Documento del Banco Interamericano de Desarrollo

**Honduras**

**Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras**

**(HO-L1198)**

**Plan de Monitoreo y Evaluación**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Raúl Rodríguez Molina, Jefe de Equipo (INE/TSP); Margarita Libby, Jefa de Equipo Alterna (TIN/CPN); 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 (FMP/CHO); y Enrique Ignacio Barragan (LEG/SGO).

**Contenido**

[**I.** **Introducción** 3](#_Toc468954025)

[**II.** **Monitoreo del Programa.** 4](#_Toc468954026)

[a. Indicadores de Producto 4](#_Toc468954027)

[b. Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado. 7](#_Toc468954028)

[**III.** **Evaluación del Programa** 8](#_Toc468954029)

[a. Preguntas de Evaluación. 8](#_Toc468954031)

[b. Indicadores Principales para la Evaluación 9](#_Toc468954066)

[c. Conocimiento sectorial previo 11](#_Toc468954067)

[d. Metodología de Evaluación 12](#_Toc468954100)

[e. Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado 15](#_Toc468954101)

[**V.** **Anexos** 16](#_Toc468954102)

1. **Introducción**

El Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras (HO-L1198) es la primera operación de una serie de tres préstamos programáticos de apoyo a reformas de política (*Programmatic Policy Based Program* [PBP]) del sector transporte de Honduras. El Programa tiene como objetivo general contribuir a la mejora del desempeño logístico de Honduras a través de reformas sectoriales en los ámbitos regulatorio, institucional, de planificación y de facilitación comercial, que permita ganancias en la competitividad e integración regional. Los objetivos específicos del programa son: (i) consolidar un marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través de la creación del Consejo Nacional de Logística (CNL) e instancia a nivel técnico; (iii) la mejora de la planificación integral en el sector y la prestación de servicios asociados; y (iv) la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación comercial.

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 coordinada capaz de llevar a cabo una planificación integral; empleando herramientas y procedimientos modernos alineados con el contexto regional. Estas mejoras sentarán las bases e incentivos para el establecimiento de infraestructura logística especializada, servicios de transporte y logística de calidad, además de la consolidación de la Unión Aduanera Centroamericana.

En términos agregados, la mejora en los procesos de planificación y gestión de la infraestructura repercutirá en la productividad del país a través de mejores servicios de transporte. Los principales beneficiarios serán los productores hondureños quienes disfrutarán de mejor acceso a los mercados nacionales e internacionales, asimismo serán beneficiarios los usuarios de los servicios e infraestructuras de transporte.

Los principales resultados esperados para el programa incluyen: (i) Mejora de la eficacia en la priorización multisectorial y multianual de acciones estratégicas para el sector por parte del CNL; (ii) implementación de un sistema de registro de vehículos que mejora la formalización del transporte; (iii) incremento de las certificaciones de pilotos bajo el sistema nacional de capacitación de pilotos que permita la mejora en la calidad del servicio de carga; y (iv) disminución de los tiempos de cruce de los puestos fronterizos en la aduana el Amatillo, dichos resultados contribuirán a mejorar el desempeño logístico del país reflejado en el LPI además de la importancia del sector logístico en la economía nacional.

El Banco y el Gobierno de Honduras (GdH) acordaron utilizar la Matriz de Política, la Matriz de Medios de Verificación y la Matriz de Resultados como herramientas para el seguimiento y evaluación de la operación. En cuanto a la evaluación del Programa, la metodología a utilizar incluirá un análisis reflexivo de los indicadores definidos en la matriz de política y de resultados. El presente documento describe las actividades de monitoreo y evaluación de los compromisos de política y resultados del Programa.

1. **Monitoreo del Programa.**

Las actividades de monitoreo tienen como objetivo: i) verificar el cumplimiento de los compromisos de política del Gobierno de Honduras establecidos en la matriz de políticas; y ii) verificar el alcance de las metas e indicadores establecidos en la matriz de políticas y en la de resultados. Los indicadores de la Matriz de Resultados guiarán el monitoreo del progreso en la implementación del programa y permitirán su evaluación a la finalización de la última operación programática. Los medios de verificación serán la fuente de información que determinará el cumplimiento de las metas de política. El Organismo Ejecutor[[1]](#footnote-1) y el Banco han acordado monitorear la ejecución del programa a partir de reuniones de seguimiento anual.

