

HONDURAS

**PROYECTO DE TRANSPORTE PÚBLICO
PARA EL DISTRITO CENTRAL
(TEGUCIGALPA - COMAYAGÜELA)**

(HO-L1061)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Miroslava de Nevo, Jefe de Equipo; Vera Lucia Vicentini, Alejandro Taddia, Carlos Mojica y Caterina Vecco (INE/TSP); Trinidad Zamora (TSP/CHO); Irma Liliam Castillo, Xiomara Hernandez y Fabio Gordillo (Consultores); Miguel Orellana (PDP/CHO) y Juan Carlos Pérez Segnini (LEG/SGO).

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, Problema, y Justificación.....	2
B.	Objetivos, Componentes y Costos.....	5
C.	Marco para Resultados con Indicadores Clave	9
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES	10
A.	Instrumentos Financieros.....	10
B.	Riesgos Ambientales y Sociales.....	10
C.	Riesgos Fiduciario.....	11
D.	Otros Aspectos Especiales y Riesgos.....	11
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	13
A.	Mecanismo de Ejecución.....	13
B.	Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación	15
C.	Actividades Significativas Posteriores a la Aprobación.....	15

ANEXOS

- ANEXO I: Resumen de Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
- ANEXO II: Matriz de Resultados
- ANEXO III: Resumen de Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS

REQUERIDOS

1. Plan de Adquisiciones (PA)
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361642>
2. Plan Operativo Anual (POA)
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361629>
3. Esquema de Monitoreo y Evaluación
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361272>
4. Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto (IGAS)
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361298>
5. Plan de Ejecución del Proyecto (PEP)
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361280>

OPCIONALES

1. Estudio Económico y Financiero - Prefactibilidad
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361779>
2. Nota Técnica Transporte
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361864>
3. Conceptualización del TRANS - 450
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361846>
4. Mejoramiento sistema vial urbano en Tegucigalpa –informe final
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361829>
5. Programación Financiera
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35361749>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMDC	Alcaldía Municipal del Distrito Central
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CO	Capital Ordinario
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
GdH	República de Honduras
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto
JICA	Agencia de Cooperación Internacional del Japón
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PEP	Plan de Ejecución del Proyecto
POA	Plan Operativo Anual
SECI	Evaluación de la Capacidad Institucional
SOPTRAVI	Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
TIR	Tasa Interna de Retorno
TRANS-450	Programa de Transporte Público Masivo para la AMDC
UE	Unidad Ejecutora
UGA	Unidad de Gestión Ambiental
VPN	Valor Presente Neto

HONDURAS
PROYECTO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL DISTRITO CENTRAL
(TEGUCIGALPA - COMAYAGUELA)
(HO-L1061)

RESUMEN DEL PROYECTO

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República de Honduras		Plazo de Amortización:	Financiamiento Paralelo	
Organismo ejecutor: Alcaldía del Municipio del Distrito Central (AMDC)			FOE	CO
		Período de Gracia:	40 años	30 años
Fuente	Monto (US\$ millones)	Plazo de Desembolso:	40 años	5.5 años
Financiamiento Paralelo FOE (30%)	9.0	Plazo de Desembolso:	5 años	5 años
Financiamiento Paralelo CO (70%)	21.0	Comisión de Inspección y Vigilancia:	N/A	*
		Tasa de Interés:	0.25%	LIBOR
Aporte local (AMDC)	3.0	Comisión de Crédito:	N/A	*
Total	33.0	Moneda:	Dólares de los EE.UU.	Dólares de los EE.UU., FU ¹
Esquema del Proyecto				
<p>Objetivo: El programa tiene por finalidad contribuir a la mejora de la calidad de vida de la población del área de intervención, a través de la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte. El objetivo de este proyecto es mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general con el fin de estructurar una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible a la población de menores recursos y facilite el transporte hacia las oportunidades de trabajo y desarrollo económico y social. Para lograr estos objetivos, el proyecto ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: (i) construcción del primer corredor de transporte público masivo; (ii) fortalecimiento institucional; (iii) administración; y (iv) auditorías y evaluaciones.</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales: Las siguientes serán condiciones previas al primer desembolso: (i) suscripción del Convenio Subsidiario de Ejecución (¶3.2); (ii) que la UE esté constituida, con al menos las siguientes posiciones claves cubiertas: el coordinador del proyecto, un especialista en transporte, planificación y seguimiento, un especialista de adquisiciones, un especialista financiero, un especialista en monitoreo y seguimiento, un especialista social y un especialista ambiental (¶3.2); y (iii) aprobación y la entrada en vigencia del Manual Operativo del Proyecto, previa no objeción del Banco (¶3.3). Las siguientes serán condiciones especiales de ejecución: (a) previo a la firma del contrato de obras del BRT se deberá contar con la Licencia Ambiental a ser emitida por la Unidad de Gestión Ambiental (UGA) de la Alcaldía y el correspondiente acuerdo de mitigación de impactos a ser firmado por la UE y la UGA. (¶2.4)</p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna</p>				
<p>El Proyecto es coherente con la Estrategia de País: Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>				
<p>El Proyecto califica como : SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Sector <input type="checkbox"/> Geographic <input type="checkbox"/> Headcount <input type="checkbox"/></p>				
<p>Adquisiciones: Véase el párrafo ¶3.6</p>				

^(*) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

^(**) En vista que la tasa ajustable será discontinua el 1° de julio de 2009, ésta será reemplazada por Libor con obligación de fijar tasa.

¹ Facilidad Unimonetaria.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problema, y Justificación

- 1.1 **Contexto general.** La Alcaldía Municipal del Distrito Central (AMDC) conformada por las ciudades de Tegucigalpa y Comayagüela, posee alrededor de un millón de habitantes, ubicados principalmente en la periferia. El casco urbano está dedicado en su mayoría a comercio, oficinas e instituciones de servicios públicos y privados. La distribución geográfica de la población y su actividad socioeconómica condicionan su movilidad, con gran impacto en los servicios de transporte y en el tránsito. La AMDC cuenta con un Plan Estratégico de Desarrollo al año 2028, (al cumplirse 450 años de su fundación), estructurado mediante una metodología participativa y denominado Plan Capital 450¹. Este Plan prevé la expansión poblacional de la AMDC a 2 millones en los próximos 20 años e identifica la necesidad de contar con un ordenamiento territorial adecuado y de reformar el sistema de movilidad urbana, para que el crecimiento se desarrolle alrededor de sistemas de transporte sostenible. En este contexto, el programa de transporte público masivo para la AMDC (TRANS-450) da respuesta a estas necesidades.
- 1.2 **Problemática del transporte urbano.** Los principales problemas de transporte y tránsito del Distrito Central incluyen la preponderancia del transporte individual motorizado y la consiguiente congestión vehicular y la sobreoferta de servicios de transporte público urbano. La AMDC posee un número elevado de vehículos de transporte público² y la flota de automóviles particulares ha crecido a un ritmo del 10% anual, en los últimos cinco años, como resultado del crecimiento económico, la reducción en los precios de los automóviles y la falta de un sistema de transporte público eficiente.
- 1.3 El transporte público (incluyendo taxi colectivo, busitos y ómnibus) recoge el 71% de los viajes motorizados; el servicio prestado es de baja calidad, causado por las condiciones del tránsito y la infraestructura inapropiada, pero también por la falta de una regulación y fiscalización adecuadas. El licenciamiento y la regulación de rutas de transporte están a cargo del Gobierno Central; a la AMDC le corresponde el establecimiento de paradas y la identificación de las vías autorizadas para la circulación. El modelo centralizado de planeación y regulación del transporte público afecta el desarrollo del sector, ya que la autoridad municipal, quien tiene los incentivos principales para responder por su desempeño, no tiene las herramientas ni autonomía para organizarlo. A nivel operativo, el transporte público no utiliza paradas establecidas, ocasionando demoras y afectando la calidad del servicio. La falta de vías con capacidad suficiente para atender el creciente parque automotor y la carencia de la señalización necesaria limitan el buen uso de la infraestructura. Esto empeora la congestión vehicular en el centro de Tegucigalpa donde confluyen mayoritariamente las rutas de transporte público.

