

**HONDURAS**  
**ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN CORREDOR LOGÍSTICO SAN PEDRO SULA**  
**(HO-T1100)**

**PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

**24 DE MARZO DE 2008**

<b>Título del proyecto:</b>	Estudios de Preinversión Corredor Logístico – San Pedro Sula		
<b>Número del proyecto:</b>	HO-T1100		
<b>Equipo de proyecto:</b>	Felipe Targa (INE/TSP) Jefe de Equipo; Rafael Acevedo (INE/TSP); Trinidad Zamora (TSP/CHO); Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO) y Giselle Apat (INE/TSP)		
<b>Fecha de solicitud:</b>	Noviembre 2007		
<b>Beneficiario:</b>	República de Honduras		
<b>Organismo ejecutor:</b>	Secretaría de Obras Publicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)		
<b>Plan de financiamiento:</b>	BID (OC) - InfraFondo:	US\$	640.000
	Local:	<u>US\$</u>	<u>160.000</u>
	Total:	US\$	800.000
<b>Fechas tentativas:</b>	Elegibilidad:	Marzo 2008	
	Aprobación:	Abril 2008	

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1 San Pedro Sula (SPS), capital del Departamento Cortés en Honduras, está localizada en el valle del Sula al noroeste del país y a 60 km al sur de Puerto Cortés, ubicado sobre el mar Caribe. Con una población de aproximadamente 900.000 habitantes en su área metropolitana, SPS es la segunda ciudad del país con mayor número de habitantes, después de la capital Tegucigalpa. SPS es considerada la capital industrial del país.
- 1.2 **Descripción del problema.** Además del tráfico vehicular generado por su propia actividad industrial, la ciudad de SPS ha comenzado a evidenciar problemas de congestionamiento y conflictos de tránsito generados por la circulación de vehículos pesados de carga de paso por la ciudad. Varios de los vehículos de carga salen o llegan a Puerto Cortés<sup>1</sup> a través de la carretera CA-5 Norte, el principal corredor vial del país. La CA-5 Norte en su paso por SPS toma el recorrido del segundo anillo vial periférico, cuya construcción fue iniciada hace casi dos décadas y aún cuenta con tramos de obra inconclusos. Actualmente, el tráfico sobre el segundo anillo vial es de aproximadamente 27.000 vehículos día (19% vehículos pesados). El tránsito de vehículos de carga por este corredor regional, y su paso por SPS (segundo anillo vial), tiende a intensificarse debido a que la CA-5 forma parte del Corredor Atlántico<sup>2</sup>, y constituye además el principal

<sup>1</sup> Puerto Cortés, único puerto de aguas profundas de Centroamérica y uno de los mejor equipados, moviliza casi el 90% de la carga portuaria del país y tiene capacidad para cargar y descargar hasta 10 buques simultáneamente en sus muelles.

<sup>2</sup> El Corredor Atlántico (1.745 km) forma parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en el marco del Plan Puebla Panamá (PPP), y une México, Belice, Guatemala, Honduras, y El Salvador.

componente vial del proyecto del canal seco interoceánico -Corredor Logístico- una vez esté en operación el Puerto de Cutuco en El Salvador. Además de los problemas ya existentes, al entrar en funcionamiento el canal seco interoceánico podría intensificarse considerablemente el tránsito de vehículos de carga por SPS, afectando las condiciones de movilidad y seguridad del sistema de transporte en la ciudad, y con el consecuente impacto en la productividad y competitividad de este importante centro de actividad económica del país.

