

# Banco Mundial



GUÍA PARA LLENAR:  
SOLICITUD DE DONACIÓN  
PROYECTO GEF REGIONAL  
DE TRANSPORTE SOSTENIBLE PARA LAC

---

Washington, D.C.

## Componentes de la Solicitud

1. Cubierta
2. Nota Conceptual de Proyecto
3. Información de la Ciudad
4. Carta de Respaldo

En caso tuviera preguntas adicionales sobre cómo llenar la solicitud, sírvase enviar un correo electrónico a Hernán González ([hgonzalez1@worldbank.org](mailto:hgonzalez1@worldbank.org)) o a Sergio Sánchez ([Ssanchez1@worldbank.org](mailto:Ssanchez1@worldbank.org)). Adicionalmente, se realizarán tres conferencias informativas con las ciudades para informarles sobre los procedimientos de la solicitud:

Recife, Brazil  
Lima, Peru  
Mexico City, Mexico

Por favor refiérase a los contactos arriba mencionados para obtener mayor detalle sobre los conferencias.

## PARTE I – CUBIERTA

Nombre de la Ciudad, Nombre del País  
Nombre del Proyecto

<p>Fecha de Presentación: Solicitud preparada por: <b>La persona a cargo de recopilar información y de obtener la aprobación a la solicitud.</b> Nombre: Datos de Contacto: <b>por favor incluya dirección de correo electrónico, dirección postal y número telefónico.</b></p>	<p><u>Funcionario encargado del Respaldo:</u> Nombre: <b>Deberá ser el Alcalde o el Jefe de la Organización clave.</b> Cargo: Organización: Página Web: Jurisdicción: <b>Nacional, regional o local</b> Datos de Contacto: Fecha de Aprobación:</p>
<p>Organización solicitante: <b>Puede ser más de una organización.</b> Jurisdicción de la Organización solicitante: <b>Nacional, regional, o local</b> Datos de Contacto: <b>Por favor incluya dirección de correo electrónico, dirección postal y número telefónico.</b></p>	<p><u>Funcionario encargado del Respaldo (medio ambiente):</u> <b>Si la ciudad no tuviera una agencia encargada de medio ambiente, incluir a la persona que tenga la mayor autoridad sobre medidas ambientales.</b> Nombre: Cargo: Organización: Página Web: Jurisdicción: <b>Nacional, regional o local</b> Datos de Contacto: Fecha de Aprobación:</p>
<p>Solicitud por Categoría # <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III (Vea el Anexo 1 para descripciones): <b>Las ciudades pueden ser cambiadas a otras categorías por medio del Comité de Evaluación.</b></p>	<p><u>Funcionario encargado del Respaldo (transporte):</u> <b>Igual que para medio ambiente</b> Nombre: Cargo: Organización: Página Web: Jurisdicción: <b>Nacional, regional o local</b> Datos de Contacto: Fecha de Aprobación:</p>
<p><b>Para mayor información sobre los tipos de proyectos que apoya el GEF o una descripción de los objetivos del GEF, por favor vea los Anexos 2 y 3.</b></p>	<p><u>Funcionario encargado del Respaldo (planificación Urbana):</u> <b>Igual que para medio ambiente</b> Nombre: Cargo: Organización: Página Web: Jurisdicción: <b>Nacional, regional o local</b> Datos de Contacto: Fecha de Aprobación:</p>

<b>Plan de Financiamiento (en USD y moneda local)</b>	
Asignaciones del GEF	
Preparación del Proyecto	Los fondos para la preparación se orientan a contratación de consultores, preparación de reportes, recopilación de información
Implementation del Proyecto	Por favor use el símbolo de US\$ para todo valor financiero
Proyecto Co-Financiado (más detalles requeridos abajo)	
Preparación del Proyecto	El co-financiamiento puede ser del gobierno, otras organizaciones internacionales, el sector privado, etc.
Implementation del Proyecto	

## PARTE II - NOTA CONCEPTUAL DE PROYECTO

Nota: Por favor asegúrese de que todas las respuestas se den de manera organizada a fin de que facilite su lectura.

