# Proyectos Nacionales

## B.4. Energía Renovable (Combustión Biomasas)

ENE401: Generación de Energía por Combustión de Biomasa, 320 MW en los Próximos 3 años (1,000 MW)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Monto:** | **US $ 640,000,000** | **Estado:** | **Perfil** |
| **Ubicación:** | 25 posibles ubicaciones identificadas | | |

**Descripción:** El proyecto tiene una meta de generación de 1,000 MW en un periodo de 10 años a través de 25 Distritos Agro-energéticos cada uno con capacidad de generar hasta 40 MW, ubicados en diferentes sitios del territorio nacional. En los próximos 3 años se espera poner en funcionamiento 8 Distritos Agro-energéticos para producir un total de 320 MW de energía. Cada Distrito demandará 2,000 hectáreas de productos bioenergéticos cultivados por los generadores de energía eléctrica, y a su vez 100 productores comunitarios cultivarán cada uno 20 hectáreas de productos energéticos para suplir la demanda de material de combustión; para un total de 4,000 hectáreas

## D.5. Infraestructura (Ferrocarriles)

INF501: Ferrocarril Inter-Oceánico de Honduras (FIH)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Monto:** | **US $ 6,000,000,000** | **Estado:** | **Perfil** |
| **Ubicación:** | Nacional | | |

**Descripción:** El Ferrocarril Inter-Oceánico de Honduras (aquí referido por sus siglas FIH) se trata de un proyecto ultramoderno que sería financiado y operado por el sector privado extranjero y nacional. El gobierno hondureño actuaría como co-administrador, facilitador y regulador. Para que esta obra resulte atractiva y eficiente, tiene que estar dotada de los últimos avances tecnológicos, tanto en sus facilidades portuarias como en sus vías de comunicación entre los distintos puntos, a efecto de reducir substancialmente el costo de transporte por tonelada-kilómetro con respecto al paso tanto por el Canal de Panamá, como por cualquier otra vía en uso. Esta dotación tecnológica debe ser lo suficientemente versátil para poder ser utilizada por un periodo no inferior a cincuenta años. Esto implica que para el diseño y construcción tiene que recurrirse a la tecnología de aquellos países que se encuentran más avanzados en este tipo de facilidades.

La vía férrea accionada por energía eléctrica es concebida como la tecnología más adecuada desde la perspectiva de costos por tonelada, velocidad, seguridad de transporte, mantenimiento y costo de energía; como desde el punto de vista ambiental, en comparación con las otras alternativas de transporte, incluida la de una "supercarretera".

Será ineludible que la vía de transporte tenga que incluir la construcción de algunos túneles de longitud y dimensión apreciables. Adicionalmente, se requerirá integrar la nueva vía ferrocarrilera hacia una infraestructura

vial y hacia localizaciones portuarias ya identificadas, hacia la construcción o ampliación de dos centros de población en los extremos de la ruta que ofrezcan servicios de calidad mundial. Se deberá construir carreteras de primer nivel y caminos rurales que complementen la infraestructura del proyecto y que conjuntamente contribuyan a generar un desarrollo sostenido nacional, regional y local.
En el aspecto regional centroamericano, se estima que el FIH será la vía de escogencia futura para el tráfico comercial proveniente de los países vecinos: Guatemala, El Salvador y Nicaragua, los dos primeros con un movimiento sensiblemente superior al local, convirtiéndose así en clientes naturales de esta vía férrea.

## INF502: Reactivación del Ferrocarril Nacional de Honduras FCH

| **Monto:** | **US $ 78,000,000** | **Estado:** | **Perfil** |
|---|---|---|---|
| **Ubicación:** | Municipios de Villanueva, San Pedro Sula, Choloma, Potrerillos, Tela, Puerto Cortés, Departamentos de Cortés y Atlántida | | |

**Descripción:** San Pedro Sula, Choloma y Villa Nueva son los lugares principales de trabajo en la zona del Valle de Sula, y las personas que viajan en el transporte terrestre desde y hacia las ciudades y sectores próximos a ellas se ven directa y negativamente afectados por el alto congestionamiento vial. Actualmente estas ciudades y pueblos están conectados con San Pedro Sula por carreteras que están muy concurridas, sobre todo en horas pico, están fuera de servicio y en dónde se producen atascos con mucha frecuencia.
Si el servicio de transporte del ferrocarril es prestado a la población, se lograría descongestionar gran parte del flujo de pasajeros en las horas pico (que comenzaría en la mañana desde su lugar de residencia hacia su centro de trabajo en San Pedro Sula y se renovará en la tarde después del trabajo desde San Pedro Sula a los lugares de residencia).
La operación del servicio de transporte con trenes de pasajeros, será sin duda una parte importante de la oferta turística a optar.
La renovación del FCH será de 400 km, 16 estaciones que serán renovadas y rehabilitadas de puentes, sub-base, la comunicación y la señalización. Los trenes de mercancías se llevarán a cabo en toda la línea después de la rehabilitación del ferrocarril. Para satisfacer la demanda social los trenes de pasajeros se introducirán entre Puerto Cortés, San Pedro Sula y la Bahía de Tela zona densamente poblada, mientras que los trenes turísticos no programados tendrán lugar entre la Bahía de Tela y la ciudad de El Progreso.