|  |
| --- |
| La operación Programa de Integración Vial de Honduras HO-L1104 tiene por objetivo general el contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras. El programa propuesto financiará la rehabilitación y mejora de tramos viales localizados sobre el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM) en Honduras.  El proyecto es consistente con la meta de integración regional y global del Banco bajo el criterio de focalización multinacional ya que contribuirá a mejorar rutas pertenecientes a un corredor de ámbito e impacto regional que vincula México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. El proyecto beneficiará directamente al menos al 23% del total de importaciones y exportaciones del país, que son las que circulan por la sección hondureña del CPM a través de los pasos de frontera del Amatillo en El Salvador y Guasaule en Nicaragua. La mejora de las condiciones de esta vía regional contribuirá a incentivar tanto el comercio regional y global de Honduras así como el tránsito de mercancías entre los países centroamericanos.  Entre los beneficios destacables de este proyecto de ámbito nacional relacionados con la integración regional se destaca la mejora del nivel de servicio de los tramos del Corredor Pacífico a intervenir mediante: i) la reducción de los tiempos de transporte de personas y cargas, entre aproximadamente un 2% y un 5%; y ii) la reducción de los costos de operación vehicular entre un 7% y 14%, propiciando la reducción de los elevados costos de logística regionales que se sitúan en torno al 47% de los costos de producción. |

## Introducción

* 1. En el marco de la estrategia sectorial del Banco que apoya la Competitividad Global y Regional para la Integración (GN-2565-4), el Programa de Integración Vial de Honduras y Propuesta de Reformulación del Préstamo 2470/BL-HO (el Proyecto), correspondiente a la modalidad préstamo de inversión de obras múltiples, ha sido considerado como contribuidor a la meta de financiamiento para respaldar la cooperación e integración regional y global, de acuerdo a los objetivos marcados por el Noveno Aumento de Recursos del Banco (GCI-9). El presente anexo técnico reúne los principales argumentos que sustentan tal clasificación en base a las guías de clasificación del Banco (GN-2650 y GN-2733).

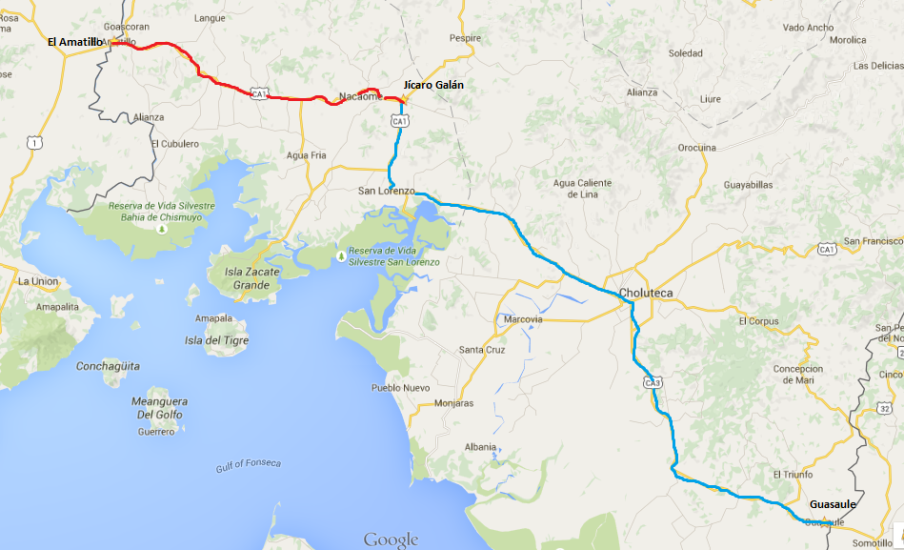
## Aspectos relevantes de la operación

* 1. El papel de Honduras en la integración mesoamericana queda determinado en el ámbito vial por su pertenencia a los principales corredores terrestres de la región como el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM), el corredor Panamericano, y los corredores del Triángulo Norte; en el ámbito marítimo por contar con una de las infraestructuras portuarias más importantes de la región, Puerto Corte[[1]](#footnote-1)s y su acceso tanto al mar Caribe como al océano Pacífico; y en el ámbito geopolítico por su extensa frontera con tres de los ocho países de Centroamérica Guatemala, El

Salvador y Nicaragua. El Gobierno de Honduras (GdH), consciente de este potencial, incluyó como parte de sus lineamientos estratégicos en infraestructura productiva del Plan de Nación 2010-2022, el reto de aprovechar la localización geográfica del país con el fin de constituirse como el circuito más importante de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica, y la meta es incrementar en 285% las toneladas de transporte de carga con fines de exportación, entre 2009 y 2038.

