DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

MODERNIZACIÓN DE LA ADUANA DE PUERTO CORTÉS

(HO-L1055)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Manuel Márquez, Jefe de Equipo; Sandra Corcuera; Mario Umaña; Aurelio García y Cecilia Seminario (INT/INT); Alberto Barreix (ICF/FMM); Belinda Pérez (FMM/CHO); María Cristina Landázuri (LEG/SGO); Esteban Díez (INE/TSP); Miguel Orellana y René Herrera (PDP/CHO); y Alberto E. Villalba (VPS/ESG).

ÍNDICE

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS 2

A. Antecedentes, problemas y justificación 2
B. Objetivos, componentes y costo 7
C. Indicadores clave de la matriz de resultados 11

II. ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS 11

A. Instrumentos del financiamiento 11
B. Riesgos ambientales y sociales de las salvaguardias 11
C. Riesgos fiduciarios 12
D. Otros Riesgos 12

III. IMPLEMENTACIÓN Y PLAN DE ACCIÓN 12

A. Resumen de mecanismos acordados para la ejecución 12
B. Resumen de los acuerdos para el monitoreo del proyecto 14

Anexos	
Anexo I	Resumen Matriz de Efectividad en el Desarrollo (MED)
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Resumen del Plan de Adquisiciones

Enlaces Electrónicos

OBLIGATORIOS

1. Plan Operativo Anual de los primeros 18 meses (POA)
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35391446
2. Esquema de Monitoreo y Evaluación
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35391469
3. Plan de Adquisiciones (PA) detallado
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35391290
4. Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)[1]
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35391451

OPCIONALES

1. Informe del Análisis Ambiental y Social
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35392321
2. Acuerdo entre SEFIN y ENP. Contrato de arrendamiento del inmueble
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35390900
3. Requisitos y arreglos fiduciarios
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35391467
4. Reglamento Operativo del Proyecto (ROP)
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35403364
5. Presupuesto detallado
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35402302
6. Análisis costo beneficio
   http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35452569

[1] *If required and as specified in the guidelines for OP-703 and Disaster Risk Management Policy.*

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ASDI	Agencia Sueca de Desarrollo Internacional
BCH	Banco Central de Honduras
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCI	Comisión de Coordinación Interinstitucional
CO	Capital Ordinario
CSI	*Container Security Initiative*
DEI	Dirección Ejecutiva de Ingresos
DR-CAFTA	*Dominican Republic-Central America Free Trade Agreement*
EEP	Equipo Técnico de Ejecución del Proyecto
ENP	Empresa Nacional Portuaria
FMI	Fondo Monetario Internacional
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
GdH	Gobierno de Honduras
GRP	Gestión de Riesgo de Proyectos
LAC	Latino América y Caribe
MdR	Matriz de Resultados
NIC	Normas Internacionales de Contabilidad
NIIF	Normas Internacionales de Información Financiera
OEA	Operador Económico Autorizado
OMA	Organización Mundial de Aduanas
PBI	Producto Interno Bruto
PEP	Plan de Ejecución del Proyecto
POA	Plan Operativo Anual
RdH	República de Honduras
RFID	*Radio Frequency Identification*
RMP	Reporte de Monitoreo del Progreso
ROP	Reglamento Operativo del Proyecto
SAFE	*WCO - Framework of Standards*
SARAH	Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras
SECI	Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional
SEFIN	Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas
SIAFI	Sistema de Administración Financiera
SIVE	Sistema Integrado de Vigilancia Exterior
TdR	Términos de Referencia
TIM	Tránsito Internacional de Mercancías
UAP	Unidad Administradora de Proyectos
UEPEX	Registros de informes armonizados con Banco Mundial
WCO	*World Customs Organization*

RESUMEN DEL PROYECTO

HONDURAS

MODERNIZACIÓN DE LA ADUANA DE PUERTO CORTÉS
(HO-L1055)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS

Prestatario: República de Honduras
Organismo Ejecutor: Secretaría de Estado en el despacho de Finanzas (SEFIN)

Fuente	Monto (US$)	%
BID (FOE)	$3,000,000.00	30%
BID (CO)	$7,000,000.00	70%
Local	0.00	0%
Total	**$10,000,000.00**	**100%**

	CO	FOE
Plazo de amortización	30 años	40 años
Período de gracia	5.5 años	40 años
Período de desembolso	4 años	4 años
Tasa de interés	FU-Fija	0,25%
Inspección y vigilancia	*	N/A
Comisión de Crédito	*	N/A
Moneda	Dólares EEUU de la facilidad unimonetaria del Capital Ordinario del Banco.	

ESQUEMA DEL PROYECTO

Objetivo y descripción: El objetivo general es fortalecer la Aduana de Puerto Cortés para que brinde servicios de calidad, bajo costo, garantice el control y la seguridad, alineando la aduana con el esfuerzo del gobierno para lograr que Puerto Cortés sea un nodo logístico regional competitivo. Objetivos específicos: (i) fortalecer la capacidad de control y seguridad de la aduana para que el puerto mantenga su estatus de reconocimiento internacional como puerto seguro; (ii) mejorar la coordinación operativa para reducir costos logísticos; y (iii) mejorar la infraestructura y el equipamiento para garantizar una atención al usuario permanente y de calidad.

Condiciones contractuales especiales:
Previas al primer desembolso: i) la constitución de la Comisión de Coordinación Institucional (CCI) integrada por representantes de la Secretaría de Finanzas (SEFIN), por intermedio de la Dirección General de Instituciones Descentralizadas, Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) y la Empresa Nacional Portuaria (ENP), la determinación de sus funciones y el nombramiento de sus miembros (¶2.6); ii) la constitución del Equipo Técnico de Ejecución del Proyecto en la DEI, conformado por un coordinador nacional, un experto internacional en aduanas y un especialista fiduciario (¶3.1); y iii) la aprobación del Reglamento Operativo del Proyecto (ROP) por la SEFIN, previa no objeción del Banco (¶3.2).
Condiciones especiales de ejecución: i) previo al financiamiento por parte del Banco. de los gastos recurrentes establecidos para salarios en los párrafos 1.26 y 1.28, el Gobierno de Honduras (GdH) presentará el compromiso de asumir este gasto al finalizar el financiamiento del Banco ; ii) aprobación por parte del Congreso Nacional del contrato de arrendamiento del inmueble, previo a la realización de la licitación de las obras de remodelación del inmueble donde se ubica la aduana (¶2.7); y iii) durante el plazo de desembolso y dentro de los 60 días siguientes a cada semestre calendario, se presentarán informes financieros auditados sobre las actividades del semestre anterior (¶3.13).

Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.

Aspectos Especiales: N/A.

El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí [x] No [ ]

El Proyecto Califica Como: SEQ[ ] PTI [ ] Sector [ ] Geográfica[ ] %Beneficiarios [ ]

Adquisiciones: Todas las adquisiciones del proyecto se realizarán apegadas a las políticas y procedimientos del Banco, tal como definidas en los documentos GN-2349-7 y GN-2350-7. No se prevén excepciones a las políticas del Banco.

* La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemas y justificación

1.1 Honduras ha iniciado un periodo de transición hacia la recuperación de su economía y su inserción en los mercados. Se prevé un crecimiento del 2,5% del PIB en 2010, comparado con un descenso del 1,9% en 2009, aunque posiblemente acompañado con un repunte de la inflación. La situación fiscal continúa siendo frágil, cerrando el 2009 con un déficit del 4,6%. Un factor que incide en la situación fiscal hondureña, es la baja capacidad de recaudación de su sistema tributario y la debilidad de su administración tributaria y aduanera. En tal sentido, a pesar del aumento de la tributación observada entre el 2006 y 2008 y su buen comportamiento, cuando se compara con otros países centroamericanos, la carga tributaria del país (15,2%) continúa siendo inferior al promedio de América Latina (18,9%). La aduana, una dependencia dentro de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI), recauda el 24,2% de los ingresos tributarios totales del país. Dentro de las medidas del gobierno para atender esta situación, el fortalecimiento de la aduana adquiere especial relevancia.

Cuadro 1: Situación Macroeconómica

Concepto	2005	2006	2007	2008	2009	2010/p
PIB (cambio %)/1	6,1	6,6	6,2	4,0	-1,9	2,5
Tasa de inflación (deflactor del PIB)/1	7,3	5,3	6,9	8,4	4,4	4,9
Cuenta corriente/PIB /2	-3,0	-3,7	-9,0	-12,9	-4,0	-6,1
Deuda pública total/3	52,8	31,7	19,6	20,2	23,7	27,2
Reservas internacionales (M US$) /4	2.328	2.824	2.733	2.691	2.331	2.331

Fuente: /1 WEO, /2 Barreix 2010, /3 Fondo Monetario Internacional (FMI), /4 Banco Central de Honduras (BCH), WEO y proyecciones del FMI y /p Proyecciones de WEO-FMI.

