Informe Estado Avance Iniciativas de Integración Regional para Honduras

Abril 2018

# Introducción

En los últimos diez años, el Banco ha lanzado una intensa agenda de trabajo de transporte, logística e integración con los países de la región mesoamericana. Las acciones promovidas tanto en materia de infraestructura y servicios de transporte como de logística y facilitación comercial han buscado, entre otros objetivos, *aumentar la competitividad a nivel nacional y regional, potenciar el incremento de oferta de exportación, promover la generación de economías de escala para la diversificación, un mayor valor agregado de la producción y consolidar la integración regional tanto física como comercial.*

Para alcanzar tales objetivos de desarrollo, se han impulsado múltiples iniciativas, que contemplan entre otros: i) el mejoramiento de la red vial troncal; ii) la modernización de los pasos de frontera; iii) la armonización de normas y regulaciones para la operación del transporte; iv) la consolidación de sistemas de transporte multimodal integrados; v) la facilitación del tránsito internacional de mercancías; vi) el desarrollo de acciones de planificación en materia de logística de carga; así como vii) el impulso a programas para el mejoramiento de la seguridad vial, entre otros.

En este contexto, el Banco ha apoyado a los países en articular las distintas acciones, bajo una agenda que integra programas de pre-inversión e inversión para el desarrollo de infraestructura de ***hardware*** (infraestructura física) y ***software*** (políticas y marcos regulatorios), reconociendo las complejidades de su gestión como consecuencia de la naturaleza amplia de las intervenciones propuestas y su interrelación. Las iniciativas apoyadas por el Banco definen los elementos de base para la construcción de una estrategia de infraestructuras de integración en torno a la energía, el transporte y la logística ajustada a las particularidades de los países de la región. Para el caso de Honduras, las principales iniciativas y proyectos que el banco apoya y que afectan a este país son: **Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, Corredor Pacífico, Gestión Coordinada de Fronteras, Triángulo Norte de Centroamérica, Plan Nacional de Logística (PNLOG), Sistema de Interconexión Eléctrica de América Central (SIEPAC), y la Cooperación Técnica Apoyo a la Agenda Mesoamericana de Transporte, Logística e Integración Económica actualmente en ejecución.**

Adicionalmente desde el 2009, el Banco viene apoyando el sector transporte de Honduras a través de Operaciones para el Mejoramiento de los Corredores Agrícolas (HO-L103 y HO-L1121) y también el Sistema de Transporte Urbano de la capital del país (HO-L1061) enfocados en mejorar las condiciones de productividad del país y por tanto su competitividad y mejor inserción en los mercados regionales e internacionales. Asimismo, se han realizado estudios de planificación de transporte multimodal en Mesoamérica financiados con recursos de cooperación técnica. El presente documento analiza las acciones en materia de transporte, logística, integración fronteriza e integración energética de los países centroamericanos, en particular en Honduras, y que han sido promovidos por el Banco.

# Aspectos económicos y sociales relevante en Honduras.

Honduras es una economía pequeña, abierta y de ingreso bajo-medio.El crecimiento económico del país, medido por el Producto Interno Bruto Real ha promediado 3.3% para los últimos 10 años, lo cual se encuentra por debajo del promedio de 4% observado para la región Centroamericana en el mismo período. Datos del Banco Mundial indican que a 2016, el Producto Interno Bruto (PIB) per cápita del país fue US$2.361, el tercero más bajo de América Latina y el Caribe (ALC).

Lograr mayor crecimiento en Honduras implica enfrentar una serie de desafíos estructurales**.** A pesar de ser una de las economías más abierta de la región con una apertura comercial de 57% PIB para el año 2016[[1]](#footnote-1), el país tiene una canasta exportadora poco diversificada y altamente concentrada en bienes primarios de poco valor agregado, lo cual incrementa la vulnerabilidad del país a vaivenes de los precios internacionales y a los efectos del cambio climático. Para colocar al país en una trayectoria de mayor crecimiento que permita mejorar la calidad de vida de sus habitantes, Honduras necesita aumentar la inversión en infraestructura, la que se situó en 2015 en 3.7% del PIB.

Adicional a los retos relacionados al nivel de infraestructura, el país también requiere mejorar la productividad de los factores en la producción de bienes transables, bajar el costo asociado al crimen y la violencia, promover el acceso al financiamiento para pequeños y medianos empresarios, mejorar la calidad de la mano de obra, reducir los elevados niveles de informalidad y tener en cuenta los desafíos institucionales, como, por ejemplo, la transparencia, la violencia y la rendición de cuentas. Estos elementos provocan que el crecimiento económico hondureño sea poco inclusivo.