* 1. **Indicadores de Producto**

Los indicadores de producto incluidos en la Matriz de Resultados corresponden a los compromisos establecidos y detallados en la Matriz de Política y en la Matriz de Medios de Verificación.

**Tabla 1. Indicadores de Productos**

| **Indicador de Producto** | **Responsable** | **Línea de Base** | **Meta (2022)** | **Medio de Verificación** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **COMPONENTE 2. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial** | | | | |
| **MARCO NORMATIVO DE LOGÍSTICA** | | | | |
| Aprobación de las prioridades de gobierno 2018-2022 que incluyan al sector logístico como eje estratégico en el marco de la elaboración del Plan Estratégico de Gobierno  2018-2022. | Secretaria de Coordinación General de Gobierno (SCGG) | 0 | 1 | Oficio CGG-881-2018 de la SCGG a la Secretaría de Finanzas (SEFIN) definiendo las prioridades de gobierno 2018-2022. |
| Aprobación del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) por el Consejo Nacional Logístico, que refleja un acuerdo interinstitucional y multisectorial público-privado, sobre la orientación estratégica para la priorización de acciones y proyectos en el sector de logística de cargas. | Secretaria de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) | 0 | 1 | Certificación del punto del Acta del Consejo Nacional Logístico aprobando el PNLOG. |
| **MARCO LEGAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA** | | | | |
| Actualización del Marco Institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial al marco legal vigente, incluyendo a las instituciones con competencia en el sector de logística de carga y transporte. | Secretaria de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) | 0 | 1 | Certificación del punto de Acta del Consejo Nacional de Seguridad Vial adaptando el marco institucional al marco legal vigente, con foco en la inclusión del IHTT como invitado permanente del CNSV. |
| Elaboración de reglamentos que fortalecen la seguridad en el transporte de carga:   1. del seguro del transporte terrestre de carga que incluye al menos: 2. responsabilidad civil; 3. cobertura a medios de transporte; y 4. cobertura a la carga. 5. de pesos y dimensiones. Que incluye al menos: 6. límites de pesos y dimensiones; y 7. penalidades. | Secretaria de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) | 0 | 1 | Oficio SG-IHTT-01-2018 del Secretario General del Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT) a la Comisión Directiva con la elaboración -en proceso inicial de socialización- de los siguientes reglamentos:  (a) del seguro del transporte terrestre de carga que incluye al menos:   1. responsabilidad civil; 2. cobertura a medios de transporte; y 3. cobertura a la carga.   (b) de pesos y dimensiones. Que incluye al menos:   1. límites de pesos y dimensiones; y   penalidades. |
| **MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA CENTROAMERICANA** | | | | |
| Implementación de la primera etapa del proceso de Unión Aduanera -que incluye la creación y reglamentación del marco normativo- entre la República de Guatemala y la República de Honduras, de conformidad con lo establecido en el Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el libre tránsito de mercancías y de personas naturales entre ambos países. | Secretaria de Desarrollo Económico (SDE) y COPRISAO / DARA | 0 | 1 | Resolución implementando la primera etapa del proceso de Unión Aduanera entre la República de Guatemala y la República de Honduras, acompañando protocolo habilitante y reglamento operativo. |
| **COMPONENTE 3. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte** | | | | |
| **FORTALECIMIENTO DE LA INSTITUCIONALIDAD DEL SECTOR LOGÍSTICO** | | | | |
| Aprobación del diseño institucional de la estructura organizacional para la gestión de la logística de cargas que incluya:   1. Una instancia de decisión de alto nivel, integrada por las principales instituciones públicas y privadas con competencias en el sector de logística de carga. 2. Una instancia técnica integrada por los organismos ejecutores, responsable de la gestión de proyectos y la coordinación entre los distintos organismos. 3. Mecanismos permanentes de monitoreo, análisis e inteligencia de mercados, que cuenten con la participación de las instituciones públicas y privadas involucradas en la logística de cargas. 4. El mecanismo de asignación presupuestaria anual y de financiamiento para el cumplimiento de las funciones de la instancia técnica y los objetivos del CNL. | Despacho de la Designada Presidencial | 0 | 1 | Decreto Ejecutivo (PCM-053-2018) que aprueba el diseño institucional de la Consejo Nacional de Logística (CNL) y su Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL) publicado en la Gaceta Oficial. |