- 1.3 **La estrategia del Gobierno y Banco en el sector.** El Gobierno de Honduras (GHO), en el marco del Plan de Nación, ha establecido objetivos específicos para adecuar la infraestructura vial a los requerimientos de los procesos de integración regional, buscando hacer más competitivo al país y promoviendo la actividad económica. En este contexto, se han identificado y se vienen ejecutando proyectos específicos relacionados con el acondicionamiento y mejora del corredor logístico CA-5. El Banco ha participado activamente en el sector vial del país financiando obras y apoyando el fortalecimiento institucional del sector. Actualmente, el país se encuentra ejecutando un programa de inversión financiado por Banco para la ampliación y mejoramiento del corredor CA-5. Estas intervenciones han sido desarrolladas en el marco de un convenio de coordinación entre otros organismos multilaterales, los cuales financian programas de inversión complementarios para el mejoramiento de este importante corredor.
- 1.4 **El proyecto.** El segundo anillo vial periférico de SPS ha sido identificado y priorizado como un proyecto en el marco del programa integral para el mejoramiento del corredor logístico CA-5. El proyecto es de gran relevancia para el país debido a que tiene un efecto regional, al reducir los costos logísticos del corredor asociados a la actividad productiva de exportación regional e internacional, así como un efecto local al mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial urbana en el principal núcleo urbano de actividad económica del país. El mejoramiento de esta vía fue priorizado por las autoridades locales hace más de una década con el inicio de las obras en el segundo anillo que no llegaron a completarse. El estado actual de la vía (e.g., rugosidad promedio) y su capacidad (e.g., un tramo con una sola calzada, un carril por sentido) no son acordes a los niveles de tráfico actuales (aproximadamente 27.000 vehículos día) y las proyecciones de crecimiento del tráfico regional.
- 1.5 El GHO ha solicitado el apoyo del Banco para la preparación de un Programa de inversión (Programa de Infraestructura Corredor Logístico – San Pedro Sula, HO-L1018), con un financiamiento por parte del Banco de aproximadamente US\$ 20 millones. El Programa de inversión incluirá la ampliación, rehabilitación y mejora del segundo anillo vial de SPS, mediante: (i) obras de rehabilitación de pavimentos en 12,6 km de vía actual (dos calzadas de dos carriles); (ii) ampliación de una calzada de dos carriles en 5,5 km de vía actual y rehabilitación de la calzada existente con construcción de dos puentes (quedando una calzada de dos carriles en cada sentido); y (iii) construcción de cinco (5) nuevos intercambiadores y adecuación de uno existente.
- 1.6 **La cooperación técnica.** En este contexto, y para apoyar la preparación del Programa HO-L1018, el GHO ha solicitado al Banco fondos de Cooperación Técnica (CT) no reembolsables del InfraFondo. Se consultaron otros fondos de cooperación técnica

disponibles en el Banco, sin embargo se considera que los fondos no estarían en los tiempos y las condiciones que el Programa necesita. Con la CT se busca financiar la culminación de los estudios de preinversión para las obras a ser financiadas con recursos de financiamiento del Banco, en particular los proyectos ejecutivos de las obras de ampliación del tramo Calle 6 NE-Industrias Gala (5,5 km) y la rehabilitación de las calzadas existentes en todo el segundo anillo vial. También se financiará la elaboración de un estudio integral de demanda para analizar la factibilidad y el alineamiento de una solución a largo plazo para el libramiento Villanueva-SPS-Choloma.

## II. DESCRIPCIÓN

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de la CT es realizar los estudios de preinversión necesarios para la preparación del Programa HO-L1018, mediante la elaboración de los proyectos ejecutivos y análisis ambientales y sociales de las obras a ser financiadas por el Banco.
- 2.2 **Componentes.** Para lograr el objetivo propuesto, la CT busca apoyar al GHO en el desarrollo de las siguientes actividades:
- 2.3 Análisis de alternativas y elaboración de proyectos ejecutivos. Se realizará una revisión de los estudios de factibilidad técnico-económica y socio-ambiental de las obras de ampliación del tramo Calle 6 NE-Industrias Gala (5,5 km) y la rehabilitación de las calzadas existentes en todo el segundo anillo vial (río Chamalecón-peaje acceso noreste). Se elaborarán los diseños conceptuales para las diferentes alternativas con un costo aproximado de las obras. Sin embargo, el proyecto funcional está en gran parte definido debido a que las obras de ampliación ya cuentan con el derecho de vía correspondiente a la calzada actual existente. Se elaborará un análisis de factibilidad técnico-económica y socio-ambiental para las diferentes alternativas del proyecto, revisando las evaluaciones ya realizadas. Para la alternativa seleccionada, se elaborarán los proyectos ejecutivos, con los diseños definitivos de las obras de ingeniería, la elaboración de pliegos de licitación y las especificaciones técnicas especiales, así como los planes de gestión o manejo ambiental y social de las obras.
- 2.4 Plan de reasentamiento y análisis ambiental. Se preparará un Plan de Reasentamiento involuntario siguiendo los lineamientos de la Política de Reasentamiento del Banco (OP-710) para la reubicación de un grupo de familias localizadas sobre un segmento del derecho de vía<sup>3</sup>. Asimismo, se preparará un análisis ambiental centrado en temas específicos descritos en la estrategia ambiental y social del Programa HO-L1018. Este análisis ambiental deberá dar cumplimiento a los requerimientos del marco legal vigente local para obtener el licenciamiento ambiental del proyecto, así como los lineamientos de la Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardas del Banco (OP-703). El diseño de las especificaciones técnicas ambientales específicas (de las obras a ser diseñadas con los recursos de esta CT) será incluido en el plan de manejo ambiental correspondiente. La elaboración del Plan de Reasentamiento y del análisis ambiental

---

<sup>3</sup> El derecho de vía del proyecto ya había sido liberado y saneado con anterioridad. Sin embargo, existe un grupo de aproximadamente 150 familias que se han instalado sobre un tramo corto (200 metros) del derecho de vía y que requiere ser reubicado.

serán contratados por SOPTRAVI y reconocidos retroactivamente como gastos de contrapartida de la CT.

