

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

PROGRAMA DE REFORMAS DEL SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE CARGA DE HONDURAS

HO-L1198

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Raúl Rodríguez Molina, Jefe de Equipo (INE/TSP); Margarita Libby, Jefa de Equipo Alterna (TIN/CGU); Alfonso Salazar y Juan José Larios (TSP/CHO); Julieta Abad (TSP/CAR); Reinaldo Fioravanti, Gabriela Arteaga y Aziz Baladi (INE/TSP); Agustín Sarriá (TIN/CES); María Cecilia del Puerto y Nadia Rauschert (VPC/FMP); y Enrique Ignacio Barragan (LEG/SGO)

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

HONDURAS

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto:	Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras		
Número de proyecto:	HO-L1198		
Equipo de proyecto:	Raúl Rodríguez Molina, Jefe de Equipo (INE/TSP); Margarita Libby, Jefa de Equipo Alterna (TIN/CGU); Alfonso Salazar y Juan José Larios (TSP/CHO); Julieta Abad (TSP/CAR); Reinaldo Fioravanti, Gabriela Arteaga y Aziz Baladi (INE/TSP); Agustín Sarriá (TIN/CES); María Cecilia del Puerto y Nadia Rauschert (VPC/FMP); y Enrique Ignacio Barragan (LEG/SGO)		
Prestatario:	República de Honduras		
Organismo ejecutor:	Secretaría de Finanzas		
Plan financiero:	Primer Préstamo Programático de Reformas de Política (PBP)		
	BID (CO Regular):	US\$36.000.000	
	BID (CO Concesional):	US\$24.000.000	
	Total:	US\$60.000.000	
Salvaguardias:	Políticas activadas:	B.1 (OP-102); B.02; B.03; B.07; y B.13	
	Clasificación:	No requerida (OP-703)	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Entorno financiero y fiscal

- 2.1 **Contexto macroeconómico.** Honduras creció en promedio, entre 2010-2016, un 3,9% anual, similar a Centroamérica, mientras que en 2017, el Producto Interno Bruto (PIB) real de Honduras creció un 4,8%¹, superior al promedio de la región². Dicho crecimiento ha estado impulsado principalmente por la inversión, las exportaciones y el consumo; mientras que los sectores económicos más dinámicos han sido la manufactura y los servicios. En el ámbito productivo,

¹ Banco Central de Honduras (BHC).

² 3,9% en 2017 incluyendo Centroamérica y República Dominicana (Fondo Monetario Internacional).

Honduras presenta baja diversificación de productos, predominando materias primas y productos agrícolas de bajo valor agregado³.

- 2.2 La eficiencia en el sector logístico de cargas y transporte repercute positivamente en el dinamismo económico, permitiendo materializar ganancias en competitividad; contribuyendo a incrementar las exportaciones y a robustecer el crecimiento económico. Un marco logístico sólido, con visión multisectorial y de largo plazo, es clave para fomentar la inversión privada y la participación público-privada, lo cual contribuye superar las restricciones fiscales actuales del Estado.

B. El sector transporte y logística de cargas

- 2.3 El desarrollo del sector transporte y logística de cargas es prioritario en la agenda de desarrollo y competitividad de Honduras debido a su relevancia en los principales sectores y cadenas productivas de exportación (§2.17). Honduras juega un rol importante en la integración regional y global, debido a la infraestructura logística que ofrece a Centroamérica, como Puerto Cortés, *hub* regional para el comercio atlántico que moviliza carga de importación y exportación tanto de Honduras, como de El Salvador y Nicaragua⁴. Adicionalmente por el país discurren importantes corredores logísticos regionales que movilizan cadenas mesoamericanas del café, aceite de palma y papel. Lo descrito representa una oportunidad estratégica para la consolidación del país como nodo clave en las cadenas multimodales de suministro tanto nacionales como regionales.
- 2.4 Pese a su potencial, en 2016, Honduras ocupó el puesto 103 del Índice de Desempeño Logístico, detrás de El Salvador (64) o Panamá (45). Esta situación se fundamenta en los elevados costos logísticos ocasionados por la mala calidad de redes viales, pérdidas por falta de instalaciones de frío, y demoras por ineficiencias en procesos de comercio exterior, entre otros. Para lograr una mejora en el desempeño logístico y competitividad, las inversiones en el sector deben contar con instrumentos de planificación con visión logística integral, e ir acompañadas de mejoras en el marco regulatorio y fortalecimiento institucional.
- 2.5 El BID ha apoyado al país en la elaboración y actualización de su Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG, 2017) complementado con su respectivo Plan de Acción Inmediata (PAI); estos instrumentos integran y ordenan los planes e iniciativas⁵ de los sectores y agentes implicados tanto públicos como privados, quienes han participado de su elaboración, estableciendo intervenciones específicas dirigidas a crear las condiciones (físicas, operacionales, de entorno y