* 1. En este sentido el presente proyecto contribuirá a mejorar la integración y conectividad vial regional de Honduras a través de obras de mejoramiento y rehabilitación de tramos en el CPM. Dicho corredor cuenta con 137 km en territorio Hondureño y cruza el país entre las fronteras de El Amatillo (en El Salvador) y Guasaule (en Nicaragua) por las que circula el 23% del movimiento de mercancías hacia y desde el exterior[[2]](#footnote-2). Comprende las rutas internacionales CA-1 (desde la frontera con El Salvador hasta Choluteca) y CA-3 (desde Choluteca hasta la frontera con Nicaragua). Es importante destacar, que el 95% de la carga terrestre de la región centroamericana circula por el CPM y por sus características se identifica como el medio de integración vial más eficiente. Considerando los elementos anteriores, el CPM forma parte de la infraestructura vial de mayor relevancia para la integración vial, con importantes implicaciones en materia de conectividad y competitividad para Honduras y los países vecinos.
  2. El CPM en Honduras moviliza el 6% del total de volumen de carga de todo el corredor. existiendo por tanto un gran potencial de atracción de mercancías a través de la reducción de las ineficiencias asociadas al sistema vial principal que se reflejan en los altos costos en la logística de transporte que equivalen en promedio al 47% de los costos totales de producción de mercancías[[3]](#footnote-3).
  3. El enfoque de apoyo a la integración regional del Programa de Integración Vial Regional queda patente en su propio objetivo, que es: contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, mediante el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en corredores de integración, que sirva para constituir un corredor troncal de carga de competitividad regional y mejore la integración del país con El Salvador y Nicaragua. Para lograr estos objetivos, el programa financiará, bajo la modalidad de programa de obras múltiples la rehabilitación y mejoramiento de tramos viales pertenecientes al CPM. Las obras de este programa se desarrollarán en la zona sur de Honduras, específicamente en los departamentos de Choluteca[[4]](#footnote-4) y Valle,

**Figura 1: Mapa del Corredor Pacífico en Honduras**



* 1. La región mesoamericana es altamente dependientes de la red vial. El movimiento de cargas en Centroamérica se realiza mayoritariamente por carretera (80%), por tanto el estado de las vías y el funcionamiento de cruces fronterizos asociados es fundamental para promover la competitividad de los países. El nivel de deterioro de los tramos del CPM en Honduras repercuten en unos mayores costos de operación, e incrementan los tiempos de viaje y la accidentalidad vial. Esta situación afecta tanto a su área de influencia directa (Departamentos de Choluteca y Valle), como a la indirecta que incluye los departamentos de La Paz, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua y Cortés, afectando a una población total cercana a los 4 millones de habitantes[[5]](#footnote-5), lo cual representa en torno al 45% de la población del país.
  2. La infraestructura fronteriza y aduanera en Honduras es limitada, dificultando el tráfico e incrementando los costos de comercio. De acuerdo a un estudio realizado por el BID (2012) sobre los aspectos que dificultan la operación del paso de Frontera de El Amatillo, entre Honduras y El Salvador, se concluye que los retrasos en la operación afectan la movilización del 4% en valor de todas las exportaciones del país (US$ 258 millones) y 7% de las importaciones (US$ 588 millones). Por tanto, las reducciones en los costos de operación de los vehículos y los tiempos de viaje asociadas con la operación, tendrán también un efecto positivo en el comercio internacional no sólo de Honduras, sino también de los países vecinos que transitan por el CPM.
  3. En el presente proyecto de obras múltiples se incluyen tres tramos del CPM: i) El Amatillo – Jícaro Galán de 40 km ; ii) Jícaro Galán – Choluteca de 57 km y iii) Choluteca – Guasaule de 40 km. La muestra representativa compuesta por los tramos i) y ii), logrará una reducción de los costos de operación vehicular de entre un 7% y un 14% y de los tiempos de transporte de personas y cargas entre un 2% y un 5%[[6]](#footnote-6).

**Tabla 1: Indicadores Generales por Tramo**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tramo Propuesto | Descripción | Longitud (Km) | TPDA 2015 | IRI promedio  2015 |
| *Rehabilitación CA-1*  *El Amatillo- Jícaro Galan (40 km)* | El Amatillo -Nacaome | 35.6 | 2276 | 3.55 |
| Nacaome -Jícaro Galán | 4.88 | 4888 | 3.39 |
| *Rehabilitación y Reconstrucción CA-1*  *Jícaro Galán –Choluteca –Libramiento (57 km)* | Jícaro Galán -San Lorenzo | 9.9 | 9267 | 5.06 |
| San Lorenzo - Choluteca | 46.9 | 7041 | 5.06 |
| *Reconstrucción CA-3*  *Choluteca – Guasaule (40 km)* | Choluteca-Guasaule (HN) | 46.8 | 3469 |  |