### 1. DESCRIPCIÓN PRELIMINAR DEL PROYECTO

- 1.1. *Resuma el proyecto tan brevemente como sea posible.*
- 1.2. *Describa la base, metas y los efectos del proyecto (para cada componente) (Vea “Ventanas Potenciales Elegibles para Proyectos”, Anexo 2)? Los proyectos pueden ser uno o más del tipo de proyectos elegibles. La clave es que todos los componentes tengan relación con transporte sostenible.*
- 1.3. *Indique los factores que influyen en la continuación de los beneficios del proyecto aún luego de la terminación de éste.*
- 1.4. *¿Qué otros proyectos fueron considerados? ¿Cuáles fueron sus pro y contra y cómo se comparan al proyecto propuesto? ¿Por qué es mejor el proyecto propuesto?*
- 1.5. *¿Cómo atraerá e influirá el proyecto a otras ciudades en la región?*
- 1.6. *Describa los compromisos y enlaces de base; consulta con la Sociedad Civil y otras partes públicas/privadas interesadas, coordinación y colaboración entre ciudad, sus agencias, stakeholders privados y el Banco Mundial. Asimismo indique por favor fecha de foros y presentaciones.*
- 1.7. *Si el proyecto propuesto encuadra en un esquema de proyectos u operaciones más grande, por favor describa que proyecto y cómo éste se encuadra en el esquema. Asimismo incluya otros planes futuros o adiciones potenciales para proyecto.*
- 1.8. *¿Cuán relacionados están los componentes individuales propuestos? ¿Puede distribuirse el costo general a los componentes individuales?*
- 1.9. *¿Cómo se ve el financiamiento general, incluyendo el co-financiamiento?*

#### Fuentes de Co-financiamiento (por favor especifique si es Donación, Préstamo o Asociación) Sólo en USD

	FGM	Ciudad/Gob. Nacional	Privado	Otros (especifique)	Total
Componente A	USD only				
Componente B					
Componente C					
Componente D					
<i>Agregue o quite columnas o filas para adaptar los parámetros de la Ciudad.</i>					
Sub-Total					

### 2. OBJETIVO DE DESARROLLO/AMBIENTAL DEL PROYECTO PROPUESTO

- 2.1. Si el proyecto resultara exitoso. ¿Cuáles serían los beneficios positivos medibles para la Ciudad? ¿Describa exactamente cómo se medirían esos beneficios?
- 2.2. Si el proyecto resultara exitoso, ¿Cuáles serían los beneficios positivos para el ambiente global? *(Por favor vea prioridades estratégicas del GEF, Anexo 3)*

### 3. BASE PARA LA PARTICIPACIÓN DEL BANCO MUNDIAL

- 3.1. ¿Cómo apoyaría el proyecto las metas de reducción de emisiones de gas invernadero (GHG) y de eficiencia en el transporte? *Vea anexo 1 para GEF OP-11 (Procedimientos para operación)*
- 3.2. ¿Qué nivel de compromiso puede demostrar la ciudad al proyecto antes, durante, y después de la participación del Banco Mundial? *Sería bueno discutir proyectos anteriores, el compromiso político, los planes de contingencia, la capacidad, etc.*
- 3.3. ¿Ha habido algún proyecto del transporte que haya recibido financiación de organizaciones internacionales? Describa, incluyendo el éxito de tales esfuerzos y las lecciones aprendidas. *Sea por favor tan específico como sea posible. También incluya por favor Datos de contacto de las personas involucradas de las organizaciones internacionales.*
- 3.4. ¿Qué otras organizaciones, incluyendo al gobierno y al sector privado, proporcionarán financiamiento y cómo afectará su participación la participación del Banco Mundial? *El Banco Mundial también requiere saber que sus fondos sean necesarios. Es decir, que el BM cubrirá costos incrementales y no financiará proyectos que de cualquier manera se llevarían a cabo.*