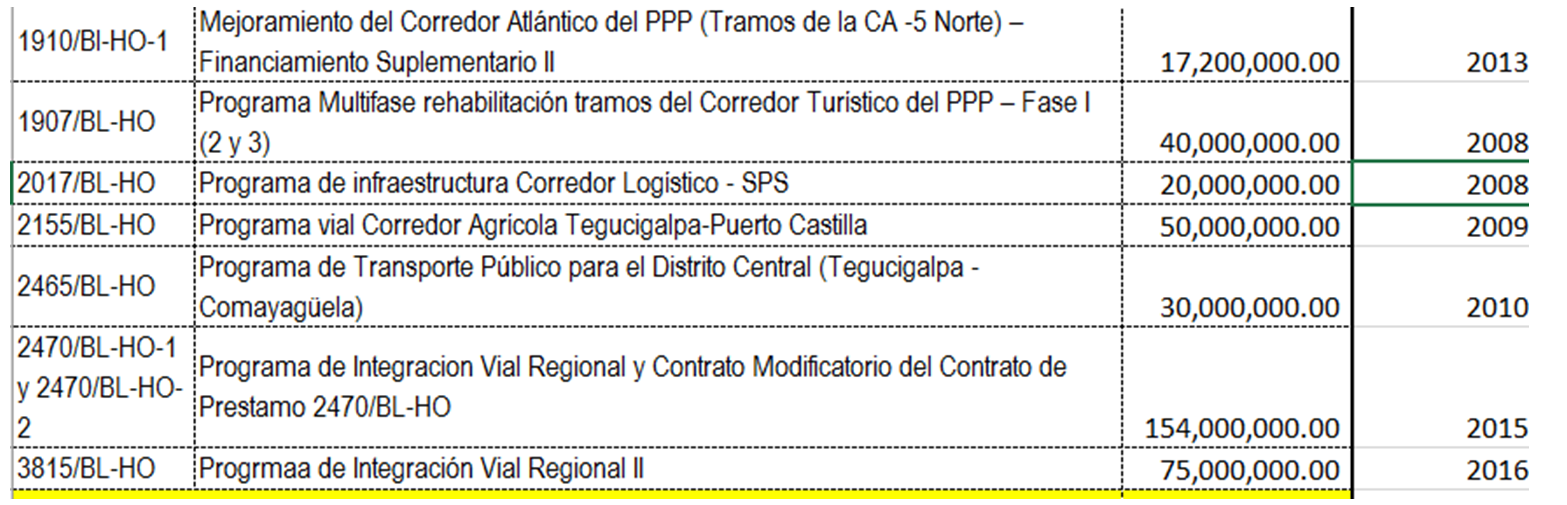
Del análisis de las cadenas productivas existentes y con potencial de desarrollo, se observa que se necesita una mejor conexión física entre las áreas de producción, los centros de transporte (puertos, aeropuertos y pasos fronterizos) y los mercados[[2]](#footnote-2). En relación a la infraestructura de transporte carretero asociado a la integración regional, se caracteriza por tres ejes Norte-Sur que comunican las costas Atlántica y Pacífica con la capital Tegucigalpa en el centro-sur de país, San Pedro Sula al norte, y otras ciudades importantes; y por *dos ejes horizontales* que comunican las fronteras terrestres con el interior del país, uno al norte (corredor Turístico sobre el Atlántico) y otro al sur entre las fronteras de El Salvador y Nicaragua (Corredor Pacífico). Puerto Cortés, complementa el rol de integración regional que tiene el país, teniendo en cuenta el dicho puerto moviliza carga de importación y exportación tanto de Honduras, como de El Salvador, Nicaragua. Aunque el país ya ha implementado reformas e inversiones clave para facilitar este desarrollo productivo y la atracción de nuevas inversiones, todavía existen limitaciones para promover la creación de empresas y el fortalecimiento de un sector exportador dinámico y diversificado.

El Plan Estratégico del Gobierno de Honduras (2014-2018), prioriza la construcción de una sociedad con mejores niveles de bienestar e inclusión social, que se desarrolla en paz y democracia, generando mayores oportunidades para la población, mediante la profundización de la democracia participativa, la modernización y simplificación del Estado, promoción de la competitividad y el aprovechamiento sostenible de sus recursos humanos y materiales. En línea con los desafíos que enfrenta el país, el BID apoya los esfuerzos del Gobierno para revertir el estancamiento productivo y bajo crecimiento; reducir brechas en la generación y acumulación de capital humano, particularmente en áreas rurales, y lograr una efectiva inclusión social y mejorar la calidad y el nivel de vida en zonas urbanas. Todo lo anterior se encuentra plasmado en la Estrategia del Banco en el País 2015-2018 la cual busca apoyar las acciones del Gobierno orientadas a lograr un crecimiento económico de base amplia. Dentro de los objetivos prioritarios se encentra mejorar la infraestructura logística, así como también, áreas importantes como seguridad ciudadana, y desarrollo productivo.

El BID es la principal fuente de financiamiento externo del país. Durante el último trienio el Banco ha representado en promedio 25% de la inversión pública total. En términos de desembolsos, estos representan USD 687 millones durante el mismo período. De igual forma el Banco provee importantes recursos de asistencia técnica que lo sitúan como un actor clave en la generación de conocimiento para el desarrollo de Honduras. La cartera de operaciones con Garantía Soberana de la División de Transporte del Sector de Infraestructura y Energía (INE) acumulada en los años 2010-2017 fue de US$ 327.3 millones y financiando programas claves de infraestructura productiva e infraestructura urbana (Ver detalle en la Figura 1).

**Figura 1. Programa de la División de Transporte INE/TSP– BID 2010-2017**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Proy** | **Nombre** | **Monto USD** | **Ano** |



|  |  |
| --- | --- |
| **Monto Total Millones USD** | **386.2** |

*Fuente: BID*

# Honduras en el Sistema de Integración Centroamericano (SICA)

Honduras pertenece al Sistema de Integración Centroamericano (SICA)[[3]](#footnote-3), el cual representa la iniciativa de integración regional de los países Centroamericanos que busca fortalecer la región como bloque económico para insertarlo exitosamente en la economía internacional. Dentro de los órganos técnicos-sectoriales del SICA, y con el apoyo técnico y financiero de los Organismos de Desarrollo Multilaterales (ODM), se ha desarrollado la coordinación política que ha permitido establecer una visión estratégica para el desarrollo de infraestructuras de integración en Centroamérica (C.A). Los Acuerdos del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte del Sistema de Integración Centroamericano (COMITRAN)[[4]](#footnote-4), adoptados en las sesiones realizadas durante el último quinquenio (XXXI y XXXII, XXXIII y COMITRAN-EX), han permitido un avance significativo en esta materia a través del trabajo de la *Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML)* , con la asistencia técnica y financiera del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la coordinación de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