| **COMPONENTE 4. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística de carga y facilitación comercial** | | | | |
| **Subcomponente 4.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística de carga** | | | | |
| **PLANES MAESTROS SUBNACIONALES ENFOCADOS EN CONGLOMERADOS LOGÍSTICOS** | | | | |
| Aprobación de acuerdo interinstitucional que incluya los siguientes lineamientos para la elaboración de un Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN), y su mecanismo de supervisión:   1. análisis de la demanda actual y futura de carga por cadenas usuarias en toda el área de influencia del conglomerado, que permita planificar e identificar los servicios logísticos necesarios con una visión de largo plazo, considerando los efectos del PMCLN en el área de influencia, en particular en las redes urbanas; 2. elaboración de un plan de inversiones en infraestructura de transporte y logística, así como propuestas operacionales; 3. requerimientos de tecnologías de información para optimizar la logística integral del conglomerado; 4. propuesta de modelos de colaboración logística para cadenas agrícolas usuarias. | Despacho de la Designada Presidencial en coordinación con INSEP, DARA y IHTT | 0 | 1 | Acuerdo interinstitucional suscrito entre INSEP, DARA, empresa nacional de puertos, IHTT y Servicio Nacional de Sanidad e Inocuidad Agroalimentaria (SENASA). |
| **MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE DE CARGA** | | | | |
| Implementación de un sistema de registro de vehículos por medio de tarjetas inteligentes a fin de obtener un diagnóstico para la actualización de la flota de vehículos de transporte de carga terrestre. | IHTT | 0 | 1 | Memorando IHTT-01-2018 con fecha 13 de junio de 2018 informando el resultado de la implementación de un sistema de registro de vehículos por medio de tarjetas inteligentes, incluyendo un diagnóstico preliminar para la actualización de la flota de vehículos de transporte de carga terrestre. |
| Creación de un sistema nacional de capacitación para pilotos, incluyendo:  el Programa Nacional de Capacitación de Pilotos para las diferentes categorías de licencias de Honduras;  normas que regulan la operación de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre; y  normas que regulan la operación de las escuelas privadas, de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre. | IHTT | 0 | 1 | Memorándum de la Dirección Ejecutiva a la Comisión Directiva del IHTT (IHTT-DE-072-2018) para la aprobación del sistema nacional de capacitación para pilotos incluyendo un programa de incentivos para la capacitación de mujeres, coordinado con Ciudad Mujer. |
| **Subcomponente 4.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial** | | | | |
| **IMPLEMENTACIÓN DEL MARCO NORMATIVO Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS A NIVEL NACIONAL** | | | | |
| Inicio de la creación del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE). | COPRISAO / DARA | 0 | 1 | Oficio del Gabinete de Simplificación a la SCGG con el Proyecto de Convenio Interinstitucional para la creación del PGICE. |
| Inicio de la implementación de la fase piloto del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA). | COPRISAO / DARA | 0 | 1 | Carta Compromiso de DARA dando inicio a la implementación del piloto del Programa de OEA. |
| **IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS** | | | | |
| Adopción de requisitos tecnológicos necesarios para la implementación de la primera fase de la Estrategia de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF): RFID de trazabilidad. | COPRISAO / DARA | 0 | 1 | Actas de recepción de los insumos tecnológicos instalados (RFID). |
| Desarrollo de procedimientos y ajustes informáticos para la implementación de la Declaración Anticipada. | COPRISAO / DARA | 0 | 1 | Circular emitida por DARA a las aduanas y actores del sector informando el procedimiento para la Declaración Anticipada. |
| **IMPLEMENTACIÓN DE COMPORMISOS EN EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA** | | | | |
| Inicio de uso de la FYDUCA en la comercialización de mercancías en libre circulación en la Unión Aduanera Honduras – Guatemala, a través de un mecanismo electrónico/informático de emisión. | SEFIN (COPRISAO / DARA / SAR) | 0 | 1 | Resoluciones No. 27-2017 –que aprueba la implementación de la Primera Etapa de la Unión Aduanera- y No. 32-2017 -que modifica párrafos 2 y 3 de la Resolución No. 27-2017 GUA-HON-. |