¹ (idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35286087).

² A la fecha, el Distrito Central registra 2.250 ómnibus de 54 pasajeros, 1.500 busitos (micro-ómnibus) de 14 pasajeros, 7.300 taxis legales y 3.000 taxis informales.

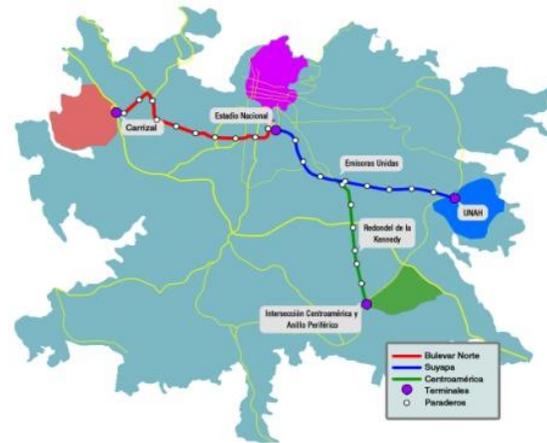
- 1.4 Las condiciones de operación del transporte urbano tienen impactos sobre la calidad de vida y la competitividad de la AMDC. Por una parte, los usuarios del transporte público, mayoritariamente la población de menos recursos, gastan tiempo en exceso, viajan en indeseables condiciones de comodidad y seguridad y pagan transferencias por la falta de integración del servicio. Por otra parte, la congestión vial afecta negativamente la eficiencia de los servicios de transporte de pasajeros, transporte de carga y otras actividades económicas dependientes del sistema de transporte.
- 1.5 **Red vial y sistemas de transporte.** Tegucigalpa y Comayagüela tienen una traza urbana irregular producto de su origen minero, su topografía accidentada y su hidrografía que separa ambas ciudades. Su crecimiento urbano centro-periferia sin ordenamiento territorial se caracteriza por la falta de inversión en infraestructura vial y servicios públicos, en especial en las zonas de crecimiento informal en los extremos de la AMDC. Su vialidad está jerarquizada en tres niveles: distribuidor primario, secundario y terciario. En la categorización primaria están los aproximadamente 10 bulevares principales de la AMDC, en su mayoría con una disposición radial desde el centro histórico hacia la periferia, más el Boulevard Fuerzas Armadas que cruza la AMDC de noreste al sudoeste y el anillo periférico en la parte sur.
- 1.6 En los últimos quince años se han realizado tres grandes estudios de transporte para el entendimiento de las necesidades de la AMDC: (i) estudio de Mejoramiento del Sistema Vial Urbano de Tegucigalpa, preparado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón – JICA entre 1995 y 1996; (ii) el Plan de Factibilidad de Transporte Urbano y Vialidad del Distrito Central de Honduras; preparado por el consorcio APIA XXI – Intecsa-Inarsa S.A entre 2004 y 2005; y (iii) el estudio Bases para la Modernización de Gestión del Transporte Urbano y de su Flota de Operación en la Ciudad de Tegucigalpa, desarrollado por la firma REGIOPLAN entre 2003 y 2004.
- 1.7 Estos estudios fueron revisados y consolidados, dando como resultado esta propuesta de reestructuración del sistema de transporte y movilidad, mediante el fortalecimiento de la oferta de transporte con un sistema integrado, de mayor capacidad y de carriles exclusivos que fuera alimentado desde las colonias. El TRANS 450 consiste en desarrollar varios corredores, el primero de los cuales se desarrollaría entre el Boulevard Suyapa y el Boulevard Centro-América, que se financiará con esta operación, representando aproximadamente el 15% de los viajes en transporte público (equivalente a 70,000 pasajeros/día).
- 1.8 El TRANS-450 está compuesto por corredores con carriles segregados y preferenciales, destinados en forma exclusiva a la operación de buses de alta capacidad. Esta red de corredores troncales se integrará con rutas alimentadoras, servidas por vehículos de menor capacidad. En este contexto, el cronograma de implementación del TRANS-450 considera un primer proyecto que plantea un corredor de transporte que se desarrollaría en los corredores del Boulevard Suyapa y Boulevard Centro-América. La ejecución de este primer corredor y la prestación de los nuevos servicios de transporte tendrán un efecto demostrativo en la implementación del TRANS-450 y catalizarán la construcción y puesta en servicio de los subsiguientes corredores priorizados.

- 1.9 La programación y control de las unidades de transporte será regulada desde un centro de operaciones, desde donde se regulará la oferta a ser suministrada por los operadores de ómnibus y se monitoreará el funcionamiento de las estaciones del sistema, a fin de poder ajustar, en tiempo real, el número y la frecuencia de las unidades en circulación con los volúmenes de demanda. El sistema contará con tarifas integradas entre corredores troncales y vías alimentadoras. El recaudo será realizado por una empresa independiente (¶1.16).
- 1.10 **Estrategia del País.** En respuesta a la problemática del transporte urbano y su incidencia negativa en la calidad de vida de los habitantes, las autoridades nacionales y municipales están comprometidas en implementar un sistema de transporte público de pasajeros en el AMDC que cuente con una estrategia legal e institucional sostenible y eficiente y que ofrezca un servicio de alta calidad mediante inversiones en infraestructura y reformas en la industria de transporte. El desarrollo de un sistema de este tipo requerirá, además de los componentes de infraestructura, cambios en elementos que regulen el transporte público y la expedición de nuevos reglamentos. En este sentido, la Nación comparte la importancia de transferir algunas de las funciones y responsabilidades al municipio, que es la entidad con los mayores incentivos e intereses en proveer un servicio de calidad. La preparación del préstamo se desarrolla bajo el entendimiento común (Nación, Municipio) que el sistema de transporte masivo proveerá las fundaciones para demostrar el funcionamiento de un sistema eficiente y catalizar una transformación a nivel de industria, como ha sucedido en otros países. El costo del TRANS-450, para atender los corredores de mayor demanda, se estima en US\$120 millones y su desarrollo se ha planteado a través de varios proyectos, con base en el cuerpo de trabajo analítico sectorial existente para el Distrito Central. El mismo consta de varios proyectos relacionados, pero independientes en cuanto a su viabilidad técnica, factibilidad económica y aspectos operativos.
- 1.11 **Estrategia del Banco con Honduras (2007-2010)** tiene como objetivo contribuir a reducir la pobreza y mejorar la equidad mejorando el acceso a oportunidades para la mayoría más pobre, a través de: (i) mejora del clima de inversión; (ii) competitividad; (iii) formación de capital humano; y (iv) fortalecimiento del marco institucional y del manejo de riesgos. Esta operación mejora la competitividad urbana al apoyar sistemas de transporte público que elevan la eficiencia económica urbana mediante la provisión de un sistema de transporte que ofrece a todos los usuarios la oportunidad de moverse rápidamente y con seguridad, a una tarifa que equilibra el costo del servicio y la calidad.
- 1.12 **Participación del Banco.** Esta operación se encuentra alineada con la estrategia del País y del Banco, por cuanto apoya la mejora de su sistema de transporte público masivo. La rehabilitación de la infraestructura urbana es una condición básica para el mejoramiento de la competitividad, la reactivación y dinamización de la economía urbana. Asimismo, la provisión de un sistema de transporte adecuado y accesible para los sectores de menores ingresos mejorará la eficiencia económica, la movilidad de la población y la accesibilidad a servicios básicos de salud, educación y oportunidades laborales.