En el ámbito de la logística y movilidad, los órganos de la integración centroamericana han impulsado el aumento de la coordinación regional desarrollando documentos de política regional relevantes que han permitido establecer una visión estratégica para el desarrollo de infraestructuras de integración en Centroamérica. En este ámbito destaca la elaboración de la *Política Marco Regional de Movilidad y Logística* *(PMRML)* aprobada en diciembre del 2017*,* el cual constituye un marco de referencia que brinda las líneas estratégicas para impulsar integralmente una política coordinada, con una visión común y objetivos compartidos que permitan a C.A posicionarse como un nodo logístico relevante a nivel mundial. Se destaca que esta política será implementada a través de un *Plan Maestro Regional Indicativo de Movilidad y Logística [[5]](#footnote-5)* el cual se encuentra en elaboración. Es de destacar que El Salvador lidera, junto con SIECA, el proceso de desarrollo de la PMRML así como sus documentos operativos, sin embargo, en paralelo, los países acordaron el desarrollo de *un Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad* para articular las prioridades de la agenda Mesoamericana de los próximos cinco años (2017-2022), resultando esencial asegurar una correspondencia clara entre este Marco y la implementación de la PMRML. El BID, está siendo asesor técnico y facilitador en el proceso de diálogo para el desarrollo tanto de la Política Marco como del Marco Mesoamericano.

En materia de planificación regional, COMITRAN establece la necesidad de fortalecer la planeación regional y crear una visión de mediano plazo. Igualmente reconocen que a mediano plazo se debe reforzar y rehabilitar la infraestructura de transportes existentes que aportan a la integración. Los países reconocen la importancia de los corredores logísticos de integración, además la necesidad de mejorar los puertos y aeropuertos de importancia regional. El aumento de la coordinación y el fortalecimiento de la planificación de la infraestructura de transporte y logística a nivel regional beneficia a Honduras debido a los grandes desafíos en materia económica y social que el país presenta. Al respecto, en Honduras se observa la necesidad de movilizar mayores recursos para financiar infraestructura productiva, así como también, mejorar el desempeño en materia logística y aumentar la competitividad económica, con lo cual la colaboración regional es de vital importancia.

# Proyectos de integración emblemáticos

## Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica o Proyecto Mesoamérica

El Proyecto Mesoamérica, integrado por *Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana*; es el mecanismo de integración y desarrollo que potencia la complementariedad y la cooperación entre los países, a fin de ampliar y mejorar sus capacidades y de hacer efectiva la instrumentación de proyectos que reporten beneficios concretos en materia de infraestructura, interconectividad e inclusión social. En el ámbito de transporte, el *Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica*, impulsa una visión multimodal para el desarrollo del Transporte en la región y apunta a la construcción de un Sistema Mesoamericano de Transporte, el cual se fundamenta en la tríada infraestructura-transporte-logística, en sus relaciones de interdependencia y en los vínculos con aspectos relevantes de facilitación de comercio en la región.

Dentro de las líneas de acción trazadas como marco mesoamericano del Sector de Transporte e impulsada por el BID, se encuentra la **(i) conectividad de la red vial, (ii) la Gestión Coordinada de Fronteras y (iii) la Promoción de un Sistema Multimodal de Transporte Integrado;** como parte de este último aspecto se encuentra el mejoramiento de la logística de carga y el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD). Como parte de la acción estratégica de Conectividad de la red vial, una de las prioridades regionales en materia de inversión ha sido mejorar el principal corredor de integración y comercio intra-regional de Mesoamérica, también llamado Corredor Pacífico, y su articulación con otros corredores troncales. Bajo este enfoque, se definió la línea de acción de la *Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas* (RICAM-2002), la cual es el programa estructurante de la iniciativa de integración del Proyecto Mesoamérica en materia de transporte, el cual consiste en la construcción de tramos faltantes, rehabilitación y mantenimiento de 13.132 Km[[6]](#footnote-6) de carreteras articuladas en cinco corredores, incluyendo el Corredor Pacífico o Corredor Mesoamericano de Integración.

Teniendo en cuenta que el desarrollo de cadenas intermodales requiere la presencia tanto de infraestructura como de condiciones regulatorias adecuadas, debe destacarse que la región ha evolucionado al pasar de priorizar una red de carreteras (RICAM- 2002) a identificar la necesidad de desarrollar corredores logísticos de exportación (intra y extra-regional) con adecuada articulación entre intervenciones en infraestructura, facilitación comercial y servicios logísticos, sentando las bases de reformas de segunda generación, orientadas a la reducción de los costos logísticos. Los corredores viales intervenidos por el Proyecto Mesoamérica en los que Honduras interviene incluyen:

* **El Corredor Pacífico (CP)**, une la ciudad de Puebla, México, con la ciudad de Panamá, tras recorrer 3,244 kilómetros. El proyecto consiste en crear un corredor de integración regional, con la modernización de 3,244 kilómetros de carreteras que cruza 6 fronteras y 7 países por el litoral pacífico desde México hasta Panamá, la cual constituye la ruta más corta que conecta ambos extremos y a través de la cual circula el 95% de los bienes comerciados en la región México – América Central.
* **El Corredor Atlántico**, que une las ciudades de Coatzacoalcos en México y la región de Bocas del Toro, en Panamá. Este corredor tiene una longitud aproximada de 2,906 kilómetros.
* **El Corredor Turístico del Caribe,** que une las ciudades de Cancún, en Quintana Roo, México, Belice, Guatemala y la zona costera de Honduras, incluyendo lugares turísticos y ciudades como Cancún, la Riviera Maya, Belice, Río Dulce, bahía de Amatique, Omoa, Tela, La Ceiba y finaliza en el Puerto de Trujillo en Honduras. El Corredor Turístico del Caribe posee una longitud estimada de 1,446 kilómetros.
* **Los Corredores Logísticos Interoceánicos**, que significan conectividad entre los litorales Atlántico y Pacífico, conectando puertos bajo una concepción logística, tienen el potencial de convertirse en nuevas rutas interoceánicas para el transporte y el comercio internacional. Los principales Corredores Logísticos Interoceánicos, en el marco del Proyecto Mesoamérica, son:
  + Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
  + Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
  + Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)
  + Puerto Quetzal y los Puertos Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)
  + Puerto Limón / Moín con Puerto Caldera (Costa Rica)
  + Ciudad de Panamá y Colón Panamá (Panamá)
* **Los Ramales y Conexiones Complementarias,** que se constituyen con una serie de pequeños tramos viales que conectan los corredores principales antes mencionados.

En lo que respecta a Honduras, se observa la relevancia estratégica de los corredores para el comercio tanto interno como externo del país. Destacan las intervenciones con apoyo del BID al Proyecto Mesoamérica focalizadas en Honduras específicamente al eje logístico estructurante: *Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés, ruta CA-5 norte* el cual es parte del *Corredor Atlántico* de la RICAM; y comprende de 100 km de dobles calzadas finalizadas en el año 2013, además *del Programa de apoyo a la modernización y expansión del Puerto Cortés* del 2010, el cual representa gran relevancia en el ámbito regional siendo el tercer puerto de relevancia centroamericana con 90% de carga marítima nacional y 50% de carga de comercio exterior. Igualmente destacan intervenciones relacionadas al desarrollo del Corredor Pacífico el cual ha sido la máxima prioridad de los países que atraviesa y consecuente relevancia a la integración regional ya que transporta más del 90% de la carga terrestre intrarregional.

## Corredor Pacífico Mesoamericano

Constituye el principal corredor logístico de integración de transporte y comercio de la región, cubriendo una extensión total de 3.244 km. En términos de infraestructura y funcionamiento, es un corredor compuesto por un gran número de pares viales de origen/destino y perfiles de demanda propios en cada país. Los principales flujos de carga son los que enlazan México, Guatemala y El Salvador, así como aquellos con origen y destino en Costa Rica. De acuerdo al volumen de carga, se identifican tres secciones principales: (i) tramo México-Guatemala-El Salvador, que es el tramo con mayor densidad de carga; (ii) tramo El Salvador-Honduras-Nicaragua-Costa Rica, que es el tramo central del CP; y (iii) tramo Costa Rica-Panamá, compuesto básicamente del comercio binacional, aunque también sirve a la carga de la Zona Libre de Colón que tiene como destino Nicaragua y otros países de la región. El corredor también atraviesa seis pasos de frontera, y conecta los aeropuertos y puertos de todo el litoral Pacífico, multiplicando su importancia en términos logísticos[[7]](#footnote-7). En la actualidad, el CP ha recibido inversiones y compromisos de financiamiento por US$3.125,1 millones, esperándose se alcancen los estándares de corredor vial en alrededor del 72,6% de su longitud.

Como se observa en los principales enlaces y nodos comerciales del CP, Honduras representa vital importancia estratégica para el funcionamiento del corredor[[8]](#footnote-8). A nivel nacional, la relevancia del CP para Honduras se fundamenta en que tanto el CP como la carretera Panamericana, son los ejes estructurantes del país al facilitar la conexión entre los puntos fronterizos de Guasaule (Nicaragua) y El Amatillo (El Salvador), conectando además los principales nodos de producción agrícola y ganadera del país. El CP en Honduras, tiene dentro de su área de influencia al puerto en el océano Pacífico de San Lorenzo el cual movilizó 1,148,490 de toneladas en 2016. El CP se integra con 139.4 km de carreteras en Honduras, el hecho de que Honduras comparta fronteras con dos países centroamericanos, lo constituye en un corredor terrestre natural obligado para el comercio intrarregional. Honduras mantiene también un intercambio comercial activo con Centroamérica, habiendo representado esta región el 20% de las exportaciones y el 18% de las importaciones. Guatemala y El Salvador concentraron más de la mitad de esos flujos comerciales.

**Dentro de los programas de inversión financiados por el banco en Honduras relacionados al CP se encuentra el P*rograma de Integración Vial Regional II (HO-L1121)****,* aprobado en el año 2016, el objetivo del programa es contribuir a la mejora de la integración física y la conectividad vial de Honduras enfocándose en contribuir a mejorar el nivel de servicio de los Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras (CEINRH), específicamente el Corredor Pacífico y el Turístico, a través de un aumento de carriles y rehabilitación en tramos a ser intervenidos. Para lograr estos objetivos, el programa incluyó la rehabilitación, ampliación y mejoramiento de tramos localizados sobre el CP, adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), igualmente el programa se enfocó en el desarrollo de la franja turística de Honduras, debido a que esta representa una zona estratégica para la actividad económica de comercio y servicios ya que alberga la principal infraestructura logística y de comunicaciones del país con el resto del mundo.