* 1. **Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado.**

Considerando que esta operación es un PBP y todos los productos serán alcanzados al momento de realizarse el desembolso en 2018, las actividades de monitoreo corresponden a la verificación del cumplimiento de los compromisos establecidos en la matriz de políticas y del alcance de los indicadores incluidos en la matriz de resultados, que al formar parte de la preparación de la operación están financiados a través del presupuesto administrativo de preparación (Ver Tabla 2). No se requieren actividades adicionales de monitoreo.

**Tabla 2. Cronograma de Actividades de Monitoreo y Presupuesto**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Actividad de Monitoreo** | **2018** | **2019** | **Costo** |
| Apoyo a la verificación del Cumplimiento de Condiciones de Políticas, mediante consultorías externas. | 2 | | US$ 80.000 |
| Videoconferencias de seguimiento al Cumplimiento de Condiciones de Políticas. | 6 | 3 | US$ 1.000 |
| Misiones de seguimiento al Cumplimiento de Condiciones de Políticas. | 4 | 1 | US$ 50.000 |
| **Total** | | | US$ 131.000 |

Para el monitoreo de las metas incluidas en la Matriz de política y en la Matriz de Medios de Verificación, SEFIN tendrá las siguientes responsabilidades: i) entregar los informes y la evidencia del cumplimiento de las condiciones de la operación, así como los demás informes que el Banco pueda requerir; ii) impulsar acciones asociadas al logro de los objetivos de política definidos en el Programa; y iii) reunir, archivar y entregar al Banco toda la información, indicadores y parámetros que contribuyan a que el prestatario y el Banco puedan dar seguimiento, medir y evaluar los resultados del programa. SEFIN coordinará el cumplimiento oportuno de los compromisos correspondientes a la segunda operación, así como de los demás compromisos y alcances, y será responsable de proveer información sobre los avances respecto a la Matriz de Política y Matriz de Resultados, así como de remitir al Banco las evidencias de los medios de verificación. Por el lado del Banco, la responsabilidad de la supervisión técnica del programa será de la División de Transporte (INE/TSP), a través de los especialistas sectoriales en Washington D.C y Honduras.

1. **Evaluación del Programa**

El objetivo de la evaluación será determinar los resultados del Programa (consiste en tres operaciones a ser desarrolladas en forma independiente pero técnicamente relacionadas), en cuanto a: (i) fortalecimiento del marco normativo y regulatorio de logística de carga y facilitación comercial; (ii) consolidación del marco institucional de logística y transporte; y (iii) establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, mejora de los servicios de transporte y logística de carga y facilitación comercial.

* 1. **Preguntas de Evaluación.**

A fin de verificar los resultados alcanzados con la implementación del Programa, se realizará una evaluación ex post que considerará las siguientes preguntas de evaluación de las actividades apoyadas por el Programa:

1. ¿Se ha contribuido a mejorarla eficacia en la priorización multisectorial y multianual (planificación integral) de acciones estratégicas para el sector transporte y logística de carga?
2. ¿Se ha contribuido a mejorar la seguridad del transporte y logística de cargas a través de la aplicación de reglamentos específicos?
3. ¿Se ha contribuido al fortalecimiento de la institucionalidad del sector de logística de cargas y transporte con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular?
4. ¿Se ha contribuido a mejorar la calidad de la prestación de servicios de transporte y logística de carga con una visión social inclusiva?
5. ¿Se ha contribuido a disminuirlos tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo fruto de la aplicación de acuerdos de facilitación comercial para la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos?