1.2 En este sentido, la nueva administración que asumió este año, inició la instrumentación de una serie de reformas estructurales que buscan corregir el fuerte desequilibrio fiscal a través de incrementos de la recaudación tributaria, controles al crecimiento de los gastos de funcionamiento y mejoras en los resultados de las empresas estatales de servicios públicos.

1.3 Por otro lado, el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, en el período 2010-2011 redujo el ranking de Honduras, pasando del puesto 89 al 96 entre 144 países, superando sólo a Nicaragua en Mesoamérica. Asimismo, el índice *Doing Business* del Banco Mundial sitúa a Honduras en la posición 114 de un total de 183 países, en la categoría de *Trading Across Borders*, lo que supone una pérdida de 4 puestos respecto al ranking de 2009. Ello implica que Honduras debe esforzarse en mejorar los factores que afectan su competitividad, entre ellos la calidad de su infraestructura portuaria y la efectividad de sus sistemas de control fronterizo.

1.4 Puerto Cortés es el centro principal de transporte marítimo en Honduras, manejando el 81% de la carga y el 76% de los buques que entran o salen del país, pudiendo llegar a triplicar el número de contenedores para el año 2021, de acuerdo al estudio sobre la tendencia mundial del movimiento de cargas, y en particular para Puerto Cortés,

realizado por *American Association of Port Authorities*[2]. Asimismo, tiene un papel relevante para otros países centroamericanos, como El Salvador y Nicaragua, ya que muchas de las cargas de dichos países circulan por él y en particular las exportaciones a EE.UU. Puerto Cortés hizo un esfuerzo por alinearse con las nuevas medidas de seguridad portuaria y obtuvo de las autoridades de EE.UU. la certificación CSI (*Container Security Initiative*)[3] como puerto seguro. Adicionalmente, y apoyado en el impulso de la Unión Aduanera Centroamericana, el acuerdo de libre comercio DR-CAFTA y el acuerdo de Asociación con la Unión Europea, la actividad en el Puerto podría incrementarse y convertirlo en un nodo logístico regional, transcendiendo de simple transferidor de carga a concentrador neto de tráficos, lo que supondría realizar actividades de mayor valor añadido, fidelizar cargas y generar nuevos tráficos.

1.5 En esta estrategia, el Gobierno de Honduras (GdH) ha emprendido un esfuerzo para mejorar la capacidad operativa mediante la ampliación de Puerto Cortés y la infraestructura vial relacionada con el tráfico comercial en la zona, a través de la construcción de un anillo periférico en San Pedro Sula, que permitirá que la carga no ingrese a la ciudad, así como la mejora en diversos tramos de la carretera CA-5 Norte, vía principal para el transporte de cargas hacia y desde Puerto Cortés, ambas acciones apoyadas por el Banco[4]. Para completar el esfuerzo, el GdH estima necesario disponer de unos servicios aduaneros alineados con el objetivo de facilitar las transacciones, sin menoscabo del debido control fiscal, parafiscal y la seguridad del comercio. Este será el marco de apoyo del presente proyecto.

1.6 **El rol de las Aduanas** en esta década y especialmente en los últimos años, se ha desarrollado buscando un equilibrio entre el cumplimiento de su función básica de control fiscal y parafiscal del comercio exterior y el aseguramiento de fronteras, junto al cumplimiento eficiente de su función, a través de medidas de facilitación de las transacciones comerciales. La Organización Mundial de Aduanas (OMA)[5], está a cargo de articular las medidas técnicas para hacer posible este objetivo. En el 2005 los países miembros de la OMA aprobaron el marco de estándares que deberían implantar las aduanas para garantizar un comercio ágil y seguro, conocido como *WCO SAFE-Framework of Standards*. El presente proyecto se desarrollará en base a los estándares del Marco *SAFE*, los cuales el Banco ya está apoyando en la región.

<u>Problemática Aduanera en Puerto Cortés</u>

1.7 La Aduana de Puerto Cortés es la principal aduana de Honduras, manejando más del 80% de los contenedores, el 50% de las declaraciones de exportación y el 25% de las de importación, el 50% de los tránsitos internos y el 80% de los internacionales, con una

---

[2] Entre el 1999 y 2008 la carga marítima se ha triplicado, equivalente a una tasa de crecimiento anual compuesta de 10.2%. *American Association of Port Authorities*: http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900

[3] Puerto Cortés desde el 2005 es parte de la *Container Security Initiative* (CSI), certificado por el *Department of Homeland Security* y la *Megaports Initiative* del *Energy Department* de EE.UU. Es el único puerto en Centroamérica certificado como CSI.

[4] Ambas iniciativas están siendo apoyadas por el Banco con las operaciones HO-L1037 y HO-L1048.

[5] La OMA, con 177 países miembros, está encargada de administrar los aspectos técnicos de los principales convenios internacionales en materia aduanera (Valor, Origen, Clasificación, etc.)

recaudación que supera el 30% del total nacional[6]. Sin embargo y con base en el diagnóstico puede observarse que la aduana no está preparada para afrontar el reto del crecimiento operativo del puerto en un ambiente de equilibrio entre control, seguridad y facilitación, aplicando los estándares del Marco *SAFE*.

1.8 En la aduana de Puerto Cortés la verificación física es la regla y no la excepción como puede verse en el Cuadro 2. Esto implica un tiempo promedio de despacho de 30 horas sin que ello signifique un incremento de la recaudación, como se verá más adelante. Esta situación implicaría cambiar a un modelo de fiscalización basado en el control documental a *priori* o en la auditoría a *posteriori*.

Cuadro 2: Controles de Importación por Operaciones (DUAS) en Puerto Cortés

Tipo de control de Importación	2008		2009		2010 (Ene/Jun.)	
	DUAS	%	DUAS	%	DUAS	%
Sin control (canal verde)	4,242	**8**	6,035	**13**	5,417	**21**
Control documental (canal amarillo)	2,502	**4**	8,437	**18**	4,675	**18**
Control físico (canal rojo)	45,921	**87**	32,156	**69**	16,132	**61**
Total	52,665	**100**	46,628	**100**	26,224	**100**

1.9 La aduana no dispone de procedimientos modernos para recibir la información anticipada de las navieras y transportistas, que le permitan planificar sus acciones. Tampoco dispone del personal preparado para afrontar un reto técnico distinto y más complejo que la verificación física. En este punto la Aduana de Puerto Cortés sólo dispone de 24 funcionarios[7] con capacidad exclusiva para realizar las revisiones físicas de las mercancías y sin capacidad para realizar las revisiones documentales o la auditoría a empresas, en base a las técnicas modernas de fiscalización no intrusiva. Asimismo, su sistema de análisis de riesgo es muy débil, sin perfiles de riesgo enfocados a la detección de irregularidades o ilícitos aduaneros teniendo presente la especialidad y el *modus operandi* en el tráfico marítimo y en el tránsito aduanero terrestre.

1.10 Por otro lado, una parte importante de las mercancías para ser clasificadas correctamente y aplicarle las normas fiscales o parafiscales requieren de un análisis químico, físico o técnico. La aduana de Puerto Cortés no dispone de un laboratorio para cumplir esta función debiendo enviar las muestras a Tegucigalpa lo cual retrasa el despacho de mercancías innecesariamente.

1.11 Para cambiar el modelo de fiscalización se precisa realizar una reingeniería de los procedimientos aduaneros en el puerto, de cara a implantar un sistema electrónico de pre-declaración y despacho anticipado (estándar *SAFE*); contar con un equipo de funcionarios capacitados técnica y metodológicamente en el nuevo modelo, de fiscalización documental y *ex post*; y disponer de un laboratorio aduanero para la fiscalización

[6] Fuente: Dirección Ejecutiva de Ingresos de Honduras 2009-2010.

[7] La aduana de Honduras, a nivel nacional solo dispone de 28 especialistas en auditoría aduanera, todos ubicados en la sede central.

analítica. Estas medidas, permitirán mejorar el control fiscal y apoyarán por sí mismas la facilitación operativa[8].