**Con respecto a los Programas** **de** **pre-inversión financiados por el Banco en Honduras en torno al CP, esto se pueden agrupar en 5 grandes componentes:** (i) Provisión de infraestructura, (ii) Armonización de normas y regulaciones, (iii) seguridad Vial (iv) seguridad de las personas y mercancías y (v) estructuración institucional, financiera y técnica del CP.

Dentro de los programas de pre inversión financiados por el Banco en materia de provisión de infraestructura, destaca el Estudio de “Adecuación, mantenimiento y operación de los tramos viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T1744). Estudios Técnicos Preparatorios” (2011). Este estudio es conocido como *Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación* (PACEMO) y analizó 137 tramos viales entre la ciudad de Puebla (México) y Ciudad de Panamá (Panamá) sobre el Corredor Pacífico. El objetivo del estudio fue documentar las características técnicas de estos tramos, determinar posibles intervenciones para mejorar sus condiciones de operación y elaborar los estudios de prefactibilidad con planes de inversiones.

Para la adecuación física del CP a los estándares regionales, incluyendo obras de seguridad vial básica, se adoptaron los anteproyectos previstos por los países para las rutas que contaban con ellos y se planteó una propuesta básica de mejora (en consulta con los países) en los tramos donde no se existían estudios previos; se estimó el presupuesto preliminar de las obras y se realizó el análisis de viabilidad económica de cada tramo. Con ello, en función de las necesidades funcionales de cada zona y los resultados de los análisis económicos, se definieron agrupamientos de tramos consecutivos que constituyeron los proyectos PACEMOs del Corredor Pacífico (Etapa I, 27 proyectos).

## Gestión Coordinada de Fronteras

El apoyo del Banco en torno al desarrollo fronterizo se encuentra enmarcado en la ***Estrategia Centroamericana de Facilitación Comercial y Competitividad*** ***con énfasis en gestión coordinada de fronteras*** (COMIECO, BID Y USAID 2015). Dicha estrategia promueve un enfoque regional para la modernización de pasos de frontera basado en la implementación de medidas de facilitación comercial y control fronterizo. El objetivo es reducir significativamente el tiempo y costo de tránsito en los pasos de la región, así como asegurar un control eficaz en la circulación de personas y mercancías, con foco en incrementar la recaudación fiscal y mejorar la seguridad. Dentro de los pilares fundamentales de la estrategia se encuentran *la adopción de estándares internacionales, la promoción de la interoperabilidad de la información, la realización de controles basados en la gestión integral del riesgo, operadores económicos confiables, control cuarentenario, la reforma de la infraestructura y equipamiento fronterizo, la coordinación e integración de los procedimientos de control y la atención de los impactos económicos y sociales de las intervenciones en las zonas fronterizas.*

Con respecto a las intervenciones más relevantes, el Banco apoyó fuertemente la modernización de los pasos de frontera del CP a través de dos cooperaciones técnicas (RG-T1662 y RG-T2267) que financiaron una serie de estudios enfocado en mejora de los componentes *hard y soft* de los pasos de frontera del CP de la RICAM. Específicamente *la CT RG-T1662* *Operación y Optimización en Pasos de Frontera CP-RICAM*, la cual financió estudios para definir el sistema de procedimientos de control más adecuado y la elaboración de propuestas de diseño e implementación de los accesos viales e infraestructura, equipamiento e instalaciones necesarios, en los centros de frontera. Estas propuestas condujeron a los denominados Estudios Informe Fase I (2012)[[9]](#footnote-9) y posteriormente, la *RG-T2267* *Apoyo a la Mejora de Pasos de Frontera,* da continuidad a los estudios de la Fase I, a través de la financiación de estudios técnicos de apoyo para el desarrollo de pasos de frontera del CP[[10]](#footnote-10).

Es destacar que los países de Centroamérica han empezado a implementar medidas para avanzar hacia la Gestión Coordinada de Fronteras interviniendo no solo los 6 pasos fronterizos del CP sino también al resto de pasos fronterizos priorizados por los países. Actualmente, en Honduras se encuentra en un proceso de consolidación la *unión aduanera con El Salvador*, cuya apertura se cumplirá en el puesto fronterizo de Corinto (Honduras). La unión aduanera significará la integración de los servicios de aduana y migración para agilizar los trámites de las importaciones y exportaciones.

A pesar de los avances, Honduras existen retos pendientes en Honduras respecto a la integración fronteriza, entre los que destacan; la implementación del Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) en los principales pasos fronterizos, la implementación de un sistema de gestión de riesgos integral que incluya variables e información de las instituciones de control fronterizo y demás instituciones relevantes, así como también habilitar un Operador Económico Autorizado (OEA) en concordancia con la normativa nacional e implementar aplicativos para la gestión y transmisión electrónica de los certificaciones y permisos fito y zoosanitarios. Es de destacar que varias de estas medidas están siendo apoyadas por el BID a través ***Programa de Apoyo a Reforma del Sector de Transporte y Logística de Honduras, HO-L1198, actualmente en etapa de preparación.***

## Plan Nacional de Logística (PNLOG) y Plan de Acción Inmediata (PAI)

La formulación e implementación de Planes Nacionales de Logística (PNLOG) que integren la infraestructura, el transporte, la logística y la movilidad de la carga es identificada como prioritaria por los países de la región. Los PNLOG son instrumentos de política pública para alcanzar servicios de infraestructura eficientes, capaces de impulsar la competitividad y productividad de los bienes - servicios que se producen para consumo interno o exportación. El PNLOG es concebido como una planificación de largo plazo que integra la Política, Estrategia y Plan para el desarrollo de la logística de cargas con miras a mejorar el desempeño y madurez de los principales sistemas logísticos nacionales, potenciando el comercio exterior y promoviendo un desarrollo económico capaz de mejorar la cohesión social y territorial de los países.