**Tabla 3. Relación de las Preguntas de Evaluación con los Indicadores de la Matriz de Resultados.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pregunta de Evaluación** | **Indicadores de Impacto Asociados** | **Indicadores de Resultado Asociados** |
| 1. ¿Se ha contribuido a mejorarla eficacia en la priorización multisectorial y multianual (planificación integral) de acciones estratégicas para el sector transporte y logística de carga? | * N/A | * Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL |
| 1. ¿Se ha contribuido a mejorar la seguridad de los servicios de logística de carga a través de la aplicación de reglamentos específicos? | * N/A | * Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados[[2]](#footnote-2), asegurados cubriendo daños a terceros |
| 1. ¿Se ha contribuido al fortalecimiento de la institucionalidad del sector de transporte y logística de cargas con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular? | * N/A | * Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente[[3]](#footnote-3) |
| 1. ¿Se ha contribuido a mejorar la calidad de la prestación de servicios de transporte y logística de carga con una visión social inclusiva? | * N/A | * Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la Escuela Nacional de Transporte (hombres, mujeres) |
| 1. ¿Se ha contribuido a disminuirlos tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo fruto de la aplicación de acuerdos de facilitación comercial para la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos? | * N/A | * Tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo |

* 1. **Indicadores Principales para la Evaluación**

Se definieron indicadores de impacto y resultado tomando en consideración las acciones de política y la situación actual (línea de base) de cada caso en particular. La obtención de los resultados esperados ha sido fijada en 2022, fecha en la que se habrá podido medir un ciclo completo anual tras la implementación de las reformas. Los indicadores que serán considerados en la evaluación del Programa incluyen:

**Tabla 4: Indicadores de Resultado**

| **Indicador** | **Metodología de Cálculo** | **Medio de Verificación** |
| --- | --- | --- |
| **IMPACTO** | | |
| Índice de Desempeño en Logística (LPI) | El índice varía entre 1 (bajo)–5 (alto).  Al LPI del año 2016 (base) se le incorpora el cambio de 0.36 puntos de mejora en la percepción del sector. Este 0.36 corresponde a la mejora agregadas observada en el índice para los años 2010 y 2014 los cuales han sido los años observados en los cuales Honduras presenta las mejoras positivas en el índice. | Logistics Performance Index Report LPI – World Bank |
| PIB logístico de Honduras/PIB nominal | Se proyecta el peso del sector logístico usando la media móvil a 12 años y extrapolando el resultado a los datos proyectados del PIB Nominal de Honduras que se toma de World Economic Outlook, WEO-IMF. | Estadísticas de las cuentas nacionales del BCH |
| **RESULTADOS** | | |
| Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL | El informe se realiza anualmente entre el mes de julio y septiembre. La CNL remite un informe en ese periodo que contiene el listado priorizado de intervenciones a INSEP, este último es el encargado de elevar la priorización a SEFIN. Previo a la existencia de la institucionalidad logística (CNL) el ejercicio de programación presupuestaria se realiza sin priorización específica para el sector por tanto la línea de base es cero. | Informe del CNL adjuntando las prioridades remitidas a INSEP. |
| Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados, asegurados cubriendo daños a terceros | De la proyección de crecimiento de la cantidad de vehículo de carga total, el IHTT estima que al 2020 el reglamento se encontrará aprobado y socializado, consecuentemente, como meta; el 50% del total de vehículos de carga se encontrarán asegurados. Esto significa 31,961 vehículos de carga asegurados para el año 2022. La línea base es cero, debido a que antes de la promulgación de los reglamentos específicos, no existía obligatoriedad para obtener seguro con cobertura a daños a terceros para los vehículos de carga o remolque. | Base de datos del Instituto de la Propiedad de Honduras a partir del otorgamiento de revisiones vehiculares. |
| Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente | La línea base se toma de la información provista por el IHTT sobre la cantidad de vehículos que se encuentran usando la tarjeta inteligente en el año base. La estimación se realiza a partir de la contabilización de la cantidad de vehículos registrados bajo la modalidad previa a la tarjeta inteligente, al momento de la línea base y cuyo certificado se vencerán al 2022 y que por ende entrarán al nuevo sistema de registro de vehículos. | Reporte del IHTT |
| Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la Escuela Nacional de Transporte. | El pronóstico se realiza en base a la cuantificación de las renovaciones de licencias esperadas al 2022 ya que, de acuerdo con la implementación normativa relacionada a la puesta en operaciones la Escuela Nacional de Pilotos, no se puede emitir una nueva licencia sin un certificado de capacitación. La proyección se basa en las licencias a otorgarse al 2022 de las cuales el 25% de las acreditaciones serán otorgadas por la Escueta Nacional de Transporte. En el año base, la Escuela Nacional de Transporte no existe por lo cual son cero las certificaciones otorgadas. | Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte. IHTT. |
| Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la Escuela Nacional de Transporte. | Como impactos del plan de incentivos a desarrollarse, se prevé que, del total de certificaciones a pilotos, un 10% corresponderá a certificados otorgados a mujeres. En el año base, la Escuela Nacional de Transporte no existe por lo cual son cero las certificaciones otorgadas. | Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte. IHTT. |
| Tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo (HO-ES) | El indicador corresponde a los tiempos de procesamiento de las exportaciones de ES a HO en canal rojo. La gestión coordinada de frontera en cabecera única, sin la necesidad que el conductor se baje de la unidad de transporte es una mejora que se estima reducirá el tiempo de procesamiento hasta en un 60% para exportaciones en canal rojo. Los factores relevantes tomados en cuenta que inciden en la reducción en los tiempos de despacho en el Amatillo son la interoperabilidad de la información, la realización de controles basados en la gestión integral del riesgo, operadores económicos confiables, mejoras en el equipamiento fronterizo y la coordinación e integración de los procedimientos de control. | Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA) |