### 4. RIESGOS Y ALIVIO POTENCIALES

- 4.1. ¿Cuáles son los riesgos potenciales alrededor de la implementación del proyecto?
  - 4.1.1. Riesgo político (Alcalde cerca al fin de su periodo, no del partido del gobierno nacional, etc)
  - 4.1.2. Riesgo relacionado con aplicación de políticas (proyecto tiene obstáculos tales como regulaciones cambiantes, etc)
  - 4.1.3. Riesgos sociales (grupo(s) afectados por el proyecto propuesto)
  - 4.1.4. Riesgos financieros (costos en exceso, retiro de asociados, etc)
- 4.2. ¿Por qué se piensa que la ciudad tiene la capacidad institucional (experiencia, previsión, planificación, agencias pertinentes, etc) para realizar la preparación y la implementación del proyecto propuesto? ¿Cuántos empleados tiene cada una de las agencias pertinentes? *Por favor incluya la descripción cuantitativa de la capacidad concerniente. Por ejemplo: La ciudad tiene un promedio de 3 policías trabajando al mismo tiempo imponiendo restricciones de estacionamiento.*
- 4.3. ¿Existe algún grupo particular que será afectado negativamente por el proyecto? ¿Cómo se reducirá el riesgo? ¿Cuál es el plan del gobierno para ayudar a los grupos afectados a adaptarse? *¿Cómo ha contactado el gobierno a estos grupos?*
- 4.4. ¿Cómo tratará la Ciudad los riesgos potenciales y las áreas concernientes (la

*administración ambiental planifica el trabajo, los reasentamientos potenciales, etc)?*

**4.5.** *¿Cómo procederá el gobierno para consultar a los grupos pertinentes y cómo mantendrá el gobierno informados a los grupos interesados?*

## PARTE III – INFORMACION DE LA CIUDAD (OBLIGATORIA)

### INFORMACIÓN GENERAL DE LA CIUDAD

La solicitud no es necesariamente para sólo una ciudad o para una ciudad entera. Por ejemplo: la municipalidad de la ciudad podría solicitar una donación o así también la región metropolitana. El único requisito es que sea una ciudad de mediana proporción de al menos 350,000 personas.

- *¿Cuál es la población de la ciudad? ¿Cuál es la tasa de crecimiento anual de la población? Incluya tanta información como sea posible a fin de permitir un amplio panorama de la tendencia. También incluya la fuente y la certeza de los datos.*
- *¿Cuál es el área de superficie total de la ciudad? ¿Cuál es la tasa de crecimiento del área construida?*
- *¿Cuántas municipalidades existen? ¿La solicitud comprende el área metropolitana o sólo una municipalidad? Incluya un mapa si es posible.*
- *¿Cuál es el ingreso promedio por ciudadano?*

### DATOS

#### CALIDAD DEL AIRE

- *¿Cuáles son las instituciones responsables del monitoreo, regulación e imposición de la ley relacionada a la calidad del aire?*

#### INFORMACIÓN DE TRANSPORTE URBANO

- *¿Cuántos de cada uno de los siguientes tipos vehículos hay en la ciudad? Incluya fecha para la cual los datos están vigentes.*
  - autos
  - buses
  - camiones
  - motocicletas
  - otros
- *¿Qué tipos de transporte público existen en la ciudad? Para cada uno, por favor, incluya los km. totales y el número de líneas, pasajeros, costo de pasajes...)*
  - Metro
  - Vías férreas Suburbanas
  - Taxis y taxis compartidos
  - Bus
    - *¿Hay sindicatos en las compañías?*
    - *¿Qué tipo de buses hay (tamaño) y cuántos de cada tipo?*
    - *¿Hay buses eléctricos?*
    - *¿Hay buses de compañías públicas y privadas?*