Con respecto a la elaboración de los PNLOG, las *RG-T2275* y *RG-T2324* *Apoyo a la Definición, Desarrollo e Implementación de Planes Nacionales de Logística en Países de Mesoamérica* (PNLOG) (US$2,5M) han permitido trabajar en la formulación de Planes Nacionales de Logística. Estos instrumentos de visión estratégica están orientados a mejorar el desempeño y la madurez de los sistemas logísticos nacionales, con el objetivo de impulsar su competitividad y potenciar el comercio intra-regional y extra-regional. **Honduras cuenta con un Plan Nacional de Logística y se encuentra avanzando en la implementación del Plan de Acción Inmediata (PAI)**, ambos instrumentos establecen como *Subsistemas logísticos Prioritarios* los subsistemas de apoyo al corredor económico puerto *Cortés- San Pedro Sula - Comayagua- Tegucigalpa- San Lorenzo* especialmente en lo relativo a la gestión de tráfico de carga, Subsistema de apoyo agrícola y el Subsistema de apoyo al comercio regional centroamericano, este último incluye acciones específicas relacionadas a los procesos fronterizos. Uno de los aspectos principales en cada PNLOG, es el capítulo que trata de la gobernanza de la logística en cada país. Como regla general, se recomienda la creación de una instancia de alto nivel integrada por el sector público y el privado, la creación de una entidad operativa y la creación de un observatorio nacional.

## Triángulo Norte de Centro América

El Triángulo Norte de Centro América (TN) se encuentra en un contexto económico y social crítico donde se requieren acciones concretas que permitan generar desarrollo inclusivo. Para atacar lo anterior, los países del TN (Honduras, El Salvador y Guatemala) contando con el apoyo de Organismos Multilaterales y Gobiernos Aliados, se han unido para crear el *Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte (PAPTN)* el cual promueve la coordinación y articulación de acciones en un plazo de 5 años (2016-2020) para generar un cambio estructural que brinde oportunidades económicas, principalmente en los territorios de mayor pobreza, emigración y vulnerabilidad. Este Plan es emblemático porque en su elaboración se consideran elementos para movilizar fondos del sector privado de los países que permitan generar el cambio deseado, tomando en cuenta las altas restricciones fiscales de los países del TN.

El PAPTN cuenta con líneas estratégicas para generar cambio estructural que están enfocadas en generar oportunidades económicas a nivel nacional y también sinergias regionalesbasándose en cuatro pilares lo cuales son relevantes no solo de manera aislada pero también a nivel complementario y multisectorial para alcanzar los objetivos deseados. Para ello, se implementarán acciones coordinadas a nivel regional que fomenten un mercado ampliado, promocionen sectores estratégicos, reduzcan los costos y tiempos de logística y potencien las condiciones de cada país; del tal forma que generen mayor inversión y profundicen la integración con el resto del mundo.

**Figura 2. Líneas Estratégicas para el cambio estructural**



*Fuente: Plan de la Alianza para la Prosperidad*

**En el pilar de** **Dinamizar el sector productivo** el Banco apoya a los países del TN en la definición de los ámbitos de intervención a través de una propuesta de portafolio de inversiones con altas probabilidades de consenso público-privado. La propuesta de portafolio se encuentra integrado por tres sectores de intervención los cuales son: *transporte y logística, pasos de frontera y sector energético.* En cuanto a los proyectos, la visión estratégica de los mismos gira en torno a los Corredores Logísticos prioritarios definidos y validados por los países y a la integración energética de América Central definido por el proyecto emblemático del Sistema Integrado de Integración Energética de América Central (SIEPAC).

**Figura 3. Corredores Prioritarios para los países del Triángulo Norte de Centroamérica**

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | Corredor Pacífico (GT-HO-ES) |
| 2 | Puerto Acajutla -San Salvador-San Pedro Sula-Puerto Cortes (ES-HO) |
| 3 | San Salvador-Puerto Santo Tomás Castilla/Puerto Barrios (ES-GU) |
| 4 | San Pedro Sula - Puerto Quetzal (HO-GU) |
| 5 | Puerto Cortés-Tegucigalpa –Puerto La Unión/Acajutla/futuro Puerto Amapala (HO-ES) |

*Fuente: Booklet Triángulo Norte de Centroamérica -BID*

Cabe destacar que la priorización estratégica es en base a los 5 corredores de prioridad logística de mayor relevancia para el TN. Es importante mencionar que, para la elaboración de esta propuesta de portafolio inicial, se utilizó de insumo las discusiones o el diálogo con los países, también información técnica proveniente de las actualizaciones de los Planes Nacionales de Logística y el propio conocimiento sectorial de Banco.

Adicional al trabajo de apoyo en la definición de las intervenciones que permitan generar impactos nacionales y regionales en el TN, y considerando la necesidad de los países de movilizar mayores recursos de diversas fuentes, el BID se encuentra elaborando una facilidad como *una línea de crédito condicional para proyectos de Inversión* (CCLIP) regional, para poner a disposición de los países una Facilidad de Financiamiento y Mitigación de Riesgo que permita financiar y cofinanciar la pre-inversión e inversión en proyectos prioritarios del TN, la Facilidad está siendo orientada con un carácter regional (países del PAPTN) y multisectorial, involucrando a los sectores de Transporte, Energía, Agua y Saneamiento y Turismo.