³ El sector agrícola y minero representa el 14% (PIB) y el sector industrial el 20% (PIB) para el año 2016. BHC.

⁴ Puerto Cortés transportó en 2016 11,1 MM de tonelada métrica (tm), en tanto que los puertos del norte de Guatemala (Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla), entre los dos movilizaron 4,7 MM de tm a pesar de que Guatemala tiene una mayor extensión territorial y tiene una composición de exportaciones similar a Honduras. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, 2016.

⁵ Entre los planes abarcados se encuentra la Visión de País 2010-2038, el Plan de Nación 2010-2022, el Plan de Gobierno 2014-2018 y la Estrategia Nacional de Competitividad, así como también otras estrategias sectoriales y regionales.

de negocios) requeridas para el surgimiento de una oferta logística robusta, apuntalando la coordinación público-privada. Para mejorar el sistema logístico de Honduras, el PNLOG y el PAI identifican los subsistemas agrícola y manufacturero y el corredor logístico asociado al Conglomerado Logístico del Norte, como prioritarios para el desarrollo económico, con lo cual, sus mejoras significarían un salto cualitativo de la oferta logística del país. Sin embargo, se requiere de un mecanismo de articulación y coordinación eficiente entre las distintas instituciones públicas y privadas vinculadas con el sector, destacando que para lograr la sostenibilidad y la correcta implementación de acciones, la institucionalidad debe ser específica y apuntalada con instrumentos normativos y regulatorios adecuados.

C. Problemática atendida por el programa propuesto

- 2.6 Superar el déficit comercial requiere un incremento productivo de bienes exportables y mejora del desempeño logístico (§2.4). Como parte del diagnóstico institucional y normativo del PNLOG se determinó que Honduras presenta un marco regulatorio e institucional para el sector logístico débil.
- 2.7 **El marco legal y regulatorio.** Honduras no cuenta con una política de logística nacional integral que defina los lineamientos fundamentales del sector y su organización. El marco normativo de referencia logística de Honduras se encuentra en la Ley de Transporte Terrestre, sin embargo, esta requiere del desarrollo de reglamentos específicos para su operacionalización, entre ellos los de seguros de carga, y pesos y dimensiones. Como instrumento relevante a nivel regional para la formulación de políticas sectoriales existe la Política Marco Regional de Movilidad y Logística que coordina las políticas y acciones para mejorar la logística de carga y movilidad urbana a nivel regional, así como también el instrumento subregional del Plan de la Alianza para la Prosperidad que identifica condiciones económicas y sociales que generen empleo y mejoren la calidad de vida en los países de la subregión.
- 2.8 **El marco institucional.** Se observa que el país tiene una institucionalidad de logística y transporte fragmentada, con responsabilidades distribuidas y sin coordinación efectiva. La principal causa es la inexistencia de un organismo rector que integre y priorice las intervenciones y promueva la articulación público-privada, con lo cual, existen oportunidades de mejora de la coordinación interinstitucional, orientadas a establecer una visión de largo plazo para atender de manera integral los problemas que impiden el desarrollo logístico.
- 2.9 **Los procesos de planificación integral.** La planificación sectorial está dispersa entre diversos entes públicos, careciendo de instrumentos específicos de planificación sectorial plurianual. Se precisa de una planificación integradora de los actores claves del ámbito logístico; que priorice desarrollos y proyectos de mayor impacto, con visión regional capaz de actuar sobre los cuellos de botella del sistema y promover la integración productiva, logística y de movilidad urbana del país.
- 2.10 **Los procesos de facilitación comercial.** Los procesos de comercio exterior presentan demoras e ineficiencias que se traducen en mayores costos de