* 1. **Conocimiento sectorial previo**

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[[4]](#footnote-4)6. Honduras juega un rol importante en la integración regional y global, destacando la infraestructura logística que el país ofrece a los países vecinos, como Puerto Cortés, dando apoyo regional para el comercio atlántico, que moviliza carga de importación y exportación tanto de Honduras, como de El Salvador y Nicaragua[[5]](#footnote-5)7. Adicionalmente por el país discurren importantes corredores logísticos regionales que movilizan cadenas mesoamericanas del café, aceite de palma y papel. En los últimos cuatro años se han modernizado los principales ejes viales, incluyendo, por ejemplo: el Corredor Pacífico y el Corredor Logístico de Puerto Cortés-San Pedro Sula-Puerto Acajutla.

Puerto Cortés representa una oportunidad estratégica para la consolidación del país como nodo clave en las cadenas multimodales de suministro tanto nacionales como regionales. Las principales cadenas productivas que utilizan el sistema logístico de Puerto Cortés pertenecen a los sectores agrícola, agroindustrial alimenticio y no alimenticio y manufacturero; en particular las maquilas. Es de destacar que los sectores agrícola y manufacturero para exportación son subsistemas priorizados en el Plan Nacional de Logística (PNLOG)[[6]](#footnote-6)8 y en el Plan de Acción Inmediata (PAI)[[7]](#footnote-7)9, por su relevancia socioeconómica. En relación a las áreas geográficas prioritarias, la mejora de eficiencia del Conglomerado Logístico del Norte[[8]](#footnote-8)10, significaría un salto cualitativo en la principal oferta logística del país, al atraer inversiones. Los procesos logísticos y de comercio exterior son mejorables, por ejemplo, a través de la adopción de gestiones aduaneras integradas y electrónicas que puedan operativizar la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Pese a su potencial, en 2016 Honduras se ubicó en el puesto 103 del Índice de Desempeño Logístico (LPI) por detrás de El Salvador (puesto 64) o Panamá (45). El diagnóstico del PNLOG establece que los principales problemas de desempeño están vinculados a los elevados costos logísticos[[9]](#footnote-9)11, producto de la pobre calidad de redes viales, pérdidas por falta de instalaciones de frío y demoras por ineficiencias en procesos de comercio exterior, entre otros.