1.12 La Aduana de Puerto Cortés no ejerce una vigilancia efectiva sobre las cargas que llegan o se mueven en el puerto y sus aledaños, lo cual implica riesgo de evasión o comisión de ilícitos tales como el contrabando o el tráfico de sustancias o mercancías prohibidas. Hay constancia de algunas situaciones donde se ha detectado la desaparición de contenedores dentro del propio puerto. Estos descubrimientos se debieron más a hechos casuales que a disponer de una estrategia de control. En este punto, la aduana precisa un modelo de control integral y coordinado para hacer un seguimiento de las cargas que arriban o quedan en el puerto, hasta tanto sean liberadas. Así como, disponer de un centro de mando y control para vigilar la costa aledaña al puerto y evitar desvíos de tráfico y detección de ilícitos. Hay buena experiencia internacional en el uso de este esquema de control y la seguridad.

1.13 Atender una solución integral de despacho anticipado con fiscalización no intrusiva y a *posteriori*, requiere disponer de un robusto sistema de gestión y análisis del riesgo fiscal y parafiscal. En la Aduana de Puerto Cortés no hay una estrategia de gestión del riesgo particularizada en la operación marítima y el tránsito terrestre asociado, que permita una selección efectiva de las operaciones a fiscalizar.

1.14 El módulo de riesgos, que funciona a nivel nacional desde la sede en Tegucigalpa, realiza la selección del tipo de control en base a reglas fijas y variables para los perfiles de riesgo. Las primeras contienen un alto grado de subjetividad, mientras las segundas se basan en variables probabilísticas y aleatorias. A nivel nacional, entre enero y septiembre de 2010, el 96% de las operaciones fue seleccionado por el primer método, regla fija y solo el 4% por el segundo. En el 2009 de un total de 322,523 operaciones sometidas al módulo de riesgos, se seleccionaron 124,700 para revisión física o documental a *priori* (canales rojo y amarillo) y tan sólo se realizaron 268 propuestas de liquidación complementaria[9]. Esto demuestra la escasa eficacia de este esquema de análisis del riesgo, a pesar del alto volumen de revisión física y documental. El problema reside en la falta de un módulo experto con múltiples reglas variables probabilísticas y aleatorias, focalizado en la dinámica propia y el *modus operandi* del fraude en el tráfico marítimo y el tránsito terrestre. Así mismo, es preciso dotar a la Aduana de Puerto Cortés con un equipo multidisciplinario de analistas e investigadores, con conocimiento de la zona y la operativa propia del puerto. La Aduana de Honduras sólo cuenta con cinco analistas a nivel nacional y ninguno en Puerto Cortés.

1.15 Desde la perspectiva de la facilitación y la atención al usuario, no se aprecia en Puerto Cortés una coordinación efectiva entre las autoridades de control dentro del puerto y sus aledaños, dándose en muchos casos interferencia y duplicidades innecesarias en la aplicación de controles y en perjuicio del movimiento fluido de las cargas, causando costos innecesarios. Se hace necesario reforzar la coordinación entre los actores a nivel

---

[8] Un ejemplo de la rentabilidad de esta modalidad de fiscalización, pueden darlo las siguientes cifras: en 2009 a nivel nacional, se realizaron 6.814 ajustes sobre operaciones controladas a *priori* obteniendo un monto de 27 millones de Lempiras. En igual periodo se realizaron 77 ajustes en auditorías a *posteriori* por un monto de 116 millones. Fuente: DEI Sistema SARAH.

[9] Fuente DEI. Sistema SARAH: (01/01/2010-15/09/2010).

operativo e implantar un sistema de manejo de la documentación y los procesos basado en la tecnología, interconectando a los organismos de control y a los usuarios.

1.16 Por otro lado, el tránsito aduanero es uno de los elementos clave en la llegada o salida de las mercancías de Puerto Cortés. La aduana utiliza el sistema nacional de tránsito con base en el papel. Sin embargo Honduras es pionero en el uso del nuevo Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías Mesoamericano (TIM) en la frontera del El Amatillo con El Salvador. Este sistema, basado en el concepto de ventanilla única electrónica, debería ser extendido a Puerto Cortés y a las fronteras de Honduras, hacia donde va la carga o desde donde ingresa con destino al puerto. Conectando el TIM con el Sistema de Despacho Anticipado y Análisis de Riesgo, que se propone, se tendría toda la operación integrada por vía electrónica, agilizando sustancialmente la liberación de cargas y mejorando el control.

1.17 En cuanto a la infraestructura edilicia y el equipamiento de la Aduana de Puerto Cortés, la misma se encuentra en un estado de deterioro[10] tal que no permite soportar el equipamiento tecnológico necesario para su funcionamiento, sin perjuicio de la atención al usuario o de las condiciones de habitabilidad para los trabajadores o el riesgo para los mismos. Se precisa un reacondicionamiento del edificio incluyendo el equipamiento funcional, eléctrico y sanitario, entre otros. El edificio es propiedad de la Empresa Nacional Portuaria (ENP). ENP y SEFIN han acordado suscribir un contrato de arrendamiento[11] del edificio por un plazo de 30 años, que será sometido a la aprobación del Congreso Nacional.

1.18 Por lo que respecta a la tecnología, si bien la aduana nacional realizó un gran avance con la implantación del nuevo Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras (SARAH), para implantar el modelo de despacho anticipado, análisis de riesgo, conexión con otros organismos y TIM, etc. se requieren nuevas inversiones en infraestructura informática, reforzamiento de las telecomunicaciones y soporte eléctrico. Asimismo, dada la operativa del puerto y su posible expansión, la aduana precisa dar servicio continuado a sus sistemas y garantizar la disponibilidad de estos especialmente ante la eventualidad de desastres naturales. Por ello es necesario instalar un sistema operativo redundante que además permita tener un *back-up* del Sistema SARAH, dotado con la infraestructura eléctrica y de comunicaciones adecuadas; y situado en una ubicación diferente a la que tiene hoy el centro principal de Tegucigalpa.

1.19 Ante la problemática expuesta, la solución que se presenta aquí visualiza una aduana en Puerto Cortés, como un modelo de trabajo moderno y radicalmente diferente al actual. La información compartida con otros actores públicos y privados, anticipada a la llegada de las cargas y manejada electrónicamente, le permitirá anticipar el riesgo, mejorar la vigilancia y cambiar su modelo de fiscalización de un esquema obsoleto e ineficaz de revisiones y controles físicos, a uno más eficaz y eficiente de revisión documental y auditoría ex post, en línea con las mejores prácticas y los estándares internacionales. Este modelo de aduana controladora y facilitadora a la vez, es el que apoya este proyecto.

1.20 **Estrategia de País.** La presente operación se enmarca en la Estrategia del BID con el País (GN-2475) y en especial en dos de sus áreas de intervención. En el área 1) mejorar el

[10] Informe gráfico de la Aduana: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35144437
[11] http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35390900

clima de inversión y promover una mayor eficiencia de los procesos aduaneros (¶4.5). En el área 2) mejorar la competitividad, reduciendo los costos logísticos y de producción (¶4.9). El proyecto es consistente con la estrategia en las dos áreas, ya que por un lado apoya la eficiencia de la gestión de la administración tributaria y aduanera, promoviendo el fortalecimiento de la fiscalización, lucha contra el fraude y el contrabando. Además, propone una racionalización de los procesos en orden a reducir costos operativos al comercio. El proyecto está en línea con el actual Plan de Gobierno, siendo una de sus prioridades la modernización de la operativa en Puerto Cortés.

1.21 **Justificación de la participación del Banco.** El Banco ha venido apoyando la Estrategia Nacional de Fortalecimiento de la Gestión Fiscal, a través de distintos programas en los últimos años, en los cuales ha estado presente la reforma y modernización de la aduana. Con el préstamo de Apoyo al Fortalecimiento de la Gestión Fiscal (1546/SF-HO), en aduanas se apoyó principalmente la modernización de los sistemas de gestión aduanera y la reingeniería de procesos, destacando la implantación del nuevo sistema aduanero SARAH y la infraestructura de comunicaciones de soporte, que permitirá avanzar en otros procesos, se atendieron aspectos de profesionalización mediante capacitación técnica y se mejoró parte de la infraestructura fronteriza. Este préstamo fue co-financiado con la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo (ASDI) en el componente aduanero y tributario con el ¨Programa para la Consolidación de la Gestión Fiscal y Municipal¨ (2032/SF-HO), en aduanas se tiene previsto profundizar la implantación de los estándares del marco *SAFE*, especialmente con la implantación de un Programa de Operador Económico Autorizado (OEA), fortalecer la fiscalización y completar las infraestructuras en frontera, entre otros. El presente proyecto complementará las acciones anteriores en el marco de la aduana de Puerto Cortés.