transacción para los agentes económicos, existiendo la necesidad de incorporar tecnologías de procesamiento alineadas con los acuerdos regionales. Si bien se han hecho esfuerzos importantes para implementar la Unión Aduanera (UA) con Guatemala y se ha iniciado la implementación de los acuerdos de la Estrategia Centroamericana de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF)⁶, aún se requiere avanzar en la adopción de herramientas de facilitación comercial específicas para importación y exportación como la Ventanilla Única de Comercio Exterior, así como soluciones a nivel organizativo y técnico para que la aduana cumpla eficientemente su rol dentro de la GCF.

D. Cómo enfrentar los desafíos en el sector transporte y logística

- 2.11 Las reformas del programa contribuirán a mejorar la eficiencia logística del país y su inserción en los mercados internacionales a través de un marco normativo y regulatorio orientado a las necesidades del sector; con institucionalidad específica, capaz de llevar a cabo una planificación integral; y empleando herramientas y procedimientos modernos alineados con el contexto regional. Estas mejoras sentarán las bases e incentivos para el establecimiento de infraestructura logística especializada e innovadora, preparada para la adopción de las herramientas tecnológicas y digitales que requieren de un sistema logístico nacional integrado, interoperable y coordinado. Asimismo, el enfoque integral de las reformas vinculará el desempeño logístico con la mejora de los servicios de transporte desde el punto de vista de la seguridad del usuario y de la carga. Las reformas promoverán la armonización del sistema de transporte vial integrando los movimientos de carga a través de los principales corredores viales nacionales, entre los nodos logísticos y los grandes generadores de carga de larga distancia, reduciendo las externalidades negativas potenciales de la implementación de un *hub* logístico. La consolidación de la institucionalidad aduanera con sus plenas competencias y su integración en la UA Centroamericana, completarán el abordaje integral del programa.
- 2.12 **Objetivo.** Contribuir a la mejora del desempeño del sector logística de carga y transporte en Honduras, mediante reformas sectoriales en los ámbitos regulatorio, institucional, de planificación y de facilitación comercial. La operación contribuirá a mejorar la productividad del sector de logística de carga y transporte y la integración económica del país, gracias a la mejora de la eficiencia logística y la facilitación comercial.

E. Descripción de los componentes

- 2.13 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El componente verificará la congruencia entre el contexto macroeconómico y los objetivos del programa.
- 2.14 **Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial.** El componente apoyará la consolidación de un marco normativo de logística que introduzca una visión de largo plazo y establezca los lineamientos estratégicos del sector que ayuden a afianzar la institucionalidad y

⁶ Consejo de Ministros de Integración Económica, 2015.

herramientas de planificación; así como también la armonización de normas y procedimientos que faciliten la integración económica regional.

