicios y la contratación de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT, de acuerdo con los lineamientos de las políticas y procedimientos de adquisiciones del Banco. No obstante, a solicitud del beneficiario, el Banco, a través del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte (INE/TSP) será el responsable de la contratación y los pagos de la consultoría prevista en el componente II.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la División de Transporte (INE/TSP) y en coordinación con la AMDC, será el responsable de la selección y contratación de servicios de consultoría, previstos en el componente II, bajo los lineamientos de las políticas y procedimientos de adquisiciones del Banco. La AMDC tendrá la responsabilidad técnica por la ejecución de la operación, dando seguimiento y apoyo técnico a los consultores seleccionados, en coordinación con el Banco - así como con otras entidades vinculadas al Programa. La AMDC será el responsable final de la aprobación de los informes, los cuales serán presentados tanto al beneficiario como al Banco.


### V. PLAN DE ACCIÓN

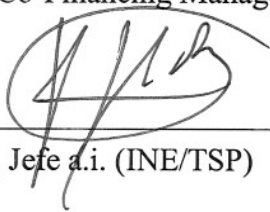
- 5.1 La ejecución de los estudios demandaría un plazo no inferior a los 18 meses. Durante este período la municipalidad de Tegucigalpa acumulará conocimiento, creando capacidad institucional, técnica y de gestión de recursos financieros. Asimismo, este período servirá de preparación para la contratación y ejecución de las obras y la licitación de los servicios de operación de transporte y el sistema de recaudo. Se espera contar con la aprobación de esta cooperación técnica para junio de 2010. Por lo que, simultáneamente se iniciará el proceso de selección y contratación de las consultorías que constituyen las requeridas para la preparación de la operación de préstamo.


## VI. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 6.1 Esta cooperación técnica no genera impactos ambientales y sociales negativos, dado que lo que financia son estudios. Los impactos positivos que se esperan de la construcción del corredor vial son, mejora en las condiciones de tráfico de la Ciudad, una reducción de los tiempos de viaje, consumo de combustibles, los niveles de contaminación local y global, los costos de mantenimiento del parque automotor, y en el número de accidentes de tránsito.
- 6.2 Los principales impactos ambientales negativos previstos son principalmente resultantes de la etapa constructiva, los cuales son localizados, de baja magnitud, corta duración y de carácter reversible. Las obras serán ejecutadas dentro del derecho de vía existente, por lo que no habrá reasentamientos.
- 6.3 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la Cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación en categoría "C".

## VII. APROBACIÓN

Elegibilidad.:   
Gehard Lair  
Grants and Co-Financing Management  
Fecha: 05/03/10

Vo. Bo.:   
Néstor Roa, Jefe a.i. (INE/TSP)  
Fecha: 05/03/10

Aprobado.:   
Federico Basaños, Gerente (INE/INE) a.i.  
Fecha: 05/03/10

**SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT**

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	Road Programs
	<b>Type of Operation</b>	Technical Cooperation
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Miroslava Nevo (miroslavae@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Programa de Transporte Público para Tegucigalpa
	<b>Project Number</b>	HO-T1141
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	Vicentini, Vera Lucia(veraluciav@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2010-04-12
	<b>Additional Comments</b>	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Road Programs	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	If a Technical Cooperation, the operation is associated with the design and/or implementation of a major investment loan in infrastructure.	(B.04)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	<b>Additional Comments:</b>		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Vicentini, Vera Lucia(veraluciav@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2010-04-12

**SAFEGUARD SCREENING FORM**

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	Road Programs
	<b>Type of Operation</b>	Technical Cooperation
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	Honduras
	<b>Project Status</b>	TC Profile
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Miroslava Nevo (miroslavae@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Programa de Transporte Público para Tegucigalpa
	<b>Project Number</b>	HO-T1141
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	Vicentini, Vera Lucia(veraluciav@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2010-04-12
<b>Additional Comments</b>		

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> C	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>		<b>Comments:</b>
		<input type="checkbox"/> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. <input type="checkbox"/> Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.). <input type="checkbox"/> The Project Team must send the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
---	---------------------------------	----------------------------

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Vicentini, Vera Lucia(veraluciav@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2010-04-12