1.22 En el área de la logística y la infraestructura, el Banco está apoyando proyectos específicos relacionados con el mejoramiento del corredor logístico CA-5, mediante el ¨Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del PPP¨, tramos de la CA-5 Norte (1565/SF-HO) y el financiamiento suplementario del mismo programa (1910/BL-HO), así como el financiamiento del ¨Programa de Infraestructura Corredor Logístico - San Pedro Sula¨ (2017/BL-HO) y una posible financiación de la ¨Ampliación y Modernización de Puerto Cortés¨ (HO-L1037). Este proyecto apoyará las inversiones del GdH en dichas infraestructuras, reduciendo el costo que las intervenciones de control de la aduana pueda implicar a la logística de cargas, tanto en Puerto Cortés como en los corredores transoceánicos.

B. Objetivos, componentes y costo

1.23 El objetivo general del proyecto es fortalecer la Aduana de Puerto Cortés para que brinde servicios de calidad y bajo costo para el operador, garantice el control y la seguridad, alineándola con el esfuerzo del gobierno para lograr que Puerto Cortés sea un nodo logístico regional competitivo. Son objetivos específicos del proyecto: (i) fortalecer la capacidad de control y seguridad de la aduana para que Puerto Cortés pueda mantener su estatus de reconocimiento internacional como puerto seguro; (ii) mejorar la coordinación operativa para reducir costos logísticos; y (iii) mejorar la infraestructura y el equipamiento para garantizar una atención al usuario permanente y de calidad. Para lograr los objetivos, el proyecto se articulará en los siguientes componentes:

1.24 **Componente I. Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y seguridad en Puerto Cortés (US$3.916.000).** El objetivo de este componente es mejorar la capacidad fiscalizadora de la Aduana de Puerto Cortés cambiando a un modelo de fiscalización no intrusivo basado en riesgos y mejorando su nivel de seguridad; con los siguientes sub-componentes:

1.25 **Sub-Componente 1: Implantación de un sistema de información y despacho anticipado.** Las acciones se centrarán en implantar un sistema de captura, tratamiento y análisis de la información en base al riesgo, operando con anticipación a la llegada de las cargas, permitiendo que la mayor parte de ellas sean liberadas sin revisión física y asegurando, por otra parte, el control fiscal y parafiscal[12]. Se requiere financiar las siguientes actividades: (i) revisión, reingeniería e implantación de los procesos aduaneros de control y su reglamentación, en concreto los relativos a los regímenes aduaneros de cargas de entrada y salida, tránsito, almacenamiento, importaciones y exportaciones en el puerto, con el objetivo de implantar la pre-declaración electrónica en estos regímenes aduaneros; (ii) diseño, programación y apoyo a la implantación del sistema electrónico de despacho anticipado para todas las operaciones en función de la reingeniería de procesos realizada y capacitación al usuario; y (iii) adquisición del equipamiento necesario para la implantación.

1.26 **Sub-Componente 2: Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización aduanera en Puerto Cortés.** Las acciones se centrarán en cambiar el modelo de fiscalización de las operaciones, pasando de la verificación física a la fiscalización documental o analítica a *priori* y auditora a *posteriori*. Para lograr este objetivo, se requiere financiar las siguientes actividades: (i) fortalecer la capacitación en: a) fiscalización técnica de valor, origen y clasificación; b) técnicas de revisión física no intrusiva y documental de las operaciones a *priori;* c) técnicas de fiscalización a posteriori de las operaciones; (ii) dotar a la aduana con el equipamiento y la capacitación necesaria de al menos 4 ingenieros químicos para disponer de un laboratorio aduanero en Puerto Cortés, para realizar un control técnico y analítico efectivo de las mercancías; y (iii) cubrir los salarios para la contratación de un equipo de 20 fiscalizadores-auditores que fortalezcan la capacidad de fiscalización a *posteriori*. El GdH solicita este apoyo como gasto recurrente por 24 meses, a partir del tercer año de ejecución del proyecto, en tanto prevé su financiación con el presupuesto de la DEI y presentará al Banco el compromiso de asumir estos costos al finalizar el financiamiento del Banco, lo cual será una condición especial de ejecución del proyecto.

1.27 **Sub-Componente 3: Implantación de un sistema de vigilancia y seguridad fiscal en el puerto y zonas adyacentes.** Las acciones van dirigidas a implantar un sistema de control sobre las mercancías y medios que las transportan, para evitar la evasión de los controles aduaneros y el contrabando. Se requiere financiar las siguientes actividades: (i) diseñar e implantar un modelo de vigilancia, control y fiscalización no intrusiva, atendiendo a las inversiones ya realizadas[13] y su aprovechamiento y a nuevas propuestas

[12] Este esquema de despacho, si bien está contemplado en los estándares del Marco Normativo *SAFE* de la OMA, sería una innovación en LAC, sólo Perú con el apoyo técnico del Banco, está trabajando en un esquema similar.

[13] La DEI tiene instalado en Puerto Cortés un escáner de rayos gamma para la revisión de contenedores. La ENP ha instalado detectores de radioactividad en los puntos de entrada y salida del puerto.

de acuerdo a las mejores prácticas internacionales[14]; (ii) adquirir los equipos para dotar a la aduana con los medios no intrusivos de vigilancia y control en el puerto y zonas costeras aledañas de alto riesgo fiscal y parafiscal, conectados con los sistemas de gestión de la aduana y en coordinación con el sistema CSI que la Aduana de EE.UU. tiene instalado en Puerto Cortés. De acuerdo a las buenas prácticas identificadas[15], el equipamiento para realizar estos controles incluiría el uso de cámaras de alta resolución y medio alcance, radares, sensores, equipos de intervención rápida, integrados en un centro de mando y control operado conjuntamente por la ENP y la aduana, de acuerdo a las directrices que establezca la Comisión de Coordinación Interinstitucional (CCI), así como sistemas de control RFID (***R**adio **F**requency **ID**entification)* para seguimiento de los contenedores en el puerto, entre otros. Este esfuerzo también contemplaría la capacitación y entrenamiento en el uso de la tecnología; y (iii) adquirir el equipamiento para su conexión con los sistemas de la aduana.

1.28 **Sub-Componente 4: Sistema de gestión de riesgos adaptado a la operativa en Puerto Cortés.** Horizontalmente y en apoyo de las acciones anteriores, se precisa instalar un robusto sistema de gestión de riesgos, focalizado en la operativa portuaria, que permita dar la facilidad del despacho anticipado con las garantías de control y seguridad oportunas. Para lograr este objetivo, se requiere financiar las siguientes actividades: (i) desarrollar e implantar un sistema de gestión del riesgo integral aplicado a los regímenes aduaneros que operan en Puerto Cortés, capacitando a los analistas en la metodología para su gestión. Entendiendo por riesgo integral, tanto el fiscal como el parafiscal que afecta a los diferentes organismos de control; (ii) adquirir los equipos y licencias necesarios para operar el sistema; y (iii) cubrir salarios para la contratación de un equipo de 10 analistas de riesgo que fortalezcan la capacidad de la aduana en este tema en Puerto Cortés. El GdH solicita este apoyo como gasto recurrente por 24 meses, a partir del tercer año de ejecución del proyecto, en tanto prevé su financiación con el presupuesto de la DEI y presentará al Banco el compromiso de asumir estos costos al finalizar el financiamiento del Banco, lo cual será una condición especial de ejecución del proyecto.

1.29 **Componente II. Coordinación y facilitación operativa (US$638.000).** El objetivo de este componente es lograr la coordinación adecuada entre los organismos de control y los operadores logísticos, para potenciar los efectos del despacho anticipado y el nuevo modelo de fiscalización atendiendo a la facilitación de la operativa en Puerto Cortés. Con los siguientes sub-componentes:

1.30 **Sub-Componente 1: Coordinación operativa.** Las acciones van dirigidas a integrar los procesos y actuaciones de los organismos de control de forma coordinada. Para lograr este objetivo, se requiere financiar las siguientes actividades: (i) diseñar los procesos para interconectar operativamente a los organismos de control en el puerto y los operadores logísticos[16]. La misma tendrá su base en el Arancel Integrado que ya maneja la Aduana

---

[14] El Banco tiene identificadas buenas prácticas en este tema y experiencia en estudios realizados en la Región. http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35388382

[15] Por ejemplo: El Sistema SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior).

[16] DEI, ENP, cuarentena, navieras, transportistas, depositarios, importadores, exportadores, etc.

de Honduras[17]; (ii) programar e implantar un sistema de gestión electrónica de documentos y procesos basado en los estándares internacionales de interoperabilidad (*Data Model* de OMA), que permita el intercambio de información con los operadores logísticos del comercio internacional, en especial con las compañías navieras; y (iii) dotar a la aduana con el equipamiento y la capacitación necesarias.