Adicionalmente al CLIPP regional, los países tienen previsto crear en cada país la estructura institucional para generar un instrumento legal y financiero que permita movilizar recursos del sector privado, el cual también será parte integrante de la arquitectura financiera del Fondo de Infraestructura del Triángulo Norte para efectos de su capitalización. El mecanismo por el cual el sector privado aportará al Fondo de Infraestructura está siendo definido individualmente y de acuerdo con las condiciones institucionales de cada país. La Facilidad contempla el uso de instrumentos financieros, préstamos y garantías del BID y/o BID Invest. La Facilidad proporcionará financiamiento inicialmente por 5 años, con potencial de movilización de otros inversores y/o donantes. El GBID está apoyando a los sectores público y privado de Guatemala, El Salvador y Honduras en el diseño, estructuración e implementación de los Fondos.

## Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC)

La interconexión eléctrica de los países de América Central ha sido promovida por varias décadas como un instrumento fundamental para el desarrollo económico y la integración regional. A través de ella se busca el aprovechamiento óptimo, racional y eficiente de los recursos energéticos del Istmo Centroamericano, y los beneficios que se derivan del desarrollo y operación coordinada de un sistema eléctrico interconectado. Los esfuerzos por avanzar en la integración eléctrica regional se concretaron en el diseño y ejecución del proyecto *Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central* (SIEPAC), para la construcción del primer sistema de transmisión regional y la puesta en marcha de un mercado eléctrico competitivo con participación de todos los países Centroamericanos.

El BID ha ejercido un rol de coordinación de iniciativas regionales, idealmente apropiado para proveer el soporte financiero y el liderazgo intelectual necesario para apoyar a los países en el diseño e implementación del mercado regional y su evolución progresiva hacia estados más competitivos. La participación del BID en las etapas iniciales del Proyecto SIEPAC fue instrumental para hacer viable esta iniciativa. Desde tiempo atrás el Banco ha sido un importante aliado del sector eléctrico en los países de América Central, tanto en programas de reforma, como de inversión en infraestructura, siendo la región una de las zonas con más cartera de proyectos en el sector energía en el BID. Por décadas el Banco ha apoyado la ampliación e interconexión de los sistemas eléctricos nacionales y fue el principal promotor de los proyectos de interconexión eléctrica binacionales.

El impulso fuerte y sostenido del BID al SIEPAC comenzó con los estudios para su concepción técnica, hasta la aprobación en 2001 de doce préstamos y tres Cooperaciones Técnicas para la ejecución del Proyecto, incluyendo la inversión en la línea de transmisión y la constitución de las instituciones regionales del mercado y su reglamentación asociada. Entre 1997 y 2001 el BID aprobó el primer grupo de financiamiento para la formación y consolidación del mercado regional de electricidad y para promover la infraestructura de interconexión eléctrica y en 2010 aprobó un financiamiento complementario que permitió finalizar el proyecto.

Como parte del apoyo al SIEPAC, el BID aprobó una Cooperación Técnica no reembolsable al Concejo de Electrificación de América Central (CEAC), para dar comienzo a las actividades del Mercado Eléctrico Regional (MER) y hacer avances importantes para resolver limitaciones técnicas y viabilizar el desarrollo del proyecto, incluyendo la creación de los organismos regionales y el diseño y aprobación de los protocolos y reglamentos para el inicio de la operación plena del MER. Más recientemente, el BID ha apoyado el proceso de consolidación del MER a través de tres Cooperaciones Técnicas no rembolsables adicionales, con el fin de incrementar el comercio regional de electricidad, impulsar inversiones en infraestructura regional y respaldar la implementación del plan estratégico del MER.

En el período 1975‒2015, el servicio eléctrico en los países centroamericanos ha mostrado avances sustanciales, que no solo reflejan el avance socioeconómico de la región, sino el esfuerzo de los gobiernos en mejorar el servicio. Con respecto a los intercambios bilaterales del MER, en primer lugar, desde los primeros intercambios en 1976 hasta comienzos de los años 1990, se observa un incremento sostenido, alcanzando en 1990 los 410 GWh (3% de la energía disponible de la región). En este período se destacan las exportaciones de Honduras y Costa Rica, y las importaciones de Nicaragua y Panamá. Luego de unos años de bajos intercambios, se produce un segundo período de incremento a comienzos del siglo, cuando los intercambios alcanzan en el 2000 los 1.473 GWh (5,5% de la energía disponible de la región). Se destacan en este período los intercambios entre Guatemala y Costa Rica como exportadores, con El Salvador y Honduras como importadores.

Con respecto a las perspectivas del SIEPAC, en julio de 2016 el Ente Operador Regional (EOR), como responsable de la planificación regional publicó el *“Informe de Planificación de Largo Plazo de la Transmisión Regional para el Período 2015 – 2024”*. Para elaborar dicho informe se contrató una consultoría denominada “Estudio de Planificación Indicativa de la Expansión de la Generación y Transmisión Regional de los Países de América Central” financiada con recursos de CT del BID, a grandes rasgos el Plan responde a escenarios de expansión de generación en la región y a los fundamentos económicos de cada país apuntando al objetivo de reducir los costos marginales de la energía en la región.