- 1.13 **Coordinación con otras instituciones y otros donantes.** La naturaleza del TRANS-450, dado su alcance, requiere una amplia participación y coordinación institucional en los niveles local, nacional e internacional. En el sector transporte, el Banco es un punto de referencia clave para los donantes internacionales que actúan en Honduras. Durante la preparación de esta operación se trabajó coordinadamente con el Banco Mundial. En el ámbito nacional y local, se ha coordinado con otras instituciones, entre ellas la Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) y la Oficina del Comisionado Presidencial de Infraestructura, Servicios Públicos y Modernización del Estado de la Presidencia de la República. Como parte de estas reuniones interinstitucionales se ha logrado el consenso sobre la necesidad de la adecuación de la Ley de Transporte.
- 1.14 En base al análisis jurídico realizado, se concluyó que la operación del sistema se puede respaldar en la interpretación de la actual ley. Con el fin de complementar este respaldo jurídico, se está analizando la posibilidad de adecuar la actual ley de transporte a fin de incorporar específicamente este nuevo sistema (§1.3). La AMDC se encuentra trabajando coordinadamente con SOPTRAVI en lo relacionado con el análisis de oferta de transporte, consolidación de rutas y frecuencias en los corredores del programa.

B. Objetivos, Componentes y Costos

- 1.15 El objetivo de este proyecto es mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general con el fin de estructurar una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible³ a la población de menores recursos y facilite el transporte hacia las oportunidades de trabajo y desarrollo económico y social. Este primer corredor, con un costo de US\$33 millones, es operacional y financieramente auto-sostenible y sería financiado por la presente operación. Para ello, el préstamo financiará la implementación de un sistema moderno de transporte por buses BRT (*Bus Rapid Transit*) que conectará las áreas periféricas a las zonas generadoras de empleos y servicios. El proyecto reducirá los tiempos de viaje, el gasto en transporte para los usuarios de las periferias y los niveles de accidentalidad vial en los corredores. Asimismo, fortalecerá la industria del transporte público y reducirá la contaminación ambiental.



³ Se entiende por movilidad sostenible aquella que brinda a la población urbana satisfacción a sus diversos demandas de viaje, atendiendo sus necesidades de accesibilidad universal, segura, económicamente eficiente y ambientalmente adecuada, mediante diversidad de medios, donde prepondera el transporte masivo de personas, el transporte no motorizado y los peatones, por encima de los modos privados motorizados

1.16 Las intervenciones físicas incluirían, entre otros, la adecuación de un carril segregado, la construcción de paraderos y terminales de transferencia, patios y obras dirigidas a revitalizar y peatonalizar elementos del centro de Tegucigalpa y las cuencas de alimentación del sistema. A nivel institucional, se espera que el proyecto reformará el actual esquema regulatorio y permitirá al sector público tener mejores herramientas para planear, controlar y fiscalizar la operación de transporte. De la misma manera, este proyecto modernizará la industria del transporte público en este primer corredor, por medio de la consolidación de empresas operadoras, la vinculación al servicio por medio de contratos de concesión y la formalización del empleo al interior de las empresas.

1.17 Al igual que en otros países, la puesta en marcha y operación del proyecto están concebidas sobre la base de un esquema de asociación público-privada. Las inversiones en infraestructura serán financiadas por el gobierno nacional y la municipalidad. Por otro lado, la operación de los ómnibus se dará en concesión a operadores privados

que serán responsables por la provisión del material rodante y del equipamiento de los patios, previéndose que la remuneración de sus servicios se hará sobre la base de los kilómetros

Participación de los sectores público y privado

Actividades	Público	Privado
Infraestructura Vial	C; M	M
Talleres y patios	A(terrenos)	A; C
Terminales de integración	C	C; M
Paraderos	C	M
Centro de Control	A; O	
Flota vehicular troncal y alimentadora		A; O
Sistemas de recaudo tarifario		A; O
Fideicomiso de pago a concesiones		O

A: Adquisición de equipamiento
M: Mantenimiento

C: Construcción
O: Operación

recorridos por los vehículos en conformidad con la programación y las frecuencias determinadas. La inversión privada ascendería a US\$15.7 millones⁴. El Centro de Operaciones supervisará la calidad del servicio y se encargará de la atención a los usuarios.

1.18 El recaudo de los pasajes será encargado a una empresa privada contratada, mediante licitación pública; esta empresa será independiente de las empresas operadoras de los servicios de bus. La administración de los recursos estará a cargo de un fondo fiduciario a crearse. Los recursos de dicho fondo se utilizarán para: (i) realizar los pagos a los operadores de las flotas de buses, de acuerdo con las estipulaciones de los respectivos contratos de concesión; (ii) cubrir los gastos del sistema de recaudación de pasajes; (iii) cubrir los gastos de administración y operación de la unidad ejecutora, incluyendo los de fiscalización y control de la operación y seguridad en los corredores; y (iv) constituir un fondo de reserva para el manejo de la tarifa.

1.19 Para lograr estos objetivos, el proyecto financiará lo siguiente:

1.20 **Componente 1: Primer Corredor de Transporte Público (US\$31.400.000).** Este componente financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema

⁴ La inversión incluye: (i) ómnibus articulados (35), US\$8.7 millones; (ii) ómnibus convencionales (20), US\$2.0 millones; (iii) patios y talleres, US\$1.0 millones; (iv) sistema de recaudo, US\$4.0 millones.

integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de un sistema de carriles exclusivos y segregados. En una primera etapa se desarrollará el corredor Boulevard Suyapa y Boulevard Centro-América, eje principal y de mayor volumen de pasajeros, incluyendo las vías alimentadoras, la mejora del ambiente urbano y la implantación de una red de ciclo vías y sistemas peatonales. Este componente incluye recursos para contratar servicios de consultorías para la realización de los diseños de terminales, patios y paraderos y ejecución y supervisión de obras. Se prevén recursos para financiar las siguientes actividades:

- 1.21 **Supervisión:** supervisión técnica, socioambiental y financiera de la ejecución de las obras.
- 1.22 **Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano:** incluye: (a) implementación de un corredor segregado de aproximadamente 4.3 kilómetros. Los carriles centrales del corredor seleccionado se acondicionarán para soportar el paso de los ómnibus articulados y se separarán físicamente de los carriles de uso mixto, disponibles para circulación de vehículos particulares, camiones, taxis, etc. Financiará las obras consistentes en: (i) pavimentación de las vías en todos los carriles viales; (ii) construcción de aceras para facilitar el acceso de transporte no motorizado a las terminales de integración y estaciones; (iii) señalización vial, semáforos en las intersecciones importantes de los corredores, para permitir una optimización del tránsito general, dando prioridad a los flujos de transporte público urbano; y (iv) implantación de las medidas establecidas en los planes de manejo ambiental y social de las obras correspondientes. (b) pavimentación y mejora del espacio público y vías en el tramo redondel Kennedy-Colonia Kennedy (1.5 Km); (c) pavimentación y mejora de las rutas alimentadoras, incluyendo mejoramiento de su señalización y construcción de paraderos a todo lo largo separados aproximadamente 400 m; (d) diseño y construcción de un patio y dos estaciones intermedias de intercambio para realizar transbordos entre la ruta troncal y alimentadora; (e) adquisición de predios para las terminales y patios; (f) diseño y construcción de 8 estaciones en el sistema troncal y 9 paradas en los bulevares Centroamérica y Suyapa; (g) sistema de semaforización integrado en 10 intersecciones, conectadas al Centro de Control; (h) obras de mejoramiento urbanístico y paisajístico a lo largo del corredor; y (i) red de ciclo vías y sistemas peatonales en el centro histórico de Tegucigalpa.
- 1.23 **Centro de Control y Operación:** Incluye: (i) plataforma tecnológica del centro de control: consultoría del sistema de seguridad integral; y equipamiento del centro de gestión y control; (ii) concesiones de servicios: licitación de concesiones del recaudo; y la concesión de los servicios de transporte; y (iii) equipamiento y mobiliario.
- 1.24 **Viabilización Social y Ambiental:** Incluye: (i) apoyo y mitigación de impactos a los actuales operadores del sistema de transporte: capacitación empresarial y asistencia técnica a empresas de transporte; (ii) comunicación social: diseño e implementación de una campaña comunicacional; y (iii) viabilización social: diseño del sistema de monitoreo de impactos sociales del proyecto; identificación de oportunidades laborales, capacitación técnica de oficios, bolsa de empleos y reinserción laboral.

- 1.25 **Componente 2. Fortalecimiento Institucional (US\$200.000).** Consultoría y apoyo técnico complementario para poner en operación el Sistema, tales como: el diseño de detalle del sistema de operación y control; normas para la habilitación del personal de conducción y técnica de vehículos, control de costos de la operación del sistema, manuales de contingencias (accidentes de vehículos, emergencias), entre otras.
- 1.26 **Componente 3. Administración (US\$500.000).** Incluye: (i) gerencia y apoyo: especialistas en comunicación social, ambiental, planeación de transporte, operación de transporte, financiero/adquisiciones, sistemas de recaudo, negociación estratégica con transportistas; personal profesional técnico y de apoyo; etc.; (ii) equipamiento; y (iii) gastos varios
- 1.27 **Componente 4. Auditoría financiera y evaluación (US\$250.000).** Incluye recursos para contratar las auditorías financieras y evaluaciones externas independientes.
- 1.28 Con la cooperación técnica infrafondo (ATN/OC-12220-HO) se están financiando los estudios técnicos, económicos, legales y socio ambiental requeridos para el desarrollo inicial del proyecto. Esto incluye los siguientes estudios: (i) demanda y factibilidad económica y financiera; (ii) diseño funcional del corredor y pre-diseño operacional; (iii) estructuración financiera, legal e institucional; (iv) diseños de ingeniería del proyecto; (v) estrategia de comunicación y socialización; y (vi) análisis socio ambiental. Los estudios contemplados en los incisos (i) al (iv) se encuentran en etapa final de contratación. Los diseños de ingeniería del proyecto estarían concluidos a fines del mes de marzo de 2011. Se encuentra en proceso de contratación la asesoría legal para desarrollar los instrumentos jurídicos requeridos para consolidar los acuerdos que el gobierno y la AMDC han acordado para el desarrollo del sistema. Asimismo, con esta cooperación técnica se financia el fortalecimiento de la Unidad Ejecutora de la Alcaldía mediante el apoyo dedicado de expertos internacionales.
- 1.29 Se está gestionando una cooperación técnica (HO-T1142) para el financiamiento del análisis de la movilidad urbana sostenible a mediano y largo plazo, que permita estructurar las inversiones y gestión del sector y apoyen el Plan Capital 450. Esta asistencia técnica incluirá, entre otros, el diseño detallado de: (i) el ordenamiento territorial para el área de influencia directa de los corredores que permita incentivar el uso diversificado del suelo; (ii) plan de circulación de vehículos y peatones en la zona central y del estadio; (iii) proyectos detallados para la restricción del estacionamiento en las principales zonas de Tegucigalpa; (iv) proyectos de mejoras de las rutas peatonales de acceso a los corredores BRT, garantizando su accesibilidad universal.
- 1.30 **Costos.** El proyecto se financiará mediante un préstamo de inversión. El costo total del proyecto asciende a US\$33 millones, a ser financiado de acuerdo al siguiente desglose: (i) US\$30 millones del BID, y (ii) US\$3 millones de contrapartida. Los recursos de contrapartida serán aportados por la AMDC y está previsto se financien para el caso de las ciclo vía y sistemas peatonales con recursos del crédito de IFC, en el caso de adquisición de predios, se está buscando maximizar la utilización de terrenos públicos disponibles para ubicar las terminales de esta primera etapa del proyecto. Los recursos del Banco incluyen US\$30 millones procedentes de recursos paralelos del Fondo de Operaciones Especiales (FOE) y el Capital Ordinario (CO),

considerado como un único préstamo con dos fuentes por desembolsar pari-passu con una participación del 30% y 70% respectivamente.

Cuadro de Costos

	Categorías	BID	AMDC	Total
1.	Primer Corredor de Transporte Público Masivo	29.050.000	2.350.000	31.400.000
1.1.	Supervisión de obras	1.300.000		1.300.000
1.2.	Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano	25.500.000	2.350.000	27.850.000
1.2.1.	Corredores Segregados	11.180.000	-	11.180.000
1.2.2.	Pavimentación y mejora espacio publico	4.370.000	-	4.370.000
1.2.2.	Vías alimentadoras	1.425.000	-	1.425.000
1.2.4.	Terminales de integración y patios	4.275.000		4.275.000
1.2.5.	Adquisición predios	210.000	1.600.000	1.810.000
1.2.6.	Estaciones de acceso al sistema troncal y Paradas	2.565.000		2.565.000
1.2.7.	Semaforización	1.000.000		1.000.000
1.2.8.	Mejora del Ambiente Urbano	475.000		475.000
1.2.9.	Ciclovías y Sistemas Peatonales	-	750.000 ⁵	750.000
1.3.	Centro de Control y Operación	1.750.000		1.750.000
1.4.	Viabilización Social y Ambiental	500.000		500.000
2	Fortalecimiento Institucional	200.000		200.000
3.	Administración	500.000	650.000	1.150.000
3.1.	Equipo de Trabajo	500.000	250.000	750.000
3.2.	Equipamiento		200.000	200.000
3.3.	Gastos de Operación		200.000	200.000
4.	Auditorías y evaluaciones del Proyecto	250.000		250.000
	TOTAL	30.000.000	3.000.000	33.000.000

C. Marco para Resultados con Indicadores Clave

- 1.31 Los principales resultados esperados son: (i) aumento de la velocidad comercial de los vehículos, a lo largo del corredor troncal de transporte público; (ii) reducción del tiempo de viaje de los usuarios del transporte público; y (iii) reducción de tiempos de espera en los paraderos del Centro Histórico de Tegucigalpa. Asimismo, los principales indicadores de los productos son: (a) sistema de transporte público construido: corredor troncal, red alimentadora, terminales y patios, (b) red de ciclo vías, (c) red de calles peatonalizadas en el Centro Histórico de Tegucigalpa, y (d) mejora del espacio público.
- 1.32 Los indicadores y medios de verificación propuestos optimizan el uso de la información disponible en la AMDC, y aquella que será obtenida directa o indirectamente durante la ejecución del préstamo. Existe una línea de base para algunos de los indicadores, mientras que para los restantes la misma se desarrollará al inicio de las consultorías que se financian con recursos de la cooperación técnica ATN/OC-12220-HO). La línea de base así conformada será la referencia para la evaluación del proyecto. Los resultados de las mediciones serán comparados con los valores esperados presentados en la Matriz de Resultados.