- *¿Cuántas compañías hay?*
  - *¿Cuál es el tamaño promedio de las compañías?*
  - *¿Cómo obtienen los conductores las concesiones para operar la ruta?*
  - *¿Cuáles son las leyes/reglas sobre costo de pasaje?*
- *¿Tiene la ciudad un sistema de Transporte No Motorizado?*
  - *¿Cuántos kilómetros?*
- *¿Qué es el marco de referencia con respecto a la administración del tráfico?*
  - *¿Cuál es la política pública?*
    - *¿Cuáles son las políticas de estacionamiento?*
    - *¿Qué tipo de sistema de semaforización existe?*
  - *¿Existe alguna restricción vehicular (placa, caminos exclusivos, etc)?*
  - *¿Existen restricciones para camiones?*

### COMPROMISO DE PROPIEDAD Y POLITICO

- *¿Tiene la ciudad un plan maestro ambiental?*
  - *¿Cuándo se hizo?*
  - Por favor adjúntelo
  - **Incluya también una descripción de cómo se originó y cómo se acordó. Adicionalmente, describa los modelos (económicos o de simulación) usados.**
- *¿Tiene la ciudad un plan maestro de transporte?*
  - *¿Cuándo se hizo?*
  - Por favor adjúntelo
  - **Incluya también una descripción de cómo se originó y cómo se acordó. Adicionalmente, describa los modelos (económicos o de simulación) usados.**
- *¿Tiene la ciudad un plan maestro de desarrollo urbano y de uso de tierras?*
  - *¿Cuándo se hizo?*
  - Por favor adjúntelo
  - **Incluya también una descripción de cómo se originó y cómo se acordó. Adicionalmente, describa los modelos (económicos o de simulación) usados.**
- *¿Cuál es el tipo de aprobación federal/nacional requerido para proyectos?*
  - **Por favor asegúrese de que cualquier agencia que se mencione aquí esté en la matriz organizacional abajo junto con los datos de contacto del personal clave.**
- *¿Qué otros proyectos de transporte se han hecho en la ciudad?*
  - *¿Qué agencia los llevó a cabo/planificó/financió?*
  - Por favor describa el(los) proyecto(s)

- *¿Cuándo se realizaron los proyectos y durante que tiempo?*
- *¿Qué tan grandes eran los proyectos en términos de tamaño físico y financiero?*
- *¿Cuál fue el alcance de los proyectos?*
- *¿Cuáles son las leyes pertinentes alrededor de cualquier proyecto ambiental y/o de transporte?*

<b>CAPACIDAD INSTITUCIONAL</b>
--------------------------------

- *¿Cuáles son las agencias locales relevantes?*
  - Por favor llena la matriz organizacional de abajo (por favor incluya nombre, descripción y datos de contacto):

	Nacional	Regional/Estatal	Local
Ambiental			
Transporte Público			
Administración de Tráfico			
Planificación Urbana			
Por favor agregue filas si hubiera otro tipo de agencias. Incluya el número de empleados que trabajan para cada organización.			

## PARTE IV – INFORMACION DE LA CIUDAD (DE ACUERDO A DISPONIBILIDAD)

El Banco Mundial quiere asegurarse de que no haya desaliento en las ciudades por no contar con toda la información en esta lista. Reconoce que las diferentes ciudades tienen diferentes capacidades, y que las ciudades no deben abstenerse de aplicar a causa de deficiencias de información. Esta lista representa la información que le gustaría ver al comité de evaluación. Las ciudades con serias deficiencias de información deben considerar especialmente solicitar una donación de Categoría III para mejorar la capacidad para una donación futura.