- 2.15 **Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte.** El componente apoyará el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico de carga a través de la creación de instancias que atiendan la toma de decisiones estratégicas y plurianuales, la coordinación y ejecución de las mismas y sea acompañada de mecanismos de monitoreo y análisis de los resultados e impactos de los planes establecidos.
- 2.16 **Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística, y facilitación comercial.** El componente contribuirá a fortalecer la planificación integral del sector y la promoción de medidas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio de transporte. Apoyará también la interoperación de los sistemas e integración de los procesos entre diferentes agencias involucradas en el comercio exterior, y su adecuación a normas internacionales y regionales.
- 2.17 **Estrategia del Gobierno de Honduras.** El programa es consistente con el Plan Estratégico de Gobierno 2014 - 2018 donde se identifica como uno de los pilares para contribuir a la innovación y el desarrollo productivo del país, el convertir a Honduras en un centro logístico nacional, centroamericano e internacional.
- 2.18 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Estrategia del Banco con Honduras (GN-2796-1) 2015-2018, en la cual se plantea como uno de los principales desafíos revertir el estancamiento productivo y bajo crecimiento mediante mejoras en la integración nacional y regional, y disminuir costos de operación y de transporte. La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3008), y está alineada estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) integración económica, ya que contribuirá a la mejora de la planificación integral incluyendo procesos logísticos y de comercio exterior así como también armonización del marco normativo regional; y (ii) productividad e innovación, al contribuir a la mejora de la eficiencia logística. El programa también se alinea con el área transversal de capacidad institucional, al apoyar acciones para mejorar la coordinación interinstitucional. El programa contribuye al indicador del Marco de Resultados Corporativo 2016-2019 (GN-2727-6) a través de los indicadores de apoyo a proyectos transnacionales y transfronterizos, por apoyar la incorporación de Honduras a los acuerdos e iniciativas regionales de comercio y transporte; y agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos. Existe alineación con la Estrategia de Infraestructura del BID (GN-2710-5), por promover mejoras continuas en la gobernanza del sector de transporte y logística para incrementar la eficiencia en la provisión de servicios y con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), en las dimensiones relacionadas con: (i) redes logísticas consolidadas y eficientes; (ii) corredores sostenibles de integración; y (iii) instituciones con capacidad de generar e implementar políticas sectoriales de transporte.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 El programa propuesto es un Préstamo de Reformas de Política bajo la modalidad programática, con tres operaciones independientes, pero técnicamente relacionadas. Esta modalidad es apropiada por la complejidad y largo plazo que abarcan las acciones secuenciales para el desarrollo, socialización e implementación de las reformas incluidas en el programa, lo que podría resultar en adecuaciones de los mecanismos activadores futuros debido a los nuevos conocimientos adquiridos.
- 3.2 **Riesgos.** Los principales riesgos identificados son: (i) dificultades en la efectiva coordinación interinstitucional y con el sector privado; y (ii) no alcanzar las expectativas del sector privado luego de la implementación de las reformas. Estos serán mitigados con la implementación de una instancia de decisión de alto nivel, y una instancia de coordinación multisectorial.
- 3.3 La Secretaría de Finanzas será el organismo ejecutor quien, con el apoyo del Designado Presidencial para la Simplificación de Trámites, proveerá la información y hará seguimiento al cumplimiento de los requisitos de la matriz de políticas, que será definida durante la preparación del programa y se presentará en la Propuesta de Desarrollo de la Operación.
- 3.4 **Conocimiento sectorial.** Desde 2013, el Banco viene trabajando en apoyo al sector, las cooperaciones técnicas ATN/OC-14002-RG, ATN/MR-14003-RG y ATN/OC-16133-RG y ATN/OC-16134-RG, apoyaron la preparación del PNLOG así como su actualización y elaboración recientes del PAI, insumos centrales del programa. Asimismo, la experiencia y lecciones aprendidas en el diseño e implementación de los programas de reformas de políticas para el sector transporte serán aplicadas,⁷ destacándose en la fase de diseño la designación presidencial de una contraparte coordinadora de las diferentes agencias involucradas.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo a la directiva B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), las operaciones de préstamo de política no requieren clasificación. Dada la naturaleza de la operación, no se anticipan impactos ambientales o sociales negativos (Anexo III).

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 La presente operación requerirá un presupuesto de US\$129.435. El cronograma de preparación contempla que la Propuesta de Préstamo será considerada por el Comité de Políticas Operativas en septiembre de 2018.

⁷ BO-L1089; 4292/BL-BO; 3486/OC-PN; 3675/OC-PN; y 2540/OC-CO.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
HO-L1198 Support For Honduras’s Transport and Logistics Sector Reform Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B13		
Country	Executing Agency	
HONDURAS		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
RAUL RODRIGUEZ MOLINA		
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$60,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Apr 2018	raulr Team Leader	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	3 May 2018	
QRR (Estimated)	8 Aug 2018	
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

B.1 Bank Policies (Access to Information Policy– OP-102)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

B.13. Noninvestment Lending and Flexible Lending Instruments

Ex-ante impact classification may not be feasible for this type of operation. This includes: policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, and conditional credit lines for investment operations.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments

Las actividades de fortalecimiento institucional, planificación y marcos regulatorios que componen el programa no ocasionarán efectos significativos directos en el medio ambiente y recursos naturales del solicitante.