⁵ Recursos provenientes del financiamiento de IFC

II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos Financieros

- 2.1 El primer proyecto del TRANS-450 tiene un costo total de US\$33 millones que serán financiados de acuerdo al desglose indicado en (¶1.30). El plazo de ejecución previsto es de 5 años.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 El proyecto tendrá mayormente impactos positivos pues contribuirá para mejorar las condiciones de movilidad de la población, en particular aquella de menores ingresos, mediante una mejor oferta del transporte público. Estas mejoras se materializarán en términos de calidad (mayor frecuencia y confiabilidad del servicio y vehículos nuevos y con tecnología sostenible), accesibilidad y velocidad del transporte conectando las áreas donde vive la población de ingresos bajos y medios a las zonas de concentración de actividades generadoras de empleo y de servicios sociales, tales como el Hospital Escuela y la Universidad. Asimismo, promoverá la mejora de calles, de las condiciones de peatonalización y principalmente del espacio urbano del entorno y de la zona central de Tegucigalpa.
- 2.3 En este contexto, el proyecto contribuirá a reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO₂ por la reducción del número de vehículos que circulan por la AMDC como resultado de racionalización de rutas y la atracción de usuarios de vehículo particular individual para el transporte público y de la promoción del uso del transporte no motorizado.
- 2.4 Durante la preparación de la operación se ha desarrollado un análisis ambiental y social específico para el proyecto (ver Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto – IGAS, enlace electrónico n° 5), que atiende a las políticas y salvaguardias ambientales y sociales del Banco y el marco legal vigente a nivel nacional y local. En conformidad con el referido marco legal, previo a la firma del contrato de obras se deberá contar con la Licencia Ambiental a ser emitida por la Unidad de Gestión Ambiental (UGA) de la alcaldía y el correspondiente acuerdo de mitigación de impactos a ser firmado por la UEP y la UGA.
- 2.5 De acuerdo con los análisis socioambientales realizados, los impactos ambientales previstos ocurrirán en la etapa de construcción, serán poco significativos, localizados, temporarios y reversibles y las correspondientes medidas mitigadoras son conocidas y de fácil aplicación. Dichas medidas son parte integrante del Plan de Control Ambiental de las Obras presentado en el IGAS y serán incorporadas a las bases de licitación y respectivos contratos para ejecución y supervisión de las obras de los corredores. Asimismo, los diseños detallados de ingeniería de los corredores incluirán un análisis de vulnerabilidad y, de ser necesario, la correspondiente adaptación al cambio climático.
- 2.6 De acuerdo a los estudios técnicos y las visitas de campo realizadas, no se anticipa la afectación de personas o actividades económicas, sin embargo de ser necesario, se desarrollará un plan de relocalización en conformidad con las directrices para adquisición de áreas y reasentamiento involuntario, presentadas en el IGAS, y que fueron desarrolladas siguiendo la política OP-710 del Banco. Para ello, se

establecerán los esquemas legales necesarios con apego a la antes citada política y a la legislación de Honduras⁶; los que permitirán implementar acciones de compensación y relocalización que cumplan con la OP-710 además de minimizar significativamente los riesgos asociados a los reclamos de los procesos de expropiación. Los principales impactos sociales previstos están relacionados al cambio del sistema de transporte y los correspondientes efectos en los actuales operadores y usuarios. Para mitigarlos, está previsto diseñar mecanismos que permitan promover la participación de los operadores actuales como participantes del nuevo esquema de transporte público. Para aquellos que queden fuera del sistema, se promoverá la ejecución de talleres de entrenamiento para apoyar su reinserción en el mercado laboral. También se prevé diseñar campañas de publicidad y sensibilización de la población a las características del sistema BRT, incluyendo las nuevas reglas operativas, ética del transporte público y prácticas de educación ambiental asociadas a la utilización del mismo.

C. Riesgo Fiduciario

2.7 Se realizó un análisis sobre la capacidad institucional del organismo ejecutor, observándose que si bien la AMDC se encuentra realizando obras de importancia, presenta algunas limitaciones para ejecutar este proyecto, debido a las especialidades requeridas y a los plazos previstos. Se acordó que la forma más eficiente de llevarlo adelante es mediante una Unidad Ejecutora (UE) específica para el proyecto, la que será implementada en la oficina de la Gerencia de gestión pública privada de la AMDC. Asimismo se acordó el personal que debe conformar dicha Unidad y los plazos de incorporación de este personal, dando énfasis en obtener: (i) capacidad de contratar y gestionar grandes obras utilizando los procedimientos de adquisiciones del Banco; (ii) capacidad de la gerencia de planificación y operaciones, en particular en sus aspectos de operación, economía de transporte (costos y tarifas); y (iii) procesos de licitación de servicios de transporte y de recaudo. En la cooperación técnica ATN/OC-12220 se cuenta con recursos para la capacitación del personal responsable de la UE y el proyecto asignará recursos para fortalecer la capacidad de la UE para la operación del sistema.

2.8 A los tres meses de haberse creado la UE se efectuará una evaluación institucional utilizando la metodología SECI y, con base en su resultado se propondrían las acciones adicionales de fortalecimiento y las medidas, acciones y modificaciones necesarias a los arreglos fiduciarios. Se realizarán análisis periódicos a lo largo de la ejecución del proyecto para confirmar si las medidas de mitigación han sido implementadas y estén funcionando como ha sido previsto y detectar cambios en los niveles de riesgo para ajustar las medidas mitigatorias necesarias.

D. Otros Aspectos Especiales y Riesgos

2.9 **Evaluación Económica.** Se realizó la evaluación económica de los impactos que generarían el proyecto, cuantificando los impactos directos más significativos. Los beneficios directos considerados en la evaluación del componente de mejora del

⁶ Procedimientos análogos a los establecidos en los Decreto Legislativos 72-2007 y 14-2008 del Congreso Nacional en relación a la figura de expropiación por causa de utilidad pública y en función de la Ley de Propiedad y la Ley de la Cuenta del Desafío del Milenio, de 1° de septiembre de 2005..

transporte público incluyen el ahorro en costos operativos de vehículos, y el ahorro en tiempo de los usuarios. Para determinar el beneficio por la reducción de costos operativos, se consideraron la reducción de los kilómetros que los buses recorren actualmente y los previstos en el nuevo sistema, así como el aumento de la velocidad comercial. Para la determinación de los beneficios por ahorro en tiempo de viaje se calculó el diferencial de tiempo para hacer el recorrido promedio con la velocidad actual y la que resultaría una vez implementado el sistema BRT, aplicándose el valor de la hora hombre, ponderado para los diferentes motivos de viaje.