1.31 **Sub-Componente 2: Facilitación de tránsito de mercancías.** En congruencia con el sistema de despacho anticipado, es necesario disponer de un robusto sistema de tránsito nacional e internacional que permita la salida rápida de las cargas del puerto. Para lograr este objetivo, se requiere financiar las siguientes actividades: (i) diseñar y programar los sistemas para integrarlos al procedimiento de TIM[18] y extenderlo a todas las aduanas de los corredores transoceánicos; y (ii) adquirir el equipamiento informático, necesario para su puesta en funcionamiento.

1.32 **Componente III. Fortalecimiento de la infraestructura y el equipamiento para mejorar la atención al usuario y la operativa aduanera (US$4.146.000)**. El objetivo de este componente es dotar a la aduana del puerto con la infraestructura física y el equipamiento informático y eléctrico necesario para mantener una operatividad continuada y de calidad que atienda la demanda portuaria. Para lograr esto, se requiere financiar las siguientes actividades: (i) equipar a la aduana con la infraestructura edilicia, eléctrica, comunicaciones y mobiliario para mejorar la atención al usuario; y (ii) instalar un *Data Center* de respaldo en San Pedro Sula y la infraestructura informática en la aduana del puerto, como medida de seguridad para garantizar la disponibilidad de servicios informáticos aduaneros en la zona en un esquema 24h/365d.

1.33 **Costos.** El costo total del proyecto será de US$10.000.000 financiados por el Banco. La desagregación de los recursos, por componente se presenta a continuación:

Presupuesto ($US)			
Categorías de Inversión	**BID**	**Contrapartida**	**Total**
Componente I: Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y seguridad	3.916.000	0	**3.916.000**
Componente II: Coordinación y facilitación operativa	638.000	0	**638.000**
Componente III: Fortalecimiento de la infraestructura y equipamiento para mejorar la atención al usuario	4.146.000	0	**4.146.000**
Gerencia, administración, monitoreo, evaluación e imprevistos[19]	1.260.000	0	**1.260.000**
Auditoría	40.000	0	**40.000**
Total General	**10.000.000**	**0**	**10.000.000**

[17] El Arancel Integrado consiste en una matriz de doble entrada, en la que una columna es la codificación nacional basada en el Sistema Armonizado de Clasificación de Mercancías (estándar internacional, mantenido por la OMA) y la otra las medidas de control fiscal o parafiscal, contenidas en la normativa nacional o regional. La aduana de Honduras dispone de esta herramienta en su sistema SARAH.

[18] El TIM es un proceso electrónico para manejo del tránsito aduanero internacional de mercancías en Mesoamérica, en el que participan las autoridades aduaneras, cuarentenarias y migratorias. Actualmente está implantado en el Corredor Pacífico, desde México a Guatemala estimándose su extensión hasta Panamá para marzo de 2011. Dada la importancia de este régimen aduanero para la operativa de Puerto Cortés, se estima necesario ponerlo en funcionamiento para que cubra los corredores interoceánicos.

[19] Esta línea incluye recursos para la contratación de un Coordinador Nacional, un Experto Internacional en Aduanas, un Especialista Fiduciario, así como el apoyo administrativo al Equipo Técnico de Ejecución del Proyecto (EEP). Se incluyen también recursos para monitoreo, evaluación e imprevistos.

C. Indicadores clave de la matriz de resultados

1.34 Los resultados que se esperan obtener de este proyecto están detallados en la Matriz de Resultados. A nivel de efectos directos se espera que: (i) la aduana de Puerto Cortés mejore su capacidad de control en la fiscalización de las operaciones y en el control de ilícitos y contrabando, en base al nuevo modelo de fiscalización y a la aplicación del análisis de riesgos; (ii) la aduana, con el nuevo sistema de despacho anticipado y la coordinación operativa, junto al uso del TIM como procedimiento de tránsito, mejore sustancialmente el proceso y los tiempos de despacho de la mercancía en el puerto; y (iii) la aduana mantenga una disponibilidad de sus servicios informáticos y de telecomunicaciones en un régimen 24/7/365. Se han diseñado indicadores para medir el logro de los objetivos de desarrollo propuestos.

II. ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS

A. Instrumentos del financiamiento

2.1 La operación es un préstamo de inversión, cuyo periodo y calendario de desembolsos será de cuatro años. El costo total de la operación es de US$10.000.000. El financiamiento del Banco es de US$7.000.000 con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO) y US$3.000.000 con cargo a los recursos del Fondo de Operaciones Especiales (FOE). Los desembolsos se harán por medio de anticipos de fondos con base a la planificación financiera de las obligaciones formalizadas, según flujo de caja por un periodo de 6 meses, y se repondrán al justificar (rendir cuentas) al menos del 80% de los fondos desembolsados. El proyecto contempla el financiamiento del Impuesto sobre Ventas para las adquisiciones de bienes y servicios.

B. Riesgos ambientales y sociales de las salvaguardias

2.2 No se anticipan impactos ambientales y sociales negativos significativos. Sin embargo, existen riesgos e impactos mínimos relacionados con las obras de acondicionamiento del actual edificio de la Aduana de Puerto Cortés (aprox. 1.600 m^2), lo cual generaría impactos en forma de ruido, polvo, movimiento de maquinarias, generación de desechos sólidos y líquidos, etc. También, existe el potencial de impactos indirectos y acumulativos relacionados al cumplimiento de la Convención CITES, crecimiento comercial, aumento de la demanda de bienes y servicios, gestión de desechos y otros. De acuerdo a la Política de Salvaguardas Ambientales del Banco, se han identificado las siguientes políticas: OP-102 disponibilidad de la información; OP-704-A-2 manejo de riesgos por desastres naturales; B.04 otros riesgos (debilidad institucional); B.05 evaluación ambiental; B.06 consulta pública; B.07 supervisión y cumplimiento; y B.11 prevención y reducción de la contaminación. De este modo, se ha clasificado la presente operación como Categoría B (Anexo II). Adicionalmente, se realizó un análisis ambiental y Social que ha servido de insumo para la preparación del proyecto.

2.3 En cuanto al riesgo derivado del cumplimiento efectivo del convenio CITES, el nuevo esquema de fiscalización propuesto con profesionales capacitados, información anticipada y análisis de riesgo potenciado debe ser garantía para su observancia. En las capacitaciones propuestas se asegurará la introducción del tema.

C. Riesgos fiduciarios

2.4 Durante la preparación del proyecto, se realizó una evaluación de capacidad institucional a la Unidad Administradora de Proyectos (UAP) de la Secretaria de Finanzas, aplicando la metodología del Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI), y una evaluación del riesgo del ejecutor, resultando en nivel de riesgo medio debido principalmente a falta de personal especializado. Cabe señalar que la evaluación consistió en una actualización de la efectuada en ocasión de la preparación de la operación de préstamo 2032/BL-HO, realizada en marzo de 2008.

D. Otros Riesgos

2.5 Dado que la solución propuesta por el proyecto tiene una alta dependencia de la tecnología y las comunicaciones, el principal riesgo para los resultados es la interrupción de la operativa aduanera en Puerto Cortés motivada por fallas en esta área como consecuencia de desastres naturales. Para mitigar este riesgo, el proyecto prevé inversiones en su Componente III con réplicas de los sistemas y de las infraestructuras informáticas, eléctricas y de comunicaciones que permitan la continuidad del servicio.

2.6 Otro riesgo importante, está relacionado con la falta de coordinación y en algunos casos de cooperación de las autoridades de control en Puerto Cortés. La SEFIN, como parte del Consejo Directivo de la ENP está proponiendo la creación de una Comisión de Coordinación Interinstitucional (CCI) para apoyar los trabajos de cooperación entre estos organismos. **La misma estaría integrada por representantes de la SEFIN, por intermedio de la Dirección General de Instituciones Descentralizadas, DEI y ENP. La constitución de la CCI, sus funciones y el nombramiento de sus miembros integrantes, sería una condición previa al primer desembolso**.

2.7 Finalmente, un riesgo adicional está relacionado con el derecho de uso del inmueble de la Aduana en Puerto Cortés, propiedad de la ENP y en el cual se harán inversiones para su remodelación. Este riesgo queda mitigado por el acuerdo entre SEFIN y ENP para que esta última conceda un arrendamiento por 30 años a la DEI el contrato de arrendamiento se presentará a ratificación del Congreso Nacional, la misma será condición previa al inicio del proceso de licitación de las obras de remodelación del inmueble.