### INFORMACION GENERAL DE LA CIUDAD

- *¿Cuál es la distribución de la población?*
- *¿Cuál es el tamaño del presupuesto general de las municipalidades? ¿Cuál es su renta/ganancia? Por favor proporcione tanta información como le sea posible sobre el estado fiscal, así como de la fuente de información.*

### DATA

#### CALIDAD DEL AIRE E IMPACTO

- Por favor describa cualquier estación de monitoreo de la calidad del aire.
- *¿Cuál es el nivel de concentración de lo siguiente?:*
  - PM-10
  - O<sub>3</sub>
  - NO<sub>x</sub>
  - CO
  - SO<sub>x</sub>
  - Hidrocarburos
- *¿Cuántos días por año se sobrepasa los límites de concentración locales y de OMS? Por favor describa esos límites.*
- *¿Tiene la ciudad un inventario de emisiones? Si así fuera, inclúyalo por favor.*
  - *¿Cuál es la contribución del transporte a la emisión general de PM, CO, NO<sub>x</sub>, y HC.*

#### INFORMACIÓN DE TRANSPORTE URBANO

- *¿Cuál es la edad promedio de los vehículos de cada medio de transporte?*
- *¿Cuál es el porcentaje de todos los viajes por cada medio de transporte? ¿Cuál es la tendencia?*
  - Incluya transporte no motorizado.
- *¿Cuál es la distancia promedio de cada viaje y cuánto tiempo toma cada viaje? Por favor, de existir información disponible incluya las horas punta y de menos tráfico.*

- Bus
  - *¿Cuántos empleados contrata el sistema de buses?*
    - *¿Cuál es el número total de choferes?*
    - *¿Cuántos “Cobradores” existen, si es que hubiera?*  
*¿Existen otros trabajadores, no choferes, en el sistema de buses? Cobradores son personas que cobran la tarifa. También por favor, incluya información sobre los trabajadores involucrados en el sistema de bus, incluyendo a los informales.*
  - *¿Cómo es el sistema de tarifas?*
    - *¿Qué tipo de tarifas existen (fijas vs. por km)?*
    - *¿Cuál es el promedio general de tarifas?*
    - *¿Existen tarifas reducidas?*
    - *¿Incluyen subsidios las tarifas?*
  - *¿Cuántos pasajeros se transporta por bus por Km?*
  - *¿Cuál es el número promedio de pasajeros por bus?*
  - *¿Cuál es la distancia promedio de las rutas?*
  - *¿Cuál es el número total de las rutas?*
    - *¿Existe un mapa de rutas (por favor inclúyalo)?*
  - *¿Cómo obtienen los operarios las licencias de ruta?*
  - *¿Cuál es el marco regulatorio relacionado a los buses?*
- *¿Cuánto combustible se consume? (divida entre pasajero y carga, y por pasajeros entre el transporte público e individual, de existir)*
- *¿Cuál es la calidad del combustible que se usa? (contenido de Sulfuro, contenido de plomo)*
- *¿Cuál es la situación relacionada al transporte de carga?*
- *¿Qué porcentaje de accidentes ocurrieron en cada uno de los modos siguientes?, ¿Cómo se distribuyen las muertes por accidentes de tráfico por modo de transporte?*
  - peatón
  - bicicleta
  - transporte público
  - vehículos privados

#### CAPACIDAD INSTITUCIONAL

- *¿Cuáles son las agencias externas relevantes (por favor incluya nombre, descripción, y datos de contacto) en las siguientes categorías?:*
  - Sector privado, ONG, academia, otros
- Para el cuadro de instituciones en la sección de requerimientos, por favor incluya el número de empleados que trabajan para cada organización

## PARTE V – CARTA DE RESPALDO

He revisado el contenido de la solicitud previa. Esta es exacta, completa y está en concordancia con los planes y metas de la ciudad.

\_\_\_\_\_  
Nombre

\_\_\_\_\_  
Fecha

Esta carta de respaldo deberá ser del funcionario encargado que respalde la solicitud, de preferencia el Alcalde.