**Fuente: Estudio de Tránsito 2015 , Highway Development and Management (HDM-4). Responsable: MCA-Honduras/ INSEP**

* 1. La mejora de la infraestructura vial del Corredor Pacífico hondureño complementará de manera sinérgica la labor que el Banco está realizando en la mejora y optimizar los pasos de frontera de Guasaule y El Amatillo. A través de la operación NI-L1083, el Banco está financiando un Programa de Integración Fronteriza en Nicaragua que contempla la mejora de infraestructura y de gestión en el punto de frontera de Guasaule (con integración virtual de controles entre Honduras - Nicaragua). Por otro, a través de FOMILENIO II, se están desarrollando mejoras de las infraestructuras en el paso de El Amatillo (lado El Salvador), buscándose la optimización de los controles nacionales entre ambos países en arreglo a estudios elaborados por el Banco. Al mismo tiempo, los países Centroamericanos están aprobando la Estrategia Regional de Facilitación Comercial y Competitividad, con implementación de cinco acciones de corto plazo (ya iniciadas, con finalización prevista a mediados del 2016) y el compromiso de desarrollar Planes Nacionales de Facilitación comercial con foco en la gestión coordinada en fronteras. La optimización simultánea de la infraestructura vial y fronteriza, contribuye de manera decisiva a que la reducción de tiempos y costos de viaje del Corredor Pacífico en Honduras tenga un impacto regional.

## Validación de criterios en el marco de la Estrategia de Integración

* 1. Esta operación es consistente con los Objetivos marcados por el Noveno Aumento de Capital del Banco (GCI-9) de contribuir a reducir la pobreza y la desigualdad, fomentar el crecimiento sostenible, ofrecer apoyo preferencial a los países más pequeños y vulnerables y promover el desarrollo del sector privado, y con sus prioridades sectoriales a través de la contribución a las metas: i) países pequeños y vulnerables, ii) reducción de la pobreza; y iii) cooperación e integración regional
  2. De acuerdo a los lineamientos de clasificación y validación de operaciones (GN-2650 y GN-2733), las operaciones nacionales o regionales financiadas por el Banco pueden considerarse que contribuyen a la meta de financiamiento de operaciones en apoyo a la cooperación e integración regional y global si se enmarcan en al menos uno de los siguientes criterios, que no son mutuamente excluyentes: (i) Focalización multinacional; (ii) Adicionalidad Regional; (iii) Subsidiariedad Nacional; y (iv) Compensación de fallas de coordinación. En el caso de esta operación de **infraestructura** (HO-L1104), se concluye que contribuye directamente a mejorar los niveles de inserción regional aportando a una mayor conectividad vial, enmarcándose así bajo el criterio de ***Focalización multinacional***. Igualmente mediante el Proyecto se apoya una iniciativa nacional que forma parte de un plan supranacional, particularmente al establecido por el Proyecto Mesoamérica mediante la creación del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), lo que es coherente con el criterio de ***Subsidiaridad Nacional***.

Los lineamientos para la clasificación y validación del objetivo de financiamiento de integración regional marcado por el GCI-9 (GN-2650 y GN-2733), definen aquellos subsectores de operaciones del Banco que contribuyen a dicho objetivo de financiamiento. Se diferencia entre subsectores cuya clasificación es automática y aquellos que requieren de una justificación más detallada para demostrar su contribución a la integración regional. La presente operación pertenece al subsector de conectividad de las redes de transporte TR-INT ya que contribuye a la reducción de los costos de transporte y logística (¶2.7) en tramos de un corredor de integración regional como es el CPM, mejorando la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura integrando la producción del área de influencia del proyecto a los corredores regionales. Las operaciones pertenecientes al subsector TR-INT contribuyen de forma automática a la meta de integración regional del Banco.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Código del subsector** | **Título del subsector** | **Descripción** | **Elegibilidad (Automática o Condicional)** | **Criterios de validación** |
| TR-INT | Conectividad de las redes de transporte. | Contribuciones para reducir los costos de transporte y logística, mejorando la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura de transporte y fomentando la armonización normativa transfronteriza para propiciar el desarrollo de corredores de integración sostenibles. | A | Se clasifica automáticamente dado que la línea de actividad se identifica en forma explícita en la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global del BID. |

1. Puerto Cortés es el principal puerto de importación y exportación de Honduras, El Salvador, y Nicaragua. [↑](#footnote-ref-1)
2. Por las froteras de El Amatillo y Guasaule circulan el 10% de las exportaciones y el 13% de las importaciones del país. Fuente: BID, 2013 [↑](#footnote-ref-2)
3. Fuente: Banco Mundial 2006 [↑](#footnote-ref-3)
4. Choluteca representa un ámbito logístico de menor tamaño, que requiere mejorar su conectividad con el eje logístico estructurante o con otras zonas de potencial desarrollo comercial. [↑](#footnote-ref-4)
5. Instituto Nacional de Estadística 2014 [↑](#footnote-ref-5)
6. Ver resultados de evaluación económica EEO#3 [↑](#footnote-ref-6)