III. Implementación y Plan de Acción

A. Resumen de mecanismos acordados para la ejecución

3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor**. El Prestatario será la República de Honduras y el Organismo Ejecutor será la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas (SEFIN).

Unidad Ejecutora. Dentro de la SEFIN, la Unidad Administradora de Proyectos (UAP)[20], que funciona como sistema central y único de seguimiento de programas y proyectos de cooperación internacional ejecutados por la SEFIN, asumirá la condición de órgano responsable de la ejecución administrativo – financiera del proyecto. Por su parte la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI), órgano desconcentrado de la SEFIN con competencia en la administración de todos los ingresos tributarios y aduaneros de

[20] Creada por Acuerdo Ministerial 1271 de 14/05/04 para administrar los programas y proyectos ejecutados por SEFIN, financiados por fondos de cooperación externa.

Honduras, y con autonomía funcional, técnica, financiera y administrativa, se encargará de la ejecución técnica del proyecto a través del **Equipo Técnico de Ejecución del Proyecto (EEP), el cual estará integrado por al menos un coordinar nacional, un experto internacional en aduanas, y un especialista fiduciario. La constitución de este equipo técnico será una condición previa al primer desembolso.** La UAP tiene un equipo conformado por un coordinador general, un especialista en seguimiento y monitoreo, un especialista *senior* y un técnico en adquisiciones; y un especialista financiero, un contador y un tesorero. En el Reglamento Operativo se definirán los pasos, tiempos y actores mínimos necesarios para los trámites de aprobación.

3.2 **Reglamento Operativo del Proyecto (ROP).** La ejecución del proyecto estará regida por el ROP. Dicho reglamento establece las normas y procedimientos para el organismo ejecutor en materia de programación de actividades, gestión financiero-contable, adquisiciones y contrataciones, auditorías, seguimientos y evaluación del proyecto, así como la coordinación entre UAP y EEP. Con recursos de preparación del proyecto se está elaborando un borrador del ROP para su presentación a la SEFIN. **La aprobación del ROP por la SEFIN, previa no objeción del Banco, será condición previa al primer desembolso.**

3.3 **Gestión financiera y fiduciaria**. Para los registros e informes de la ejecución financiera del proyecto, se utilizará la plataforma tecnológica del SIAFI, a través del UEPEX (Registros e informes armonizados con Banco Mundial); es decir, las transacciones del proyecto se apoyarán en las prácticas del sistema nacional y no será necesario utilizar sistemas paralelos. La modalidad de registro de la contabilidad es la base de caja, según las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Se requerirán informes financieros auditados, mediante la auditoría Financiera y de Gestión, con informe semestral y anual. En el transcurso de la ejecución se efectuará una actualización para validar el nivel de riesgo fiduciario establecido en dicha evaluación; y, con base al nuevo resultado, se propondrán las acciones de fortalecimiento institucional necesarias para contar con la seguridad razonable del uso adecuado y eficiente de los recursos, y se tomarán las medidas, acciones, modificaciones a los arreglos fiduciarios que fueren necesarios.

3.4 **Adquisición de bienes y servicios.** La adquisición de obras, bienes y servicios diferentes a los de consultoría y la selección y contratación de servicios de consultoría se realizarán de conformidad con las políticas del Banco (GN-2349-7 y 2350-7) y con el plan de adquisiciones del proyecto. La licitación pública internacional será aplicable cuando el costo del bien sea igual o mayor a US$150 mil y de las obras sea igual o mayor a US$1.5 millones. La licitación pública nacional será aplicable para cuando el costo del bien sea igual o mayor a US$25 mil y de las obras sea igual o mayor a US$150 mil. La comparación de precios será aplicable cuando el costo del bien sea menor a US$25 mil y de las obras sea menor a US$150 mil. En el caso de servicios de consultoría, la lista corta de consultores podrá estar compuesta por consultores nacionales cuando su costo sea igual o menor al equivalente de US$200 mil.

3.5 Basado en las evaluaciones de capacidad institucional realizadas, la supervisión de las adquisiciones de bienes y obras y las contrataciones de servicios de consultoría que se realicen con recursos del proyecto, se llevarán a cabo de manera *ex post* con revisiones semestrales. Con excepción de las siguientes: las dos primeras contrataciones de obras y

las adquisiciones de bienes y servicios de consultoría mayores a US$50 mil que serán revisadas *ex ante*. El método de revisión podrá ser modificado por el Banco en la medida que tal capacidad varíe.

3.6 La UAP de la Secretaría de Finanzas será responsable de la ejecución de las adquisiciones del proyecto y de la administración de los recursos del préstamo. Dicha instancia funciona como sistema central y único de seguimiento de programas y proyectos de cooperación internacional ejecutados por la SEFIN, y asumirá la condición de órgano responsable de la ejecución administrativo – financiera del proyecto.

B. Resumen de los acuerdos para el monitoreo del proyecto

3.7 El proyecto utilizará las siguientes herramientas de planificación: Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) plurianual, Planes Operativos Anuales (POA), Programación Financiera, Matriz de Resultados (MdR) y la metodología de Gestión de Riesgo de Proyectos (GRP) que incluya la estimación de la probabilidad de ocurrencia de riesgos así como las medidas a ser desarrolladas para su mitigación.

3.8 **Plan de Ejecución del Proyecto.** El proyecto se ejecutará de forma coordinada con el "Programa para la Consolidación Fiscal y Municipal" (Préstamo 2032/BL-HO) en ejecución y que tiene un componente de aduanas e ingresos que ejecuta la DEI. La DEI y la UAP diseñarán un PEP integrado para facilitar el seguimiento y monitoreo conjunto de ambas operaciones en relación a la mejora de la eficiencia y la eficacia en el control aduanero, asegurando su compatibilidad con el cumplimiento específico de las respectivas obligaciones asumidas en cada uno de los contratos de préstamo.

3.9 **Plan Operativo Anual (POA)**. El POA será la herramienta a utilizar para la planificación y programación anual de las inversiones que serán realizadas con el proyecto. En julio de cada año el proyecto deberá contar con un borrador del Plan Operativo para el siguiente año, que constituirá el insumo principal a los efectos de programar los gastos por fuente de financiamiento y realizar la planificación presupuestaria del año próximo. La propuesta definitiva del POA correspondiente al año siguiente deberá ser presentada al Banco antes del 15 de diciembre de cada año, a efectos de ser revisado y contar con la no objeción necesaria antes de comenzar a ejecutar las actividades incorporadas en el mismo. La UAP, el EEP y el Equipo de Proyecto realizarán reuniones periódicas, dentro del año calendario, para evaluar, en base al POA, los progresos alcanzados en la ejecución técnica y el cumplimiento de los criterios establecidos para los desembolsos. Los resultados de dichas reuniones se recogerán en la ayuda memoria de cada visita de inspección o misión de administración.

3.10 **Informes Semestrales de Ejecución de la UAP/EEP**. Dentro de los 60 días siguientes a cada semestre calendario el EEP de la DEI, en coordinación con la UAP de SEFIN, deberá preparar los informes semestrales de ejecución del proyecto. Dichos informes contendrán la información detallada sobre el estado de avance de las actividades de cada componente en relación al PEP, al POA y a la MdR. También incluirán evaluaciones sobre desembolsos y desempeño de la operación, según lo establecido en el ROP.

3.11 **Reporte de Monitoreo del Progreso (RMP)**. Además, el Banco utilizará el RMP para dar seguimiento a los objetivos de desembolso y al cumplimiento de metas y resultados del proyecto.

3.12 **Evaluación.** La UAP llevará a cabo dos evaluaciones del proyecto, a través de consultorías seleccionadas y contratadas para tal propósito de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco. Los objetivos de dichas evaluaciones serán: (i) verificar el grado de avance y el cumplimiento de los objetivos de desarrollo del proyecto en función de los indicadores previstos en la Matriz de Resultados (MdR); (ii) reportar los productos alcanzados mediante las actividades financiadas por el proyecto; (iii) señalar las externalidades positivas y negativas; (iv) identificar riesgos que surjan en el transcurso de la ejecución del proyecto y proponer medidas de mitigación de los mismos; y (v) formular recomendaciones, proponer acciones correctivas, identificar y sistematizar buenas prácticas y lecciones aprendidas. La primera evaluación se realizará a los 24 meses de ejecución del proyecto, y la segunda dentro de los 6 meses anteriores al plazo previsto para el último desembolso.