- 2.10 La evaluación económica considera un período de análisis de 20 años a partir de la finalización de las obras y una tasa de descuento de 12%. El proyecto de transporte público presenta un VPN de US\$19.3 millones y una TIR del 21%. Se realizó un análisis de sensibilidad a las variables más significativas, y en todos los casos las tasas de rentabilidad fueron superiores al 12%, confirmando la robustez del proyecto.
- 2.11 **Capacidad Financiera de la AMDC.** A partir del análisis de los estados financieros de la AMDC, se concluyó que la misma se encuentra en capacidad de asumir las obligaciones financieras asociadas a este proyecto, las que ascienden a US\$3M, para la ejecución del proyecto. La tabla siguiente muestra los valores consolidados del Balance General y el Estado de Resultados de la AMDC para los años 2006, 2007 y 2009⁷.

Estados Financieros de la AMDC (en millones de US\$)

	Año 2006	Año 2007	Año 2009
Balance General			
Activos	111,79	143,58	226,63
Pasivos	88,53	114,47	170,11
Patrimonio	23,26	29,11	56,53
Estado de Resultados			
Ingresos	63,63	70,58	102,95
Egresos	61,11	64,79	83,63
Resultado	2,53	5,79	19,32

- 2.12 En este período, las finanzas municipales han sido constantemente superavitarias, demostrado por un Estado de Resultados positivo al final de cada año. El resultado de cada periodo ha venido aumentando progresivamente. Asimismo, el patrimonio municipal se ha incrementado significativamente en el mismo período. A pesar del incremento en el endeudamiento municipal (actualmente asciende a US\$148 M) dentro del periodo estudiado, también se han incrementado los activos circulantes (actualmente en US\$173 M), demostrando un nivel de liquidez aceptable. Los pasivos circulantes y las operaciones financieras de corto plazo han tomado mayor preponderancia durante este periodo, ya que componen el 85% del total actual de los pasivos municipales. Finalmente, el monto total de la deuda de largo plazo se ha mantenido invariable en US\$26M desde 2006.
- 2.13 **Riesgos de ejecución:** En el área constructiva, las obras no representan un alto grado de dificultad y existe un amplio mercado, a nivel nacional e internacional, de empresas supervisoras y constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas. En el área de transporte, los temas son especializados para la AMDC y se

⁷ A la fecha de la elaboración del documento, los datos de 2008 no se encontraron disponibles

ha previsto la creación de la UE con el fortalecimiento de su personal con recursos de la ATN/OC-12220-HO. En el área ambiental, las obras no presentan significativos impactos indirectos, y los directos, relacionados con la implementación de las obras, serán adecuadamente tratados en los contratos de obra y de supervisión. Adquisición de predios para terminales y patios, se han identificado preliminarmente algunos terrenos públicos. En la eventualidad que los mismos no resulten adecuados, en el proyecto se han asignado recursos para la contratación de estudios para desarrollar las áreas de patios y terminales con asociaciones público privados.

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Mecanismo de Ejecución

- 3.1 El prestatario será la República del Honduras y la Alcaldía del Municipio Distrito Central (AMDC) será el organismo ejecutor (OE), a cuyos efectos suscribirán un Convenio Subsidiario de Ejecución, donde se establecerán los compromisos que asumen las partes y las obligaciones asociadas a esos compromisos. Para la ejecución del proyecto, la AMDC constituirá una Unidad Ejecutora (UE), unidad de línea que dependerá directamente de la máxima autoridad institucional, es decir del Alcalde y contará con el apoyo de las demás direcciones de línea de la AMDC.
- 3.2 **Será condición previa al primer desembolso la suscripción del Convenio Subsidiario de Ejecución y que la UE esté constituida, con al menos las siguientes posiciones claves cubiertas: el coordinador del proyecto, un especialista en transporte, planificación y seguimiento, un especialista de adquisiciones, un especialista financiero, un especialista en monitoreo y seguimiento, un especialista social y un especialista ambiental.** Este personal clave será contratado en base a perfiles y términos de referencias acordados con el Banco, con contratos en función de desempeño. La renovación o sustitución de este personal deberá contar con la anuencia del Banco.
- 3.3 **El proyecto contará con un Manual Operativo del Proyecto, a ser presentado a consideración del Banco como condición previa al primer desembolso.** Este Manual deberá incluir, procedimientos de planificación (Presupuesto Plurianual, Plan de Ejecución del Proyecto - PEP, Plan Operativo Anual - POA, y Plan de Adquisiciones - PA), ejecución y control de ejecución de la operación. El manual también deberá: (i) establecer los procedimientos para la planificación, incluyendo la elaboración, monitoreo y seguimiento en la ejecución del POA; (ii) desarrollar un capítulo de Procedimientos de Adquisiciones aplicables al proyecto que defina claramente la segregación de funciones incompatibles y que incluya como mínimo los siguientes procesos: (a) Planificación de adquisiciones, (b) Publicidad y anuncios de licitaciones, (c) Preparación de documentos de licitación y contratos, (d) Recepción y apertura de ofertas, (e) Análisis y evaluación de ofertas, (f) Adjudicación y entrada en vigor de los contratos, y (g) Administración de contratos durante su ejecución; (iii) desarrollar un capítulo de Procedimientos detallados para la administración financiera del proyecto, que defina: (a) las actividades y tareas de las diferentes dependencias de la AMDC que participan en todo el proceso (presupuesto, pago, contabilidad, rendición de cuentas, etc.); (b) los procedimientos y sistemas que

viabilicen el registro de los compromisos y las transacciones financieras en el momento de su ocurrencia; (c) principales medidas y procedimientos de control interno a ser adoptadas para la ejecución del proyecto y (d) los procedimientos de administración de servicios de auditoría externa; (iv) aspectos ambientales destacados en el IGAS; y (v) procedimientos para la adquisición de predios.

- 3.4 Las funciones y responsabilidades de la UE incluyen, entre otras: (i) ejecutar las actividades de planificación, con base a lo previsto en el PEP, los presupuestos y el POA; (ii) Elaboración, gestión y seguimiento en la ejecución del POA con base al PEP previsto; (iii) ejecutar las adquisiciones del proyecto; (iv) implementación y mantenimiento de un sistema de control que garantice el correcto uso de los recursos del Financiamiento y el resguardo de los mismos, así como el mantenimiento del archivo documentario de las transacciones; (v) seguimiento y monitoreo en la ejecución de los POA de cada componente y de los indicadores establecidos en las matrices de resultados de la operación; (vi) elaboración de los informes de avance físico – financiero; (vii) preparación y actualizaciones de los POA, los PA, los informes semestrales de seguimiento, los informes de evaluación, y el Informe de Terminación del Proyecto; (viii) Preparación y presentación en forma periódica a la AMDC de informes de avance en los aspectos cualitativos y cuantitativos del proyecto, (ix) Coordinar y mantener una estrecha relación con todas las Unidades de Planta de la AMDC, para la ejecución de las actividades previstas y, (x) contratación de las evaluaciones externas y auditoría independiente.
- 3.5 En los aspectos técnicos, la UE tiene las siguientes funciones y responsabilidades (i) diseño, ejecución y supervisión de los aspectos técnicos del proyecto; (ii) elaboración de los expedientes técnicos para la ejecución de cada componente; (iii) identificación de las necesidades para la programación presupuestaria y financiera de cada componente, (iv) participar en los Comités de Evaluación de Ofertas que lo requieran según cada caso, para los diferentes procesos de adquisiciones; y (v) tramitar las solicitudes de tramitación de pago a proveedores, con base en la certificación de los informes de supervisión por la ejecución de obras, prestación de servicios o adquisición de bienes. Asimismo la UE deberá: (a) gestionar los desembolsos y las transferencias del Crédito Externo y sus correspondientes contrapartidas; (b) tramitar los pagos a proveedores (c) preparar las solicitudes de reposiciones de fondos y preparar la información financiera cuantitativa correspondiente a la ejecución del proyecto conforme a los requerimientos establecidos en las disposiciones legales vigentes y por parte del Banco conforme a lo acordado en el Contrato de Préstamo y (d) deberá resguardar toda la documentación de rendición de cuentas de la operación.
- 3.6 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** La adquisición de servicios de consultoría, obras y bienes a ser financiados con recursos del Financiamiento se realizarán de conformidad con las “Políticas para Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID” (GN-2349-7) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-7), ambas de julio de 2006. Todas las adquisiciones serán revisadas de manera ex-ante.