## Anexos

### 1. Descripción de las categorías

	Categoría I	Categoría II	Categoría III
Descripción básica	Incluirá proyectos complejos con una combinación de intervención en varias o en todas las áreas elegibles (ver anexo III).	Incluirá proyectos enfocados en una o en dos áreas.	Consistirá en proyectos pequeños que ayuden a preparar a las ciudades para la próxima brecha o fase del proyecto.
Requerimiento básico	Corresponderá a las ciudades con suficiente información y capacidad técnica con respecto a la calidad del aire y el transporte. Las ciudades con encuesta origen-destino, información sobre calidad del aire, planes existentes para el transporte urbano, utilización de la tierra o descontaminación.	Corresponderá a las ciudades que muestren voluntad política, financiación por contrapartida, y prontitud en la implementación, pero con escasa información o capacidad técnica.	Cubrirá aquellas ciudades con capacidad incipiente y donde los proyectos de transporte sostenible sean prioridad pero donde la voluntad o situación política (por ejemplo. las elecciones, los partidos diferentes, la falta de prioridades) no favorezca a las nuevas operaciones de desarrollo.

### 2. Ventanas Potenciales Elegibles para Proyectos

- Administración de la demanda de Viaje
  - Calma de Tráfico
  - Tarifa de congestión
  - Celdas de Tráfico
  - Políticas de estacionamiento
  - Sistemas Inteligentes de Tránsito
  - Racionalización de comportamiento de viaje
- Coordinación del uso de la tierra y de planificación de transporte
  - Desarrollo de corredor amplio integrando varios modos de transporte.
  - Mejoramiento urbano y re-desarrollo en conjunto con el desarrollo de sistemas de transporte público.
  - Recuperación de centros urbanos (histórico, simbólico) mientras se promueve la accesibilidad.
- La modernización del Transporte público
  - Promoción de sistemas de tránsito rápido de buses.
  - Mejoramiento y reforma de servicios existentes de bus
  - Aumento del transporte público (ornamentación, seguridad, comodidad, diseño, imagen)
  - Integración de tarifas y modalidad.
- Racionalización del flete
  - Centro de transferencia de fletes
  - Normas para escuadras.
  - Reglamento de la circulación de camiones
  - Aumento del espacio urbano y de transporte no-motorizado.

### 3. GEFOP-11 Procedimientos Operativos para Proyectos de Transporte Sostenible

Componentes del Programa Operativo de Transporte	Consideración Estratégica y Principio Operacional Aprobados
<p><b>1. Asegurar la Propiedad de País</b></p> <p><i>GEFse concentrará en brindar apoyo en donde haya comunicación Nacional con la UNFCCC u otra información sobre prioridades y oportunidades de transporte nacional. Además, el GEFse enfocará en estas actividades que también proporcionen beneficios domésticos múltiples (tales como, mejoramiento en la seguridad del transporte, calidad del aire, congestión del tráfico,</i></p>	<p><b>Principio 4:</b> Los proyectos del GEFson impulsados por el país y basados en prioridades nacionales diseñadas para apoyar el desarrollo nacional. Una consideración estratégica adicional a favor de este principio es que las actividades del</p>