3.13 **Estados contables y auditoría externa.** La UAP presentará al Banco, dentro de los 120 días siguientes al cierre del ejercicio fiscal, los estados financieros anuales de los proyectos debidamente auditados por una entidad independiente que sea aceptable por el Banco. Asimismo, durante el plazo de desembolso dentro de los 60 días siguientes a cada semestre calendario, se presentarán informes financieros auditados sobre las actividades del semestre anterior, lo cual será una condición especial de ejecución. El informe final de auditoría del proyecto será presentado al Banco dentro de los 120 días posteriores al último desembolso.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Resumen

Criterio	Puntaje	Puntaje máximo
I. Relevancia Estratégica	Alto	
Sección 1. Objetivos estratégicos del BID en materia de desarrollo	5.0	10
Diversificación de países	2.0	2
Iniciativas corporativas	2.5	2.5
Armonización y alineación	0.5	3.5
Focalización de la población beneficiaria	0.0	2
Sección 2. Objetivos de desarrollo de la Estrategia de País	9.6	10
Diagnóstico del sector en la Estrategia de País	6.0	6
Objetivo e indicador del sector en la Estrategia de País	3.6	4
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad	Parcialmente satisfactorio	
3. Evaluación basada en pruebas y solución	8.5	10
4. Plan de evaluación y seguimiento	3.0	10
5. Costo-beneficio o eficacia en función del costo	0.0	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación	7.5	10
III. Función del BID - Adicionalidad		
Sección 7. Adicionalidad	10.0	10
Asistencia técnica proporcionada antes del proyecto	3.0	3
Mejoras en la gestión de controles internos en los ámbitos financiero, estadístico, de adquisiciones o de seguimiento	4.0	4
Mejoras en el desempeño ambiental, laboral y de salud	3.0	3

I. Relevancia Estratégica: Esta operación se ejecuta en Honduras, grupo-país C/D. El programa está vinculado a la actual iniciativa coorporativa del Banco sobre infraestructura, y existe evidencia sobre el uso de los sistemas nacionales de gestión financiera. La Estrategia de País vigente cuenta con un diagnóstico del sector al cual el programa se encuentra vinculado a nivel de objetivo y de indicadores.

II. Evaluabilidad: El programa tiene un buen diagnóstico con identificación de las deficiencias encontradas e identifica magnitudes. Los indicadores son SMART, sin embargo no todos tienen línea de base. El programa se evaluará mediante una metodología reflexiva, sin embargo no se presenta un plan de evaluación que defina las principales actividades a llevar a cabo y los responsables de cada una de ellas. No se ha llevado a cabo un análisis económico del programa. La operación tiene una clasificación de riesgos ambientales y sociales B. Se han identificado todos los riesgos así como las medidas de mitigación requeridas.

III. Adicionalidad: Se ha proporcionado asistencia técnica antes del programa. Asimismo el programa contribuirá a mejoras en los controles internos de estadísticas, monitoreo, gestión y finanzas, asicomo a mejorar las condiciones laborales y sanitarias.

HONDURAS
MODERNIZACIÓN DE LA ADUANA DE PUERTO CORTÉS
MATRIZ DE RESULTADOS

El objetivo del proyecto es fortalecer la Aduana de Puerto Cortés para que brinde servicios de calidad y bajo costo para el operador, garantice el control y la seguridad, alineándola con el esfuerzo del gobierno para lograr que Puerto Cortés sea un *hub* logístico regional competitivo.

Los objetivos específicos del proyecto son: (i) fortalecer la capacidad de control y seguridad de la aduana para que Puerto Cortés pueda mantener su estatus de reconocimiento internacional como puerto seguro; (ii) mejorar la coordinación operativa para reducir costos logísticos; y (iii) mejorar la infraestructura y el equipamiento para garantizar una atención al usuario permanente y de calidad.

Resultados del proyecto	Año	Objetivo	Comentarios
Incremento de la cuota a ingresar[1] sobre la cuota declarada como resultado de la nueva fiscalización.	21% (2010)	32%	La línea de base se revisará antes del inicio del proyecto con la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) de Honduras.
Incremento del número de incautaciones por ilícitos y contrabando.	70 (2010)	140	La línea de base se revisará antes del inicio del proyecto con la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) de Honduras.
Mejora en ránking de Eficiencia de Administración de Aduanas elaborado por el Foro Económico Mundial.	Puesto 93 de 125 (2010)	90	Informe: *The Global Enabling Trade Report*, publicado anualmente por el Foro Económico Mundial.
Tiempo promedio de despacho de la declaración de entrada reducido.	18.8 horas	6 horas	Es el tiempo que la aduana emplea en la realización de las actuaciones necesarias para llevar a cabo la comprobación de los elementos declarados con el fin de asegurarse de que las mercancías cumplen con los requisitos exigidos para su importación y para determinar la obligación aduanera. Se computará el tiempo que transcurre desde que la declaración es aceptada y está en condiciones de ser asignada a uno de los canales de selectividad de la aduana hasta que se autorice el levante de las mercancías. Se expresará en tiempo promedio, en días hábiles, de las aduanas con mayor número de declaraciones de importación (no menos de tres aduanas).

Componente I: Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y seguridad en Puerto Cortés

Indicadores de producto[2]	Año Base 2010	2011	2012	2013	2014	Comentarios
Sistema de envío anticipado del manifiesto de carga en funcionamiento.	0		1			
Oficina de análisis de riesgo operativa y en funcionamiento.	0			1		
Contrato adjudicado para la provisión de asistencia	0		1			

[1] Cuota a ingresar es la suma de la cuota declarada por el sujeto pasivo más el posible ajuste que realiza la administración en el acto de fiscalización.
[2] Indicar en qué año del 2011 al 2014 estaría cumplido el indicador y cual.

técnica para el diseño del sistema de análisis de riesgo, capacitación y adquisición de licencias.						
Estudio de seguridad en recintos y costas elaborado.	0	1				
Adquisición y disponibilidad de los equipos no intrusivos de control.	0			1		El estudio de seguridad en recintos y costas determinará los equipos a adquirir.
Puesta en funcionamiento del laboratorio de aduanas.	0			1		
Adquisición del equipamiento para el laboratorio de aduanas.	0			1		La consultoría que proveerá asistencia técnica para la creación del laboratorio de aduanas indicará también los equipos necesarios para operar.
Indicadores de resultados intermedios[3]	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Porcentaje de declaraciones de importación, exportación y tránsito revisadas con base en análisis de riesgo, bajo reglas probabilísticas y aleatorias.	41%				85%	Este indicador pretende medir la eficiencia por la cantidad de revisiones que se efectúan como consecuencia de la utilización del análisis de riesgo. Es una medida del avance en el uso de la metodología de análisis de riesgo. Forma de Cálculo: A/Bx100. A= Número de declaraciones de importación, exportación y tránsito revisadas con base en análisis de riesgo; B= total de revisiones a estas declaraciones. El numerador NO incluye revisiones efectuadas en virtud de una norma.
Incremento sobre el porcentaje de liquidaciones complementarias efectuadas en el despacho (canales rojo y naranja).	8.6%		30%		60%	Este indicador mide la eficacia alcanzada en la selección de cargas a revisar utilizando la metodología de análisis de riesgo. Forma de Cálculo: A/Bx100. A=Número de liquidaciones complementarias efectuadas en el despacho de declaraciones en canal rojo o naranja (sin incluir las asignadas en cumplimiento de las normas

[3] Resultados intermedios: La ejecución de los productos puede conducir a uno o varios resultados intermedios. Su especificación es opcional, pero recomendada con el fin de que dichos indicadores registren el cambio producido por el proyecto en el corto plazo, especialmente en el caso de que los resultados propuestos se alcancen en el mediano o largo plazo.

						vigentes); B= total de declaraciones seleccionadas para canal rojo y naranja (sin incluir las obligadas por normas). Se incluyen también aquellas liquidaciones a las que el interesado no presta su conformidad y formula reclamación o recurso.
Porcentaje de recaudación proveniente de pago electrónico.	12%[4]	25%	50%	65%	90%	
Indicadores de resultados finales[5]	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Incremento del uso de reglas variables y probabilísticas en la selección mediante análisis de riesgo, del modo de revisión de las declaraciones de importación.	4%			50%	95%	Este indicador mide la calidad de la metodología de análisis de riesgo, el uso de variables probabilísticas vs. reglas fijas. La línea de base se refiere al porcentaje de uso actual de reglas variables y probabilísticas en Puerto Cortés.
Reducción del porcentaje de declaraciones de importación asignado a los canales rojo y naranja.	89.44%[6]		75%		55%	El indicador mide la asignación de declaraciones a la revisión física de mercancías y a la revisión documental en relación con el total de declaraciones. Forma de cálculo: A/Bx100. A=Número de declaraciones de importación asignadas a los canales rojo y naranja; B= total de declaraciones de importación (en el período).
Componente II: Coordinación y facilitación operativa						
Indicadores de Producto	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Porcentaje de certificados necesarios para realizar operaciones aduaneras están operativos para su trámite en línea entre los diferentes organismos de	0%[7]			50%	90%	El universo de certificados en términos de cantidad será determinado en el mapeo realizado a los potenciales organismos

[4] Fuente: Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras (SARAH). Rango de Datos: 01/ENE/2010 AL 15/SEP/2010. Fecha de consulta de datos: 16/SEP/2010 Hora 06:59 P.M. **Nota**: Se dispone de la modalidad de pago desde los portales de las instituciones financieras a partir de las siguientes fechas: Banco LAFISE, Febrero 2010. Atlántida, Abril 2010. Bac-Honduras, Junio 2010. El resto de instituciones está en proceso de desarrollo e implementación de sus soluciones informáticas.