Para lograr mayor eficiencia logística y competitividad, las inversiones en infraestructura de transporte y logística deben contar con instrumentos de planificación adecuados, e ir acompañadas de mejoras en el marco regulatorio y fortalecimiento institucional del sector logístico, así como de los procesos de comercio exterior. El BID ha apoyado al país en la elaboración de su PNLOG, (2016) y su reciente actualización (2017), complementado con su respectivo PAI, resultado del acuerdo de los actores clave del país sobre las prioridades de corto y mediano plazo. La implementación del PAI requiere de un mecanismo de articulación eficiente entre las distintas instituciones públicas y privadas del sector. Para lograr la sostenibilidad de esta articulación y la correcta implementación de acciones, la institucionalidad debe ser específica y apuntalada con instrumentos normativos y regulatorios adecuados.

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 coordinada capaz de llevar a cabo una planificación integral; empleando herramientas y procedimientos modernos alineados con el contexto regional. Estas mejoras sentarán las bases e incentivos para el establecimiento de infraestructura logística especializada, servicios de transporte y logística de calidad y la consolidación de la Unión Aduanera Centroamericana.

* 1. **Metodología de Evaluación**

La metodología de evaluación se basará por un lado, en un análisis reflexivo de los indicadores de la Matriz de Resultados, que comparará la línea base antes de la intervención con las metas alcanzadas al finalizar el Programa, permitiendo verificación del grado de logro de los objetivos y metas formulados en el programa.

**Tabla 7. Indicadores para la Evaluación Reflexiva**

| **Indicador** | **2018** | **2022** | **Medio de Verificación** |
| --- | --- | --- | --- |
| **IMPACTOS** | | | |
| Índice de Desempeño en Logística (LPI) | 2.46 | 2.82 | Logistics Performance Index Report LPI – World Bank |
| PIB logístico de Honduras/PIB nominal | 6.9% | 7.1 | Estadísticas de las cuentas nacionales del BCH |
| **RESULTADOS** | | | |
| Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL | 0 | 4 | Informe del CNL adjuntando las prioridades remitidas a INSEP |
| Porcentaje de vehículos livianos, de carga o remolque registrados, asegurados cubriendo daños a terceros | 0 | 50% | Base de datos del Instituto de la Propiedad de Honduras a partir del otorgamiento de revisiones vehiculares. |
| Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente | 29 | 20,000 | Reporte del IHTT. |
| Número de certificaciones a pilotos otorgadas a hombres por la Escuela Nacional de Transporte. | 0 | 45,000 | Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte |
| Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la Escuela Nacional de Transporte. | 0 | 4,500 | Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte |
| Tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo (HO-ES)[[10]](#footnote-10). | 74:35 | 29:74 | Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA) |

Adicionalmente, se realizará una evaluación ex-post que consistirá en la medición o sistematización y explicación de los resultados atribuibles al Programa, utilizando los datos observados para el cálculo de los indicadores de impacto y de resultado establecidos en la Matriz de Resultados del Programa. La evaluación final del programa validará si efectivamente el programa cumplió con los objetivos estimados en la situación ‘’Sin Proyecto’’, permitiendo conocer los efectos concretos del Programa y calcular los beneficios y costos reales del Programa y por tanto cuantificar el valor social neto del Programa. Del mismo modo, la evaluación final permitirá identificar lecciones aprendidas para la preparación de otros programas similares.

Al finalizar la última operación programática, se realizará un Informe de Terminación de Proyecto o PCR (Project Completion Report por sus siglas en inglés), el cual es el principal instrumento de rendición de cuentas que utiliza el Banco para mostrar a los socios internos y externos al Banco el desempeño de sus operaciones con garantía soberana y la efectividad en el Desarrollo de las mismas. Este informe presentará los principales hallazgos y recomendaciones a fin de fortalecer el diseño y ejecución de futuros proyectos. El PCR será realizado dentro de los 12 meses tras el desembolso de la última operación[[11]](#footnote-11) y será aplicado según las nuevas guías (OP-1242) que entraron en vigencia el 5 de agosto de 2014 y fueron actualizadas en febrero de 2015. El prestatario ha acordado con el Banco los indicadores, la línea de base y las metas para llevar a cabo dicha evaluación final.