Con respecto a los beneficios obtenidos de la comercialización regional de energía por el SIEPAC, se destaca que para algunos países de C.A se detectan beneficios económicos que en última se reflejan en excedentes económicos en los mercados nacionales, siendo el mercado de Guatemala el principal exportador y el de el Salvador el importador más preminente. A fin de atacar las causas fundamentales y aumentar los beneficios del proyecto, las reformas institucionales y de estructura del sector eléctrico son requeridas. Para el caso de Honduras el Plan del EOR contempla una serie de inversiones de refuerzos y expansión de la red que tiene el propósito de aumentar la eficiencia de esta para los intercambios regionales. Es de destacar que para estos proyectos se contempla tanto fondos públicos como privados.

## Otros temas vinculados con Honduras de los recogidos en la CT RG-T2908; *Apoyo a la Agenda Mesoamericana de Transporte, Logística e Integración Económica.*

En la actualidad la CT regional RG-T2908 busca seguir avanzando en alcanzando logros concretos en la región, uno de los principales desafíos para Mesoamérica en el mediano y largo plazo, es la transición del CP y de los demás ejes de la RICAM desde corredores de transporte hacia corredores logísticos regionales integrados de alta eficiencia. El desafío conceptual es lograr que el foco de la atención evolucione de la provisión de infraestructura básica, a la provisión de servicios logísticos articulados sobre los principales corredores de prioridad logística bajo una visión regional. La Cooperación Técnica mencionada responde a la mejora de los servicios logísticos la cual es una condición necesaria para facilitar y fomentar la integración de cadenas productivas y de suministro a nivel regional y contribuir a incrementar el comercio intra-regional. Los estudios financiados por la CT igualmente se enfocan en asegurar la sostenibilidad de las inversiones efectuadas, utilizando criterios y parámetros comunes para la región, adicionalmente enfoca acciones a impulsar una mayor multimodalidad del transporte (ej. Transporte Marítimo de Corta Distancia).

Concretamente la CT se enfoca en apoyar la implementación de la agenda mesoamericana y centroamericana en materia de transporte, logística y movilidad urbana, como un instrumento para reducir la brecha de infraestructura, incrementar la planificación, atraer inversión privada, y como herramienta para mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. La CT contribuye a generar información y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones. En 2018 se solicitará una CT adicional que complementará el apoyo a la agenda regional, potenciando su implementación. La futura CT financiará el desarrollo de un mecanismo de gestión de activos viales y de monitoreo de desempeño logístico del CP, así como en la implementación de un proyecto específico de infraestructura logística prioritaria vinculada a éste. Las acciones concretas se enfocan en (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del CP en un corredor logístico internacional, incluyendo mecanismos regionales para su conservación y mantenimiento, y iv) apoyar la implementación de los PNLOG y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas.

En el marco de la CT, se está abasteciendo las necesidades de los Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional, en esta línea de acción es de destacar que la CT da prioridad a aquellos corredores regionales que se vinculan con el Triángulo Norte (Honduras, Guatemala y el Salvador), con lo cual las acciones específicas se enfocan en Estudio de plan operativo para el Corredor Pacífico incluyendo la implementación de un sistema de medición y monitoreo del desempeño logístico del Corredor Pacífico y Estudio de planes de inversión para corredores logísticos prioritarios

Acciones regionales relacionadas al fortalecimiento de los sistemas de información de logística regional

también han sido programadas para la financiación de un estudio regional de identificación y priorización de inversiones en infraestructura logística especializada que contribuyan al desarrollo e integración de cadenas productivas de valor (nacionales, regionales, globales) y a optimizar el desempeño de los Corredores Logísticos de Integración Mesoamericana.

1. *Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA).* [↑](#footnote-ref-1)
2. La red vial entre núcleos productivos, de servicio y mercados, si bien extensa, presenta señales de desgaste y una proporción importante se encuentra sin pavimentar. [↑](#footnote-ref-2)
3. Integrado por Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana. [↑](#footnote-ref-3)
4. COMITRAN representa la instancia de decisión política para los temas sectoriales de transporte e infraestructura y cuenta con la SIECA como entidad ejecutiva permanente. A su vez cuenta con entidades regionales especializadas *(Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo y Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea etc.* Ver organigrama*)* que igualmente aportan a la coordinación regional del sector en temas específicos. [↑](#footnote-ref-4)
5. Dichos trabajos, han sido realizados por la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML) como grupo de trabajo técnico, y con la SIECA como secretaría técnica. [↑](#footnote-ref-5)
6. [www.proyectomesoamerica.org](http://www.proyectomesoamerica.org) [↑](#footnote-ref-6)
7. El Banco ha jugado un rol central en la modernización del CP y la mejora de la seguridad vial, contribuyendo con ocho operaciones de préstamo valoradas en US$948 millones durante el período 2008-2016. [↑](#footnote-ref-7)
8. [↑](#footnote-ref-8)
9. Los estudios de la Fase I abarcaron los pasos de frontera de Costa Rica y Panamá (Paso Canoas y Sixaola- Guabito), Costa Rica y Nicaragua (Peñas Blancas y Las Tablillas-San Pancho), Nicaragua y Honduras (Guasaule), Honduras y El Salvador (El Amatillo), entre Salvador y Guatemala (Pedro de Alvarado-La Hachadura y Anguiatú-La Ermita). [↑](#footnote-ref-9)
10. Los pasos incluidos en esta fase fueron: Sixaola-Guabito, Peñas Blancas, Las Tablillas-San Pancho, Guasaule, El Amatillo, Pedro de Alvarado-La Hachadura, y Anguiatú-La Ermita. [↑](#footnote-ref-10)