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El desarrollo del sector transporte y logística constituye una prioridad en la agenda económica de Honduras debido a la relevancia que tiene para los principales sectores y cadenas productivas con vocación exportadora.
- 1.2 Las mejoras de la infraestructura de transporte y logística de Honduras deben ir acompañadas de mejoras en el marco regulatorio y fortalecimiento institucional del sector logístico, así como de los procesos de comercio exterior, a fin de que el país alcance su objetivo de contar con un sistema logístico de referencia regional. El BID apoyó al país en la elaboración de su Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG, 2016), recientemente actualizado (2017) y complementado con un Plan de Acciones Inmediatas (PAI). La implementación del PAI requiere de un mecanismo de articulación eficiente entre las distintas instituciones públicas y privadas del sector, razón por la cual es necesario realizar mejoras institucionales y reformas normativas con miras a mejorar el desempeño y madurez del sistema logístico, potenciar el comercio exterior del país y fortalecer los vínculos económicos regionales.

II. EL PROGRAMA

- 2.1 El objetivo del programa es contribuir a la mejora del desempeño del sector logística de carga y transporte en Honduras, mediante reformas sectoriales en los ámbitos regulatorio, institucional, de planificación y de facilitación comercial. La operación contribuirá a mejorar la productividad del sector de logística de carga y transporte y la integración económica del país, gracias a la mejora de la eficiencia logística y la facilitación comercial.
- 2.2 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El componente verificará la congruencia entre el contexto macroeconómico y los objetivos del programa.
- 2.3 **Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial.** El componente apoyará la consolidación de un marco normativo de logística que introduzca una visión de largo plazo y establezca los lineamientos estratégicos del sector que ayuden a afianzar la institucionalidad y herramientas de planificación; así como también la armonización de normas y procedimientos que faciliten la integración económica regional.
- 2.4 **Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte.** El componente apoyará el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico de carga a través de la creación de instancias que atiendan la toma de decisiones estratégicas y plurianuales, la coordinación y ejecución de las mismas y sea acompañada de mecanismos de monitoreo y análisis de los resultados e impactos de los planes establecidos.
- 2.5 **Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística, y facilitación comercial.** El componente contribuirá a fortalecer la planificación integral del sector y la promoción de medidas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio

de transporte. Apoyará también la interoperación de los sistemas e integración de los procesos entre diferentes agencias involucradas en el comercio exterior, y su adecuación a normas internacionales y regionales.

III. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 3.1 Las actividades de fortalecimiento institucional, planificación y marcos regulatorios que componen el programa no ocasionarán efectos significativos directos en el medio ambiente y los recursos naturales del solicitante. Consistente con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el programa se clasifica como una operación bajo la Directiva B.13 por ser un préstamo de política.
- 3.2 Durante el análisis del programa se revisarán los instrumentos de gestión ambiental y social, los instrumentos de planeación y otras acciones estratégicas relacionadas del gobierno y su vinculación entre los diferentes autoridades y entes, con el fin de identificar si se requiere complementar algunos vacíos de regulación para algún componente del programa.
- 3.3 Los resultados del análisis se documentarán brevemente en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) y se incluirán los indicadores necesarios en la Matriz de Medios de Verificación.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Opciones técnicas y de diseño	Propuesta Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG)	Concluido y revisado	Link al documento
	Plan de Acciones Inmediatas (PAI) del PNLOG	Concluido y revisado	Link al documento
Análisis del costo del proyecto y viabilidad económica	Metodología de medición de efectos económicos derivados de las reformas	POD	En elaboración
Recolección de información y análisis para reportar resultados	Infraestructura pública y participación privada. Conceptos y Experiencias en América y España. CAF, 2010	Concluido	Link al documento
Stakeholders y el ambiente político	Proyecto de ley del sistema logístico nacional, incluyendo el marco jurídico para la implementación y consolidación del sistema logístico nacional	Por acordar	En elaboración
Gestión de riesgos en el proyecto	Evaluación preliminar	PP, Apéndice II	
Estrategia de País	Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7)	Concluido	Link al documento
	Estrategia de Infraestructura del BID (GN-2710-5)	Concluido	Link al documento
	Estrategia Institucional del BID	Concluido	Link al documento
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, genero, sostenibilidad, temas de país / sector	No hay estudios previstos		

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).