[5] Resultados finales: Estos difieren de los resultados intermedios, en que los indicadores de resultados finales se refieren exclusivamente al componente y no así a todo el proyecto. No obstante, es importante mencionar que este resultado debe contribuir y estar relacionado al alcance del objetivo del proyecto.

[6] 115,377/128,994*100.

[7] Se dispone de una solución de *software* integrada a SARAH para la implementación de la Ventanilla Única pero la misma no ha sido puesta en producción aún.

control.						participantes en el sistema de gestión electrónica de certificado.
Diagnóstico de requerimientos para la implantación del TIM transoceánico elaborado.	0	1				
Sistema TIM en funcionamiento en Puerto Cortés.			1			El sistema operará también en los pasos fronterizos con El Salvador, Nicaragua, Guatemala.
Indicadores de resultados intermedios	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Incremento del porcentaje de declaraciones de importación y exportación tramitadas con certificación electrónica				60%	95%	Número de declaraciones (importación y exportación) tramitadas con certificados digitalizados. Cálculo del indicador: A/Bx100. Donde A=Número de declaraciones (de importación y exportación) despachadas con Certificados emitidos en forma electrónica (o digitalizados); y B= Total de declaraciones que requieren Certificados. Se incluyen aquellas declaraciones cuyas mercancías están sujetas a la obtención de certificados o permisos de Organismos, distintos de la Aduana, cuando los certificados se emitan en forma electrónica y se envíen directamente a la Aduana o a los operadores.
Porcentaje de tránsitos internacionales tramitados por sistema TIM en Puerto Cortés			50%	100%		
Reducción de los tiempos de despacho de tránsitos internacionales de mercancías en Puerto Cortés mediante el sistema del TIM			50%	70%		La línea de base se determinará en el diagnóstico.
Indicadores de resultados Finales	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Tiempo promedio de despacho de la declaración de importación**.**	18,8 horas continuas			10 horas	6 horas	Es el tiempo que la aduana emplea en la realización de las actuaciones necesarias para llevar a cabo la comprobación de los elementos declarados con el fin de asegurarse de que las mercancías cumplen con los requisitos exigidos para su

						importación y para determinar la obligación aduanera. Se computará el tiempo que transcurre desde que la declaración es aceptada y está en condiciones de ser asignada a uno de los canales de selectividad de la aduana hasta que se autorice el levante de las mercancías. Se expresará en tiempo promedio, en días hábiles, de las aduanas con mayor número de declaraciones de importación (no menos de tres aduanas).
Componente III: Fortalecimiento de la Infraestructura y Equipamiento de Puerto Cortés						
Indicadores de Producto	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Edificio de la Aduana de Puerto Cortés reacondicionado.	0			X		Hito intermedio: Licitación Adjudicada. Inauguración oficial del edificio de la aduana
Instalación de un *Data Center*	0			X		Certificación del funcionamiento óptimo del *Data Center*
Indicadores de resultados intermedios	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Adjudicación de obras del edificio de la Aduana de Puerto Cortés	0		X			
Indicadores de resultados finales	**Año Base 2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Comentarios**
Porcentaje de usuarios externos e internos satisfechos con los servicios de la Aduana de Puerto Cortés.					70%	La línea de base se establecerá al principio del proyecto cuando se realice la encuesta inicial.
Incremento en la disponibilidad de servicios informáticos y telecomunicaciones	94.16%			98%	99.5%	Bitácora de disponibilidad del servicio propia de los sistemas del *Data Center*

HONDURAS
MODERNIZACIÓN DE LA ADUANA DE PUERTO CORTÉS
RESUMEN DEL PLAN DE ADQUISICIONES
Enero 2011 – Diciembre 2014

Descripción del Contrato y Costo Estimado de Adquisiciones	Método de Adquisiciones [1]	Costo Estimado	Revisión (ex-ante o ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-califi-cación (Sí/No)	Fechas Estimadas		Estado (pendien-te, en proceso, asignado, cancelado)	Comentarios
				IDB %	Local/ Otro %		Publicación de Notas Específicas de Adquisi-ciones	Cumpli-miento del Contrato		
1. **Bienes**										
Equipos informáticos y licencias para la instalación y puesta en marcha de nuevos sistemas en la aduana de Puerto Cortés.	ICB NCB PC	$3,670,500	Ex-ante	100	0	No	Mayo 2011	Marzo 2014	Pendiente	
Equipos y material para laboratorio aduanero	ICB	$250,000	Ex-ante	100%	0	No	Febrero 2013	Octubre 2013	Pendiente	
Equipos de control y vigilancia aduanera	ICB NCB	$660,000	Ex-ante	100%	0	No	Noviembre 2011	Abril 2013	Pendiente	
Total Bienes		**$4,580,500**								
2. Servicios de Consultoría										
Consultorías para la instalación del	CQS	$138,000	Ex-ante	100%	0		Junio 2011	Julio 2012	Pendiente	

[1] **ICB**: International competitive bidding; **LIB**: limited international bidding; **NCB**: national competitive bidding; **PC**: price comparison; **DC**: direct contracting; **FA**: force account; **PSA**: Procurement through specialized agencies; **PAs:** Procurement agents; **IA:** Inspection agents; **PLFI**: Procurement in loans to financial intermediaries; **BOO/BOT/BOOT:** Build, own, operate/build, operate, transfer/build, own, operate, transfer; **PBP**: Performance-based procurement; **PLGB:** Procurement under loans guaranteed by the Bank; **PCP**: Community participation procurement; **QCBS**: Quality- and cost-based selection **QBS**: Quality-based selection **FBS**: Selection under a fixed budget; **LCS**: Least-cost selection; **CQS**: Selection based on the consultants' qualifications; **SSS:** Single-source selection.

Descripción del Contrato y Costo Estimado de Adquisiciones	Método de Adquisiciones [1]	Costo Estimado	Revisión (ex-ante o ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-califi-cación (Sí/No)	Fechas Estimadas		Estado (pendien-te, en proceso, asignado, cancelado)	Comentarios
				IDB %	Local/ Otro %		Publicación de Notas Específicas de Adquisi-ciones	Cumpli-miento del Contrato		
TIM										
Consultorías para preparación de pliegos de obras, revisión y reformulación de procedimientos y regímenes aduaneros	CQS	$154,500	Ex-ante	100%	0		Abril 2011	Nov. 2011	Pendiente	
Consultorías de firmas especializadas en interconectividad electrónica, riesgo, vigilancia y despacho anticipado	ICB	$1,200,000	Ex-ante	100%	0		Abril 2011	Octubre 2012	Pendiente	
Consultorías de capacitación en fiscalización del valor, origen, revisión documental, revisión física y no intrusiva, laboratorio, y realización de encuesta y auditorías.	CQS	$180,000	Ex-ante	100%	0		Abril 2011	Diciembre 2014	Pendiente	
Total Servicios de Consultorías		**$1,672,500**								
3. <u>Obras</u>										
Obras para la remodelación integral del edificio de la aduana de Puerto Cortés	NCB	$1,655,000	Ex-ante	100%	0	No	Septiembre 2011	Febrero 2013	Pendiente	
Total Obras		**$1,655,000**								

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/10

Honduras. Préstamo ____/BL-HO a la República de Honduras
Modernización de la Aduana de Puerto Cortés

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Honduras, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa para la modernización de la aduana de Puerto Cortés. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US$7.000.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2010)

LEG/SGO/CID/IDBDOCS#35402005
HO-L1055

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/10

Honduras. Préstamo ____/BL-HO a la República de Honduras
Modernización de la Aduana de Puerto Cortés

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Honduras, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa para la modernización de la aduana de Puerto Cortés. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US$3.000.000, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2010)

LEG/SGO/CID/IDBDOCS#35401991
HO-L1055