<p><i>etc.)</i></p>	<p>GEFse diseñan para ser consecuentes con las iniciativas nacionales.</p>
<p><b>2. Involucrar a los Distritos Electorales Locales</b></p> <p><i>GEFcomprobará la presencia de apoyo local, la falta de oposición de los distritos electorales locales, la posibilidad de utilizar la infraestructura del transporte existente hasta el límite posible; asegurará de que stakeholders participen en el desarrollo de la tecnología y comercialización; y que las perspectivas para la fabricación y fusiones de empresas locales sean buenas.</i></p>	<p><b>Principio 7:</b> los proyectos del GEFprevén la consulta, y la participación apropiada, con los beneficiarios y grupos de personas afectados.</p>
<p><b>3. Mantener la Flexibilidad para Responder</b></p> <p><i>Para aminorar el riesgo de continuar respaldando tecnologías con perspectivas declinantes de aceptación de mercado, el alcance de este programa operativo no se fijará indefinidamente, pero será revisado y modificado basado en la información y experiencia nuevas, en consulta con STAP. Una solicitud se podría eliminar de este programa, digamos, al alcanzar las metas del mercado. Igualmente, este programa considerará las nuevas solicitudes conforme los adelantos tecnológicos traigan otras soluciones al frente.</i></p>	<p><b>Principio 5:</b> GEFdebe mantener suficiente flexibilidad para responder a circunstancias variables, incluyendo guías en desarrollo de la conferencia de las partes y la experiencia ganada del monitoreo y evaluación de actividades.</p>
<p><b>4. Reducir el Riesgo de Proyectos Adicionales</b></p> <p>El GEFse enfocará inicialmente en aquellas medidas de transporte sostenibles por las cuales el desarrollo e investigación básicos han alcanzado un gran logro y las barreras y riesgos tecnológicos han sido pocos y manejables. El GEFapoyará la investigación dirigida a la adaptación de tecnologías sostenibles para condiciones locales, y a la correspondencia de donaciones con recurso de país para solicitudes de costo-efectividad potenciales. El GEFapoyará también la capacidad institucional y asistencia técnica para reducir la incertidumbre sobre los costos, el desempeño y los beneficios, y reforzará las capacidades locales para evaluar, operar, manejar, y mantener las nuevas intervenciones del transporte sostenible.</p>	<p><b>Principio 3:</b> GEFasegarará que el costo-efectividad de sus actividades lleve al máximo los beneficios ambientales globales. De este principio se desprenden varias consideraciones estratégicas. GEFdeberá reducir el riesgo causado por incertidumbre incluyendo el riesgo adicional del proyecto técnico por capacidad institucional adicional para administrar nuevos sistemas. También, el GEFdeberá financiar los programas de avance de las capacidades científicas y técnicas en países recipientes para maniobrar las amenazas ambientales globales.</p>

<b>Componentes del Programa Operativo de Transporte</b>	<b>Consideración Estratégica y Principio Operacional Aprobados</b>
<p><b>5. Equilibrar los Recursos de Diversificación de Cartera y Concentración Estratégica</b></p> <p>A fin de reducir los riesgos de cartera y aumentar la amplitud geográfica, el alcance de este programa operativo no debe ser demasiado limitado. Para aumentar las oportunidades de mercado de tecnologías sostenibles y su integración en el desarrollo sostenible, sin embargo, se requiere una concentración estratégica de recursos. El GEF propone el enfoque en el transporte terrestre de pasajeros en comparación con el transporte de carga, fluvial o aéreo. Las solicitudes de transporte recomendadas por el énfasis inicial en el Programa Operativo 7, se pasarán a este programa. Seguidamente los componentes 7-9 proporcionan especificidad adicional.</p>	<p>Ambas consideraciones se desprenden del principio de rentabilidad (Principio 3): una manera de manejar el riesgo causado por la incertidumbre, es aminorar el riesgo de cartera mediante la diversificación. La otra manera requiere que el GEF aumente la sinergia y los efectos de escala mediante los recursos de concentración estratégica.</p>
<p><b>6. Estimular Política Ambientales Conducentes</b></p> <p>La asistencia del GEF en entorno de países recipientes conducentes, proporcionará más beneficios sostenibles, especialmente en aquellos mercados donde el precio exacto de energía y otras distorsiones no afecten el transporte sostenible. Para promover el sistema de transporte sostenible, se desea una macroeconomía y política ambiental que permitan y estimulen la justa competencia. Estas no deberían ser afectas a impuestos especiales o a subvenciones proporcionadas para competir sino sistemas ambientalmente insostenibles.</p>	<p>Una consideración estratégica bajo el Principio 3 concierne a varias formas de sostenibilidad. Las actividades del GEF se diseñan para ser socialmente, financieramente, y ambientalmente sostenibles, y se esfuerzan por asegurar la sostenibilidad de beneficios ambientales globales. Las actividades del GEF se diseñarán para apoyar a las políticas nacionales que proporcionen el estímulo adecuado para vías de desarrollo que sean válidas para la perspectiva ambiental global.</p>
<p><b>7. Enfocarse en las soluciones a largo plazo</b></p> <p><i>La asistencia del GEF debe ser limitada a actividades que promuevan el cambio hacia medidas de transporte sostenibles a largo plazo.</i></p>	<p>Siguiendo el Principio 3, la sostenibilidad es más probable si los programas y proyectos del GEF se refieren a causas fundamentales del empeoramiento ambiental global. Además, el enfoque de las actividades del GEF concernirá a las medidas a largo plazo, y no simplemente a las formas benignas de actividades actuales, sino insostenibles.</p>