- 2.5 Factibilidad libramiento Villanueva-SPS-Choloma. Se elaborará un análisis de pre-factibilidad técnico-económica y socio-ambiental para diferentes alternativas del futuro libramiento Villanueva-SPS-Choloma. Para esto, se realizará inicialmente un estudio de tráfico del área metropolitana de los municipios de Villanueva, SPS y Choloma, con la elaboración de un modelo de demanda (generación/atracción de viajes y asignación de tráfico a la red vial) a partir de datos socioeconómicos y de transporte disponibles y de información primaria de campo (conteos vehiculares y de ocupación, censos de giro, mediciones de velocidad, encuestas cordón Origen-Destino de interceptación). A partir del modelo de demanda calibrado y los escenarios futuros se harán las proyecciones de tráfico y se elaborarán diseños conceptuales para diferentes alternativas del futuro libramiento, con un costo aproximado de las obras. Se realizará un estudio de alternativas de traza, buscando asegurar que las soluciones de diseño geométrico cumplan con las especificaciones requeridas para este tipo de vías y que se minimicen los impactos socio-ambientales y los costos asociados a las obras de infraestructura. Se analizarán y evaluarán los aspectos ambientales y sociales en el área de influencia de la traza, identificando las áreas legalmente protegidas, sensibles y/o potencialmente vulnerables al uso y ocupación del suelo.

### III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 3.1 El costo total de la CT será de US\$ 800.000, de los cuales US\$ 640.000 serían financiados por el InfraFondo y US\$ 160.000 con contrapartida del GHO. La contribución del InfraFondo se otorgará en calidad de financiamiento no reembolsable debido a que los estudios de preinversión a ser contratados tienen por objeto la preparación de la operación HO-L1018. La contrapartida local, será US\$ 80.000 en especie, correspondiente a los costos locales de administración, y US\$ 80.000 (10% del costo total de la CT) correspondiente a las contrataciones del componente de Plan de reasentamiento y análisis ambiental (2.4).

CUADRO III-1 COSTOS Y FINANCIAMIENTO (US\$)			
Descripción	InfraFondo	Contrapartida	TOTAL
Análisis de alternativas y elaboración de proyectos ejecutivos	520.000	40.000	560.000
Plan de reasentamiento y análisis ambiental	0	100.000	100.000
Factibilidad libramiento Villanueva-SPS-Choloma	100.000	20.000	120.000
Supervisión (consultor individual)	20.000	0	20.000
<b>TOTAL</b>	<b>640.000</b>	<b>160.000</b>	<b>800.000</b>
Participación (%)	80%	20%	100%

### IV. EJECUCIÓN

- 4.1 El ejecutor de la CT será la SOPTRAVI, quien actuará por intermedio del Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE) dependiente de la Dirección General de Carreteras (DGC). El GGPE tendrá la responsabilidad de la contratación de servicios de consultoría previstos en la CT y será la encargada de la publicación de la solicitud de

expresiones de interés, la elaboración de la lista corta, el pedido de propuestas, la evaluación y selección de la firma consultora conforme lo establecido en la Solicitud de Propuestas, previa no objeción del Banco. La Unidad de Gestión Ambiental (UGA) de la SOPTRAVI tendrá a su cargo el seguimiento y control de las acciones relacionadas con el Plan de reasentamiento y la elaboración del análisis ambiental en coordinación con la División Municipal de Ambiente (DIMA) del Municipio de SPS.

- 4.2 La adquisición de bienes y servicios y la contratación de los servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT se realizarán de acuerdo con los procedimientos y políticas del Banco (Documento GN-2350-7). El período de ejecución será de 11 meses y los desembolsos se realizarán en un período de 14 meses.

## **V. ASPECTOS ESPECIALES Y PLAN DE ACCIÓN**

- 5.1 No existen aspectos especiales o un riesgo asociado a las actividades de los servicios de consultoría a ser contratados en el marco de la CT. Las actividades son las tradicionales en la elaboración de estudios de factibilidad y diseños de obras viales.
- 5.2 Como producto de esta CT se contará con los documentos licitatorios necesarios para que el GH0 licite las obras del segundo anillo vial que serían financiadas por el Banco en el marco del Programa HO-L1018. Dadas las condiciones actuales de preparación del proyecto y el tiempo esperado para los productos de la CT, se prevé que la operación de préstamo del Banco pueda ser aprobada en el primer semestre de 2008.

## **VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL**

- 6.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios de preinversión. Por el contrario, las actividades de la CT incluirán la elaboración de un Plan de reasentamiento y análisis ambiental de las obras del Programa. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación en Categoría "C".

## **VII. APROBACIÓN**

\_\_\_\_\_[Original Firmado]\_\_\_\_\_  
Gerhard Lair, Coordinador InfraFondo

\_\_\_\_Abril 15, 2008\_\_\_\_\_  
Fecha