3.7 **Desembolsos.** El proyecto contará con una cuenta especial para el desembolso de los fondos en el Banco Central de Honduras a nombre del Proyecto, que será administrada por la Dirección de Crédito Público de SEFIN, dichos fondos serán transferidos a la Cuenta Operativa Especial del Proyecto que será abierta en un banco comercial del país para efectuar los pagos de acuerdo a los compromisos de pago con proveedores, establecidas por la UE de la AMDC.

3.8 El Proyecto desembolsará los recursos bajo la modalidad de Anticipos de Fondos que reflejarán las necesidades reales de caja del proyecto. La frecuencia de dichos anticipos será determinada en función de la programación financiera del proyecto. Así, el OE deberá actualizar periódicamente su plan financiero, estableciendo los recursos del financiamiento necesarios para la ejecución del proyecto, de acuerdo con su presupuesto, plan operativo y compromisos adquiridos. Cada anticipo debe ser justificado en por lo menos un 80%, antes de recibir el siguiente anticipo.

B. Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación

3.9 El esquema de monitoreo incluye auditorías, misiones de administración semestrales, informes de progreso semestrales, el plan operativo anual y auditorías anuales externas. El detalle de estas actividades se presenta en el enlace electrónico requerido “Arreglos para Monitoreo y Evaluación”.

3.10 **Supervisión Financiera.** La modalidad de supervisión será ex-post, sujeto a que los primeros desembolsos se realicen de manera ex ante, para confirmar la capacidad de rendición de cuentas del ejecutor, ya que se contará con una auditoría Operativa/Financiera intermedia y anual con informes semestrales. El Banco supervisará la correcta implementación de los sistemas a utilizar (SAFOBID y Sistema Contable mecanizado), se efectuará la revisión de los informes de auditoría y requerirá Planes de Acción para superar las observaciones y hallazgos encontrados; así como la implementación de las acciones de mitigación de riesgos identificados, a los que dará seguimiento, mediante revisiones “in situ” semestrales a las oficinas del Ejecutor; además de visitas a las obras del proyecto. Adicionalmente, se realizarán revisiones de “escritorio” tanto a los desembolsos como a la conciliación de la cuenta especial de los anticipos de fondos.

C. Actividades Significativas Posteriores a la Aprobación

3.11 **Transporte público.** Los estudios técnicos, institucionales, socio-ambientales, preparación de diseños y documentos de licitación se están financiando con recursos de la cooperación técnica en ejecución (ATN/OC-12220-HO) así como el fortalecimiento de la unidad ejecutora; los procesos licitatorios de estos estudios se encuentran avanzados. Los restantes estudios técnicos se ejecutarán con recursos del Financiamiento.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

Matriz de Resultados

Indicadores de Resultado	Línea de Base	Meta	Comentarios
Objetivo del Componente 1	Diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (BRT). En una primera etapa se desarrollará el corredor Boulevard Suyapa y Boulevard Centro-América, eje principal y de mayor volumen de pasajeros.		
Propósito del Proyecto	Aumentar la eficacia, eficiencia y calidad del sistema de Transporte Público y construir la primera etapa del Proyecto BTR en los corredores mencionados.		
Indicadores de Resultado	Línea de Base	Meta	Comentarios
Aumento de la velocidad comercial de los vehículos en la troncal al inicio de la operación del sistema	Año 0: la velocidad comercial actual es de 8 km/h	Año 5: Aumento de la velocidad comercial del Sistema de Transporte no menor que a 20Km/h	Se realizará la medición al inicio de las consultorías para medir la velocidad actual y establecimiento de las líneas de base, luego en forma posterior al poner en operación el sistema.
Reducción de tiempos de espera en los paraderos del centro histórico de Tegucigalpa	Año 0: la espera actual en los paraderos del centro es de 25 minutos promedio	Año 5: Disminución al menos a 15 minutos en tiempo de espera	Se realizará la medición al inicio de las consultorías para medir la velocidad actual y establecimiento de las líneas de base, luego en forma posterior al poner en operación el sistema.
Ahorro del tiempo de viaje de los usuarios	Año 0: Resultado de encuestas de origen y destino	Año 5: Disminución de al menos 25% con relación a la línea de base	La línea de base será determinada con base a encuestas especializadas a ser desarrolladas

Componente 1. Primer Corredor de Transporte Público Masivo								
Objetivo del Sub – Componente 1.2: Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano	Diseño, construcción, instalación y puesta en marcha de las obras, sistemas y soluciones técnicas que posibiliten el funcionamiento del Sistema BTR y su entorno urbano							
Sub Componente 1.2	Línea de Base	Año 1*	Año 2**	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
Productos Estructuración de la infraestructura del Sistema BRT	0		100%				<ul style="list-style-type: none"> • Diseño Ejecutivo de la Infraestructura, desarrollado • Términos de Referencia de los Diseños Ejecutivos (en detalle) desarrollado 	
Sistema Troncal	0 Kms	20%	45%	25%	10%		4.3 Kms	Las metas por año corresponden a % de avance de obra.
Vías alimentadoras repavimentadas	0 Kms		15%	50%	35%		1.0 Kms	
Terminales de Integración y patios	0				1 T	2 T 1 P	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Terminal (Kenedy o Suyapa) • 1 Terminales en la isla (una de ellas es intermedia) • 1 patios 	
Estaciones de acceso al sistema troncal y paradas	0				8 E 9 P		<ul style="list-style-type: none"> • 8 Estaciones • 9 Paradas 	
Intersecciones semaforizadas conectadas al Centro de Control de Semáforos y estaciones que lo requieran con accesos semafóricos peatonales operando en forma centralizada	0			70%	30%		<ul style="list-style-type: none"> • 10 intersecciones semaforizadas • 100% de estaciones que lo requieran con accesos semafóricos peatonales 	Las metas por año corresponden a % de avance en la adquisición e instalación.
Obras de mejoramiento urbanístico: Veredas rehabilitadas, iluminación pública instalada, plazas recuperadas y puentes peatonales a lo largo de los corredores y alrededor de las terminales de transferencia	0			100%			<ul style="list-style-type: none"> • ... Km de veredas • ... Unidades de iluminación pública • ... pasos peatonales 	Las metas se establecerán con el desarrollo de los diseños ejecutivos de las obras
Red de ciclovías, vías peatonalizadas, sistema de rondín funcionando	0		1 km de VP		2 Kms (RdC)		<ul style="list-style-type: none"> • Km de Redes de ciclovías (Rd C) • 1 km de vías peatonalizadas (VP) 	