El PCR se realizará a partir del análisis de los criterios centrales y criterios no centrales. Los criterios centrales del PCR, básicamente evalúan el desempeño del proyecto y se determinan en forma objetiva con base en los resultados y productos del mismo, y se califica a través de cuatro criterios: i) efectividad, ii) eficiencia[[12]](#footnote-12), iii) relevancia; y iv) sostenibilidad. Los criterios no centrales del PCR son aquellos evaluables, pero que no califican la efectividad de la intervención. En su defecto evalúan la contribución de la operación a los objetivos de desarrollo del Banco; la contribución a los objetivos de desarrollo del país; el cumplimiento del plan de monitoreo y evaluación; el uso de sistemas país; y la implementación y mitigación de salvaguardas ambientales y sociales.

* 1. **Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado**

Como resultado de las reuniones de seguimiento anual se evaluará el avance en el cumplimiento de los resultados previstos, siguiendo los acuerdos establecidos en la Matriz de Resultados. La evaluación reflexiva se realizará una vez cumplido el plazo previsto para los resultados el cual se establece en el año 2022. El presupuesto para la evaluación, de parte del Banco, provendrá de recursos administrativo de supervisión de las operaciones.

**Tabla 8. Cronograma de Actividades de Evaluación (Incluyendo Recolección de Datos) y Presupuesto**

| **Actividad** | **2018** | **2019** | **2020** | **2022** | **Costo y Fuente** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Evaluación Reflexiva |  |  |  | Informe  Final | US$20.000 |
| Informe de Terminación de Proyecto (PCR) |  |  | PCR |  | US$20.000 |
| **Total** | | | | | US$40.000 |

1. El prestatario es la República de Honduras y el Organismo Ejecutor es la Secretaría de Finanzas (SEFIN). [↑](#footnote-ref-1)
2. Registro de vehículos se define como es la inscripción de la titularidad de los vehículos nuevos y usados, así como los documentos relativos a la constitución, transmisión y transferencias de dominio. Definición establecida por el Instituto de la Propiedad de Honduras [↑](#footnote-ref-2)
3. Estimación realizada a partir de la contabilizando la cantidad de vehículos registrados bajo vieja modalidad de registro, al momento de la línea base y cuyo certificado se vencerán al 2022 y que por ende entrarán al nuevo sistema de registro de vehículos. [↑](#footnote-ref-3)
4. 6 Prioridad establecida en el pilar 3 del Plan Estratégico de Gobierno 2014-2018 (PEG) “Convertir a Honduras en un centro logístico para Honduras, Centroamérica y el mundo”. [↑](#footnote-ref-4)
5. 7 Puerto Cortés transportó en el 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 es un país más grande y tiene una composición de exportaciones similar a Honduras. COCATRAM, 2016. [↑](#footnote-ref-5)
6. 8 Tiene como objetivo organizar el sistema logístico nacional en lo que respecta a los flujos de larga distancia entre los grandes generadores de viaje. [↑](#footnote-ref-6)
7. 9 Subconjunto del PNLOG cuya implementación es priorizada y se puede efectuar en el corto plazo. [↑](#footnote-ref-7)
8. 10 Conformado por infraestructuras: Puerto Cortes-San Pedro Sula- Frontera Entre Ríos, el Aeropuerto Internacional de Palmerola, puerto seco de La Barca, y el Puerto San Lorenzo. (PNLOG). [↑](#footnote-ref-8)
9. 11 El costo de exportación en Puerto Castilla (Honduras) es US$2.308. En Panamá es US$665. CDC Honduras. [↑](#footnote-ref-9)
10. El indicador corresponde a los tiempos de procesamiento de las exportaciones de ES a HO en canal rojo. La gestión coordinada de frontera en cabecera única, sin la necesidad que el conductor se baje de la unidad de transporte es una mejora que se estima reducirá el tiempo de procesamiento hasta en un 60% del tiempo en exportaciones en canal rojo. [↑](#footnote-ref-10)
11. La programación de la segunda y tercera operación dependerá de los diálogos entre el Banco y SEFIN. [↑](#footnote-ref-11)
12. En este caso, el criterio de eficiencia se evalúa, pero no se califica al ser un programático. [↑](#footnote-ref-12)