<b>Componentes del Programa Operativo de Transporte</b>	<b>Consideración Estratégica y Principio Operacional Aprobados</b>
<p><b>8. Promover las Medidas para el Transporte Sostenible</b></p> <p>El GEF se esforzará por eliminar barreras a medidas de transporte comercialmente y casi comercialmente viables. El GEF apoyará también a la capacidad institucional y a la planificación a fin de asegurar aquellas opciones beneficiosas al clima, incluyendo las opciones de transporte no-motorizado que son consideradas completamente en el transporte regular y planificación de tierra. Estas actividades son especialmente importantes para ciudades de crecimiento a media escala que cuyos sistemas de transporte personal aún no dependen del combustibles fósiles.</p>	<p>Siguiendo el Principio 3 sobre acciones de finanzas del GEF que tienen efecto multiplicador, el Capítulo 3 de la estrategia operativa escogió un enfoque de dos extremos. El primer extremo intenta eliminar las barreras a la implementación de beneficio al clima, tecnologías comercialmente viables, como en los Programas Operativos 5 y 6.</p>
<p><b>9. Aumentar la Viabilidad Comercial de las Medidas de Transporte Sostenibles Emergentes</b></p> <p><i>El Programa Operativo de Transporte propone incorporar ambos extremos de la estrategia operativa en el Cambio Climático. La alternativa de medida de transporte sostenible se basará en las perspectivas para la reducción de costos y en la contribución que el financiamiento del GEF podría dar a esas reducciones de costo. Las reducciones de costo serán promovidas mediante la transferencia tecnológica, la fusión de empresas, la fabricación local, el aprendizaje en la práctica, y al logro de las economías de escala. Mientras que en el Programa Operativo 7, la tecnología era el foco de intervención y no de ubicación, para actividades bajo este componente, la medida y la ubicación son ambas importantes.</i></p>	<p>También, siguiendo el Principio 3 sobre acciones de finanzas del GEF que tienen un efecto multiplicador, el segundo extremo de esta estrategia es reducir los costos de tecnologías de transporte sostenibles en perspectiva ya que la mayoría aún no son comercialmente viables. El objetivo sería acrecentar su viabilidad comercial en cuanto a aplicaciones tecnológicas en el Programa Operativo 7.</p>
<p><b>10. Evitar Impactos Negativos</b></p> <p><i>Se podría requerir controles y salvaguardias ambientales adecuadas. Así las preocupaciones sobre la toxicidad del metanol, el carácter explosivo del hidrógeno, el reciclaje y el manejo seguro de las baterías ácidas de plomo, podrían necesitar ser tratados en los proyectos pertinentes.</i></p>	<p>También, siguiendo con el Principio 3 es una consideración estratégica pedir al GEF evitar la transferencia de impactos ambientales negativos entre áreas focales.</p>
<p><b>11. Acentuar el Papel Catalizador del GEF</b></p> <p>Desde que la rentabilidad de las actividades del GEF será mayor en proyectos donde se pueda movilizar el co-financiamiento complementario doméstico, bilateral, multilateral, y del sector privado en apoyo a objetivos de programas de transporte, tales proyectos tendrían carácter de prioridad.</p>	<p><b>Principio 9:</b> en la búsqueda de maximizar los beneficios ambientales globales, el GEF acentuará su papel catalizador y equilibrará el financiamiento adicional de otras fuentes.</p>