Objetivo del Sub – Componente 1.3: Centro de Control y Operación	Dotar al Sistema BTR de la estructura y capacidad de planificación, gestión y control necesaria para su operación óptima.							
Sub Componente 1.3	Línea de Base	Año 1*	Año 2**	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
Productos Estructuración del modelo tarifario y del Plan de Negocios			100%				<ul style="list-style-type: none"> • Modelo tarifario desarrollado • Plan de Negocio desarrollado • Diseño de la estructuración institucional desarrollado 	
Centro de Control en operación (plataforma tecnológica)	0				1 CC		Un Centro de Gestión y Control en operación (CC)	
Sistemas de Transporte, recaudo y Optimización de Flota concesionados					ST SR SOTF		Puesta en operación del: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de Transporte (ST) en el Corredor vigentes • Sistema de recaudo (SR) • Sistema Optimizado del tamaño de la flota (SOTF) 	
Objetivo del Sub – Componente 1.4 Viabilización Socio Ambiental	Implementar acciones de mitigación de impactos sociales, ambientales y empresariales que posibilite la ejecución del proyecto							
Sub Componente 1.4	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
Productos Empresarios afectados por la implantación del BTR recibieron Capacitación Empresarial y Asistencia Técnica			20%		80%		... de Empresarios capacitados y asistidos técnicamente	La meta se completará una vez que la Unidad Técnica determine la cantidad de empresarios afectados
Campañas de comunicación ejecutadas		5%	15%	30%	25%	25%	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Plan Comunicacional del Programa • 1 Campaña en cada año de proyecto. 	Cada año se deberá ejecutar el 100% de esa campaña. Qué se comunicará en cada una de ellas saldrá del Plan Estratégico de Comunicación que se elaborará el año 1

Objetivo del Componente 2.0 Fortalecimiento Institucional	Apoyo técnico complementario para poner en operación el Sistema,							Meta	Comentarios
Sub Componente 2.0	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5			
<u>Productos</u> Estructuración del Plan Operacional del Sistema BRT	0	100%					Diseño Operacional desarrollado	Estructuración del Plan Operacional del Sistema BRT	
Manuales del sistema implementados	0				MH MTV MC		Manual para la habilitación del personal de conducción (MH), manuales técnicos de vehículos (MTV), y manuales de contingencias (MC)		

Resumen de Plan de Adquisiciones

I. INFORMACIÓN GENERAL

País	República de Honduras
Nombre del Proyecto	Programa de Transporte Público para el Distrito Central (Tegucigalpa- Comayagua)
Número del Proyecto	HO-L1061
Prestatario	República del Honduras
Ejecutor	Alcaldía Metropolitana del Distrito Central

II. BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROYECTO

El Programa tiene como objetivo mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general con el fin de estructurar una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible a la población de menores recursos y facilite el transporte hacia las oportunidades de trabajo y desarrollo económico y social.

El Primer Corredor de Transporte Público Masivo tiene como objetivo el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (Bus de Tránsito Rápido, BTR).

- **Fecha de aprobación del Proyecto por el Directorio Ejecutivo:** Noviembre 2010
- **Fecha de firma del Contrato de Préstamo:** Diciembre 2010
- **Fecha estimada para el último desembolso:** Marzo 2016
- **Gerencia de Inversión Pública Privada/AMDC - Responsable del Plan de Adquisiciones:** Colonia Palmira, Edificio Zafiro, 4to piso, Tegucigalpa, M.D.C.

Total de Contrataciones previstas en el Programa

Componente	Obras			Bienes			Servicios de no Consultoría			Consultoría - Firmas			Consulta Individual	Total
	LPI	LNP	CP	LPI	LPN	CP	LPN	CP	SD	SBCC	SBMC	SD	CCIN	
Comp. 1. BRT	2	1		2						2			10	17
Comp. 2. Fortalecimiento Institucional										1			3	4
Comp. 3. Administration													10	10
Comp 4. Auditoria										1			2	2
Totales	2	1		2						4			25	34

Período comprendido para este Plan de Adquisiciones: Desde diciembre, 2010 hasta marzo 2016

Componente 1: Primer Corredor de Transporte Público Masivo

N° de Ref	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					BID	Local / Otro		Inicio	Fin		
OBRAS											
1	Construcción del corredor troncal, (con paraderos) y vías alimentadoras	20.225.000	LPI	Ex - ante	100%		NO	Mar-11	dic-12	Pendiente	
2	Construcción de ciclo vías y sistemas peatonales en el centro histórico	712.500	LPN	Ex - ante		100%	NO	mar-11	ene-12	Pendiente	
3	Construcción Terminales de Integración y patios	4.275.000	LPI	Ex - ante	100%		NO	Ene-12	Dic-12	Pendiente	
SERVICIOS DE CONSULTORIA											
	Servicios de supervisión del corredor troncal y vías alimentadoras	1.075.000	SBCC	Ex - ante	100%		N/A	dic-10	ene-13	Pendiente	
	Servicios de supervisión de terminales, patios y estaciones	225.000	SBCC	Ex - ante	100%		N/A	Sep-11	Ene-13	Pendiente	
	Servicios de fiscalización del Red de Ciclo vías, y sistemas peatonales en el Centro Histórico	37.500	SBCC	Ex - ante		100%	N/A	Dic-10	Feb-12	Pendiente	
	Servicios de capacitación y comunicaciones para la Viabilizarían Social y Ambiental	500.000	SCC	Ex - ante	100%		N/A	Jun-11	Mar-14	Pendiente	
BIENES Y SERVICIOS CONEXOS											
	Provisión e instalación del Sistema de Semaforización Integrado	1.000.000	LPI	Ex - ante	100%		N/A	Ene-12	Sep-12	Pendiente	
	Provisión, instalación y puesta en marcha del Centro de Control	1.750.000	LPI	Ex - ante	100%		N/A	Feb-12	Sept-12	Pendiente	

Componente 2: Fortalecimiento Institucional

Nº de Ref	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					BID	Local / Otro		Inicio	Fin		
SERVICIOS DE CONSULTORIA											
	Estudios Técnicos	100.000	SBCC	Ex - ante	100%		N/A	Ene-12	Dic-12	Pendiente	
	Estudios Técnicos	100.000	CCIN	Ex - ante	100%		N/A	Ene-12	Dic-12	Pendiente	3 consultores

Componentes 3 y 4: Administración, Auditoría y Evaluación

Nº de Ref	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					BID	Local / Otro		Inicio	Fin		
SERVICIOS DE CONSULTORIA											
	Administración del Programa	750.000	SCC	Ex - ante	67%	33%	N/A	Dic-11	Agos-14	Pendiente	
	Auditorías del Proyecto	200.000	SBC	Ex - ante	100%		N/A	Dic-10	Abril-15	Pendiente	
	Evaluación Intermedia del Proyecto	25.000	SCC	Ex - ante	100%		N/A	Jul-12	Ene-13	Pendiente	
	Evaluación Final del Proyecto	25.000	SCC	Ex - ante	100%		N/A	Jul-14	Dic-14	Pendiente	
BIENES Y SERVICIOS CONEXOS											
	Equipamiento y Mobiliario de la UE	200.000	LPN	Ex - ante		100%	N/A	Dic-10	Ene-11	Pendiente	

* La revisión Ex - Post de los montos límites se aplicará luego de que dos (2) procesos del Programa con revisión Ex - Ante en cada categoría hayan sido aprobados satisfactoriamente por el Banco. Es decir que dos llamados que deberían ser ex post por ser los dos primeros se ejecutan con revisión ex ante.

**Bienes y Obras: LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contrataciones a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CPIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CPGB: Contrataciones con Préstamos Garantizados por el Banco; PSC: Participación de la Comunidad en las Contrataciones. Firmas Consultoras: SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa. Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional