

## HONDURAS

### PERFIL DE PROYECTO (PP)

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Modernización de la Aduana en Puerto Cortés.		
<b>Número del Proyecto:</b>	HO-L1055.		
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Manuel Márquez (INT/INT), Jefe de Equipo; Sandra Corcuera; Mario Umaña; Aurelio García y Cecilia Seminario (INT/INT); Belinda Pérez (FMM/CHO); María Cristina Landázuri (LEG/SGO); Esteban Díez (INE/TSP); Miguel Orellana y René Herrera (CID/CHO); Alberto E. Villalba (VPS/ESG).		
<b>Prestatario:</b>	Gobierno de Honduras.		
<b>Organismo Ejecutor:</b>	Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas.		
<b>Plan de financiamiento:</b>	IDB: (CO)		US\$ 7,000,000
	IDB:(FOE)		US\$ 3,000,000
	Total		US\$10,000,000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas:	OP-704 A-2; OP-102; OP-703; B.2; B.4; B.5; B.6; B.7; y B.11.	
	Categoría:	B	
<b>Fecha tentativa:</b>	Aprobación PP:	Mayo, 2010.	

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

##### A. Antecedentes y Contexto

- 2.1 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% del PIB en 2010, comparado con un descenso del 2,1% en 2009, aunque posiblemente acompañado con un repunte de la inflación. La situación fiscal continúa siendo frágil, cerrando 2009 con un déficit del 4,6%, sin incluir la deuda flotante. Dentro de las medidas del gobierno para atender esta situación, el fortalecimiento de la aduana adquiere especial relevancia.
- 2.2 El Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, en el período 2009-2010 redujo el ranking de Honduras, pasando del puesto 82 al 89 entre 133 países, superando sólo a Nicaragua en Mesoamérica. Ello implica que Honduras debe esforzarse en mejorar los factores que afectan a su competitividad, entre ellos la calidad de su infraestructura portuaria y la efectividad de sus sistemas de control fronterizo.

- 2.3 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<sup>1</sup>. 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 centroamericanas a EE.UU. Esto fue reconocido por las autoridades de EE.UU, otorgando a Puerto Cortés la certificación CSI (*Container Security Initiative*)<sup>2</sup> como puerto seguro. Adicionalmente, y apoyado en el impulso del Mercado Común Centroamericano y el acuerdo de libre comercio DR-CAFTA, la actividad en el Puerto podría incrementarse y convertirlo en un *hub* logístico regional, trascendiendo de simple transferidor de carga a concentrador neto de tráfico, lo que supondría realizar actividades de mayor valor añadido, fidelizar cargas y generar nuevos tráfico.
- 2.4 En esta estrategia el Gobierno de Honduras 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, acciones ambas apoyadas por el Banco<sup>3</sup>. Para completar el esfuerzo, el GOBHO estima necesario disponer de unos servicios aduaneros alineados con el objetivo de facilitar las transacciones, sin menoscabo del debido control y la seguridad. Este será el marco de apoyo del presente proyecto.

#### **Problemática Aduanera en Puerto Cortes**

- 2.5 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 recaudación que supera el 30% del total nacional<sup>4</sup>. Sin embargo y con base al 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.
- 2.6 Así, la aduana, en el aspecto técnico y de coordinación carece de procedimientos modernos con normativa asociada, que contemple el equilibrio entre facilitación y el control, dándose más peso a lo primero que a lo segundo, con el riesgo que ello implica para los intereses nacionales. No hay una estrategia de gestión del riesgo particularizada en la operación marítima que permita una selección de operaciones a fiscalizar con criterios de eficacia y resultados de eficiencia. Junto a lo anterior tampoco existe un equipo humano capacitado en técnicas en auditoría que pueda realizar una revisión documental o expost con resultados eficaces. Si bien un número importante de operaciones son liberadas sin revisión, no hay garantías de que la misma se realice con

---

<sup>1</sup> Entre 1994 y 2006 la carga marítima se ha incrementado 1,2 veces, equivalente a una tasa promedio de crecimiento anual de 6,8%. Memoria Anual de la ENP de Honduras 2008 y American Association of Port Authorities: <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>.

<sup>2</sup> Puerto Cortés, es uno de los tres puertos en LAC, único en CCA, certificado como CSI.

<sup>3</sup> Ambas iniciativas están siendo apoyadas por el Banco a través de las operaciones HO-L1037 y HO-L1048.

<sup>4</sup> Fuente DEI (SARAH: Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras 2009-2010)

criterios de control fiscal o parafiscal. En relación a la gestión y evaluación del riesgo, la aduana apenas mantiene una coordinación operativa y cooperativa con los demás actores públicos y logísticos que trabajan en el puerto, en el sentido de tomarlos como colaboradores necesarios para mejorar los dos aspectos del control y la facilitación.

- 2.7 En cuanto a la aplicación de la tecnología y la adopción de estándares internacionales en el manejo de la operativa, si bien la aduana nacional realizó un gran avance con la implantación del nuevo Sistema SARAH (Sistema Autorizado de Rentas Aduaneras de Honduras), es preciso ampliar los alcances del mismo y traducir su potencial a la gestión en la operativa aduanera portuaria, integrar a los actores públicos y logísticos en una ventanilla única operativa e informatizada, promover la información previa como base para gestionar riesgos con anticipación y facilitar la liberación de cargas y mercancías, así como utilizar medios de control y vigilancia que permitan reducir las oportunidades de evasión o comisión de ilícitos en el recinto o sus alrededores, conduciendo hacia la formalidad de las transacciones.
- 2.8 Por último, para cumplir sus funciones esenciales y de atención al usuario, la aduana precisa disponer de la infraestructura y equipamiento mínimo. En este sentido, la infraestructura edilicia de la Aduana de Puerto Cortés se encuentra en un estado de deterioro de tal nivel<sup>5</sup> 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. Lo anterior comprende tanto aspectos de equipamiento funcional, como eléctrico, informático o sanitario, entre otros. En lo que respecta a la continuidad del servicio, la aduana precisa garantizar la operativa en un esquema de disponibilidad continua y para ello necesita reforzar tanto la infraestructura eléctrica y de comunicaciones como garantizar un *back-up* operativo (*Data Center*) del Sistema SARAH en una ubicación diferente a la que tiene hoy el centro principal de Tegucigalpa.
- 2.9 La presente operación se enmarca en la Estrategia del BID con el País (GN-2475) y en especial con dos de sus áreas de intervención: (i) mejorar el clima de inversión apoyando la eficiencia de la gestión financiera pública, “promover una mayor eficiencia de los procesos aduaneros” (Párr. 4.5); y (ii) mejorar la competitividad reduciendo los costos logísticos y de producción” (Párr. 4.9). El proyecto está en línea con el actual Plan de Gobierno, para quien la modernización de la operativa del puerto es prioridad.

## **B. Objetivos y resultados esperados**

- 2.10 El objetivo del proyecto es alinear la Aduana de Puerto Cortés con el esfuerzo que viene realizando el GOBHO en el puerto para constituirlo en *hub* logístico regional, ofreciendo en la operativa aduanera servicios de alta calidad y bajo costo para la administración y el operador, garantizando el control fiscal, parafiscal y la seguridad, en apoyo a mejorar la competitividad del país. Son objetivos específicos del proyecto: (i) el fortalecimiento de la capacidad técnica de la aduana y su coordinación operativa con otros operadores

---

<sup>5</sup> Véase informe gráfico sobre el estado del edificio de la Aduana de Puerto Cortés:  
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35144437>

logísticos; (ii) la mejora de la gestión, control y facilitación, mediante el uso de instrumentos y tecnología de vanguardia; y (iii) la mejora del equipamiento y las infraestructuras para garantizar una atención del servicio permanente y de calidad.

- 2.11 **Componente I. Fortalecimiento de la coordinación y la capacidad técnica de la Aduana en Puerto Cortés (estimado US\$1,000,000).** El objetivo de este componente es mejorar la capacidad técnica y de gestión de la Aduana de Puerto Cortés y apoyar la coordinación con otros organismos públicos y operadores logísticos para mejorar el control y la facilitación. Para alcanzar este objetivo se realizarán, entre otras, las siguientes actividades: (i) revisar los procedimientos y normativa de control dirigiéndolos a un sistema basado en la información anticipada, el análisis del riesgo y el uso de medios no intrusivos; que permita acciones más efectivas y eficientes; (ii) capacitar a los oficiales aduaneros en técnicas de revisión no intrusiva y auditoría documental, a fin de promover la fiscalización a posteriori; y (iii) fortalecer la coordinación con otros organismos de control y con los operadores logísticos, mediante acuerdos de acción conjunta para mejorar la operatividad en el puerto, dirigido a instalar un esquema de ventanilla única operativa y un programa de Operador Económico Autorizado.
- 2.12 **Componente II. Aplicación de la tecnología al control y la facilitación del comercio (estimado US\$4,000,000).** El objetivo de este componente es dotar a la aduana con la tecnología de punta para realizar su función de control con la mínima incidencia en el flujo de las transacciones comerciales del puerto. Para alcanzar este objetivo se realizarán las siguientes actividades: (i) implantar un sistema de gestión electrónica de documentos y procesos en un esquema de ventanilla única operativa, basada en los estándares de interoperabilidad propugnados por la Organización Mundial de Aduanas “*Data Model*”; (ii) implantar un sistema electrónico de despacho anticipado para todas las operaciones, incluyendo la integración en el procedimiento de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), así como el pago electrónico; (iii) 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 cooperación con el sistema CSI que la Aduana de EE. UU. tiene instalado en Puerto Cortés, capacitando a los oficiales a cargo para un manejo efectivo; y (iv) dotar a la aduana con un laboratorio equipado para realizar un control técnico y analítico efectivo de las mercancías, proporcionando la capacitación precisa a los funcionarios a cargo.
- 2.13 **Componente III. Fortalecimiento de la infraestructura y el equipamiento para mejorar la atención al usuario y la operativa aduanera (estimado US\$5,000,000).** El objetivo de este componente es dotar a la aduana del puerto con la infraestructura física, informática y eléctrica necesaria para mantener una operatividad continuada y de calidad que atienda la demanda portuaria. Para alcanzar este objetivo se realizarán las siguientes actividades: (i) dotar a la aduana con el equipamiento y la infraestructura edilicia y operativa adecuada para mejorar la atención al usuario y el control y manipulación de las mercancías; (ii) equipar con la infraestructura eléctrica y de comunicaciones necesaria para asegurar la operatividad continua de la aduana en el puerto; y (iii) 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.

- 2.14 **Resultados esperados:** Los principales resultados esperados son: (i) en el marco del control y la seguridad, mejorar el control y la fiscalización de las operaciones para reducir el nivel de fraude fiscal y parafiscal y el contrabando; y (ii) en el marco de la facilitación, reducir los tiempos de tramitación y las revisiones físicas en todas las operaciones, disminuyendo el costo operativo en mejora de la productividad. Durante la Misión de Análisis se desarrollarán indicadores alineados a la Estrategia de País, los cuales se incorporarán al POD en la Matriz de Resultados.

### **III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR**

- 3.1 El Banco y el Sector tienen amplia experiencia en el diseño y apoyo a la ejecución, de múltiples proyectos en las aduanas de la región, especialmente en los aspectos que involucran a este proyecto. En Honduras y durante la última década, el Banco, aprobó una serie de proyectos nacionales para la aduana y participa en otros regionales que han contribuido a mejorar su capacidad técnica y de gestión (1025/SF-HO; 1546/SF-HO; 2032/SF-HO; RG-T1486; ATN/MT-8026-RG; RG-T1645, entre otros). La experiencia y lecciones aprendidas serán aplicadas al diseño y ejecución de esta operación.

### **IV. SALVAGUARDIAS**

- 4.1 No se anticipa impacto medioambiental y social negativo en forma directa con el proyecto. Existen riesgos potenciales con las obras de construcción previstas, cumplimiento de la Convención CITES, gestión de desechos y otros a identificar en la etapa de la debida diligencia. De acuerdo a la Política de Salvaguardias Ambientales del Banco, se han identificado las siguientes políticas: OP-704 A-2, desastres naturales; OP-102, disponibilidad de información; B.2, CITES; B.4, facilidades asociadas y debilidad institucional; B.5 evaluación del impacto ambiental; B.6 consulta pública; B.7 supervisión y cumplimiento; B.11 potencial contaminación del aire, agua y suelo. Por ello la clasificación del programa es B (Anexo II). Adicionalmente y en la preparación de la operación HO-L1037, se realizó una evaluación ambiental y social que será tomada en cuenta para la presente operación.

### **V. OTROS TEMAS**

- 5.1 El análisis del riesgo fiduciario así como el diseño del mecanismo de ejecución serán completados durante la preparación del POD. En relación con este último, se propone, preliminarmente, un esquema similar al utilizado en las operaciones anteriores del Banco con SEFIN, que involucran a la DEI. Se identificó, como tema para resolver, la necesidad de completar el traspaso a la aduana de la propiedad de los terrenos donde se construirá el nuevo edificio. Las adquisiciones de este Préstamo de Inversión Específica se ajustarán a las políticas GN-2349-7 y GN-2350-7. Se estima un plazo de ejecución de cuatro años.

### **VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA**

- 6.1 En el Anexo V se detalla la ruta crítica y el presupuesto de preparación del proyecto, estimado en US\$76,318. El POD será sometido a QRR el 13 de agosto de 2010, estimándose la aprobación de la operación por Directorio en la primera quincena de septiembre.

**CONFIDENCIAL**

## SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRADE-SUPPORT OF TRADE ACTIVITIES
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	HONDURAS
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Institutional Development Investment
	<b>Team Leader</b>	Marquez Farina, Manuel (MANUELM@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Modernization of Customs in Puerto Cortes
	<b>Project Number</b>	HO-L1055
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	Villalba, Alberto Esteban (AVILLALBA@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2010-04-26
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
			<b>Comments:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</li> <li>The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</li> <li>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</li> </ul>	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
	Borrower is committed to complying with applicable ILO requirements (including commitment to non-discrimination, equal	Confirm Labor Practices are Adequate: The borrower should be required to improve employment and employment rights including (as appropriate): (a) clarification of employment practices and terms; (b) support of collective bargaining; (c) approaches to

	<p>opportunity, collective bargaining and rights of association) and national employment in relation to working conditions but does not fully address all employment requirements.</p>	<p>workers' organizations; (d) non-discrimination and equal opportunity; (e) fair and transparent retrenchment/redundancy amongst workers; and (f) development of appropriate grievance mechanisms. These issues should be defined in a human resources policy. Depending on the financial product, requirements should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).</p>
	<p>Generation of solid waste (e.g. construction materials, domestic refuse, sewage sludge, etc.) is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.</p>	<p><b>Solid Waste Management:</b> The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.</p>
	<p>Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions (e.g. as a result of new infrastructure, and waste water/solid treatment capacity).</p>	<p><b>Management of Ambient Environmental Conditions:</b> The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).</p>
	<p>Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.</p>	<p><b>Address Community Health Risks:</b> The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.</p>



<b>DISASTER SUMMARY</b>	<b>Details</b>  The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.	<b>Actions</b>  A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.
-------------------------	--	---

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Villalba, Alberto Esteban (AVILLALBA@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2010-04-26

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRADE-SUPPORT OF TRADE ACTIVITIES
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Institutional Development Investment
	<b>Team Leader</b>	Marquez Farina, Manuel (MANUELM@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Modernization of Customs in Puerto Cortes
	<b>Project Number</b>	HO-L1055
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	Villalba, Alberto Esteban (AVILLALBA@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2010-04-26
	<b>Additional Comments</b>	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario).	OP-704 A-2
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	OP-102
		The operation involves more than one country and/or may trigger a Multi-lateral Environmental Agreement (e.g. CITES).	(B.02)
		There are Associated Facilities (see Policy definition) relating to the investments being financed by the Bank.	(B.04)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		Other environmental and social sustainability issues that the Project Team considers to be a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).	(B.04)
		An Environmental Assessment will be performed.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views	(B.06)

		will be taken into account.	
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10).	(B.11)
	<b>Potential Safeguard Policy Items</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p>	
	<b>Additional Comments:</b>		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Villalba, Alberto Esteban (AVILLALBA@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2010-04-26

## **PERFIL DE PROYECTO**

### **HONDURAS**

### **MODERNIZACIÓN DE LA ADUANA EN PUERTO CORTÉS (HO-L1055)**

### **ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL (EAS)**

#### **1. Descripción del Proyecto:**

- 1.1 El objetivo del proyecto es alinear la Aduana de Puerto Cortés con el esfuerzo que viene realizando el GOBHO en el puerto para constituirlo en *hub* logístico regional, ofreciendo en la operativa aduanera servicios de alta calidad y bajo costo para la administración y el operador, garantizando el control fiscal, parafiscal y la seguridad, en apoyo a mejorar la competitividad del país.
- 1.2 Los siguientes componentes son objetivos específicos del proyecto: (i) el fortalecimiento de la capacidad técnica de la aduana y su coordinación operativa con otros operadores logísticos; (ii) la mejora de la gestión, control y facilitación, mediante el uso de instrumentos y tecnología de vanguardia; y (iii) la mejora del equipamiento y las infraestructuras para garantizar una atención del servicio permanente y de calidad.
- 1.3 Los principales resultados esperados son: (i) en el marco del control y la seguridad, mejorar el control y la fiscalización de las operaciones para reducir el nivel de fraude fiscal y parafiscal y el contrabando; y (ii) en el marco de la facilitación, reducir los tiempos de tramitación y las revisiones físicas en todas las operaciones, disminuyendo el costo operativo en mejora de la productividad. Durante la Misión de Análisis se desarrollarán indicadores alineados a la Estrategia de País, los cuales se incorporarán al POD en la Matriz de Resultados

#### **2. Marco Institucional y Regulatorio:**

- 2.1 El Organismo Ejecutor de la presente iniciativa es la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, que a través de la Dirección Ejecutiva de Ingresos han venido implementado en los últimos años diversos mandatos acordes al marco regulatorio y la normativa legal de la República de Honduras relacionados a la reformas del sector.
- 2.2 Del mismo modo, el programa contempla el cumplimiento de los requerimientos ambientales y sociales del Banco de acuerdo a la Política de Salvaguardias y sus respectivas directivas.

#### **3. Impactos, Riesgos y Medidas de Mitigación:**

- 3.1 Se espera que la presente iniciativa tenga impactos positivos desde el punto de vista ambiental, social y económico. De este modo, existe un gran potencial para mejorar y consolidar la gestión aduanera al incorporar herramientas para el control del tráfico de especies protegidas por los convenios internacionales (CITES), además de evitar la introducción de especies exóticas invasoras que podrían producir impactos significativos a nivel regional. Sin embargo, existe un riesgo potencial de impactos directos relacionados principalmente por la construcción de los edificios para la ampliación de la

aduanas, lo cual a su vez generarían impactos como polvo, ruidos, desechos, accidentes laborales, incremento del tránsito de vehículos, etc. La construcción se realizará en el mismo predio donde actualmente se encuentra la oficina actual de aduanas de Puerto Cortés; dicho edificio será demolido y en su lugar se construirá el nuevo edificio del mismo tamaño de planta pero de un piso más, tres pisos en total (aproximadamente 1.600 m<sup>2</sup> de planta). El mismo solo incluye oficinas administrativas y no incluye construcciones de otro tipo. Durante la etapa de la debida diligencia se recabará mayor información sobre este tema.

- 3.2 También, la iniciativa podría ocasionar impactos acumulativos e indirectos a nivel regional relacionados al aumento del comercio internacional, como el aumento del tránsito vehicular, aumento de la demanda de bienes y servicios en forma no planificada que puedan afectar a pobladores locales y a la sostenibilidad a largo plazo de esta iniciativa.
- 3.3 En este contexto, la evaluación ambiental y social inicial propone realizar un análisis que incluya: (i) revisar los procedimientos e instalar herramientas para fortalecer la gestión aduanera, con especial énfasis en especies exóticas invasivas y especies protegidas; (ii) evaluación de las capacidades técnicas e institucionales del Ejecutor para seguir las políticas ambientales y sociales del BID.
- 3.4 Durante el diseño del Programa y su ejecución se pondrá especial énfasis en asegurar la capacidad del Ejecutor que le permita atender los aspectos de comunicación y capacitación y el cumplimiento de la legislación nacional y las políticas del Banco.

#### **4. Estrategia Ambiental y Social para la Debida Diligencia:**

- 4.1 El proceso de la Debida Diligencia ambiental y social del Banco tiene por objetivo abordar los principales impactos y riesgos ya identificados, identificar nuevos impactos y profundizar sobre las medidas de mitigación y compensación que sean apropiadas. Además, se buscarán los mecanismos institucionales y alianzas estratégicas con los actores de la sociedad civil, principalmente organizaciones ambientalistas, e instituciones universitarias y de investigación científica que puedan ayudar a la obtención de información y al diseño de las medidas de mitigación y compensación de los potenciales impactos ambientales y sociales mencionados anteriormente.
- 4.2 En cuanto a los vacíos de información que se identifiquen, el Ejecutor de la presente iniciativa buscará beneficiarse de las alianzas estratégicas y procesos de participación ciudadana para obtener datos relevantes existentes y la creación de nueva información que sea necesaria para la generación de procedimientos y herramientas de gestión aduanera.
- 4.3 Durante el proceso de la Debida Diligencia del presente proyecto, se tendrán en cuenta los siguientes temas:
  - i) Evaluación del cumplimiento por parte del Proyecto con la normativa legal nacional y local de Honduras y las políticas y directivas del BID.
  - ii) Identificación y evaluación de potenciales impactos ambientales y sociales directos, indirectos y acumulativos relacionados al programa.

- iii) Identificación y evaluación de las correspondientes medidas de mitigación y compensación ambiental y social para su posterior monitoreo, asegurando la inclusión de indicadores medibles para futuras actividades de supervisión, con hitos concretos, cronogramas, presupuestos y responsables.
- iv) Evaluación de las medidas para asegurar el cumplimiento de las consultas públicas que sean apropiadas, la disponibilidad de información y participación ciudadana, incluyendo planes de comunicación para los temas sensitivos que sean identificados.
- v) Evaluación de los futuros procedimientos para monitoreo y supervisión para asegurar la implementación apropiada de los requerimientos ambientales y sociales.
- vi) Evaluación de potenciales riesgos legales y de reputación para el Banco.

## **5. Filtro de Salvaguardias Ambientales y Sociales:**

- 5.1 En cumplimiento de la Política de Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco, se ha procedido a la utilización del filtro correspondiente, de acuerdo a la política de pre-evaluación y clasificación de proyectos (OP-703, Directrices B.4 y B.5) arrojando como resultado la Categoría B como clasificación del proyecto, por los potenciales riesgos relacionados principalmente a las obras de construcción de los edificios para la aduana y los impactos que dicha construcción ocasionaría.
- 5.2 También existen riesgos relacionados a la implementación de convenios internacionales como el de CITES y por la introducción de especies invasoras. De esta manera, las políticas del Banco consideradas son las siguientes: OP-704 A-2 de desastres naturales; OP-102 de disponibilidad de la información; OP-703: B.2 involucra acuerdos internacionales como CITES; B.4 facilidades asociadas y debilidad institucional; B.5 requerimiento de Evaluación del Impacto Ambiental; B.6 consulta pública; B.7 supervisión y cumplimiento; B.11 potencial contaminación del aire, agua y suelo. Sin embargo, cabe resaltar que la presente iniciativa tiene un alto potencial de impactos positivos directos e indirectos si los mencionados riesgos son gestionados apropiadamente. Para mayor información, ver formularios del filtro en los anexos correspondientes al Perfil del Proyecto (SPF y SSF).

## PERFIL DE PROYECTO

### HONDURAS

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

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Estudios	Descripción	Fecha Esperada	Referencias enlaces y archivos técnicos
Estrategia de País con Honduras	Estrategia de País con Honduras	2008	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35144473">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35144473</a>
Análisis de la Infraestructura de la Aduana de Puerto Cortés	Análisis de la Infraestructura de la Aduana de Puerto Cortés	2009	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35144437">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35144437</a>
Memoria Anual ENP 2008	Memoria Anual Empresa Nacional Portuaria de Honduras 2008	2009	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35153804">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35153804</a>
Estadísticas Transacciones en Aduana Puerto Cortés	Estadísticas sobre el volumen de manifiestos y mercancías despachadas en la Aduana de Puerto Cortés 2009 y primer trimestre 2010	2010	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154555">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154555</a>
Análisis de infraestructuras de Honduras 2009	Análisis de infraestructuras de Honduras 2009	2009	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154558">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154558</a>
Resumen gráfico de declaraciones despachadas en Aduana de Puerto Cortés 2009	Resumen gráfico de declaraciones despachadas en Aduana de Puerto Cortés 2009	2010	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154559">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154559</a>

Estudios	Descripción	Fecha Esperada	Referencias enlaces y archivos técnicos
Cortés 2009			
<i>US Customs and Border Protection Fact Sheet Puerto Cortés</i>	<i>US Customs and Border Protection Fact Sheet Puerto Cortés</i>	2007	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154561">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154561</a>
<i>Doing Business Trading Across Borders in Honduras</i>	<i>Doing Business Trading Across Borders in Honduras</i>	2010	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154562">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35154562</a>
<i>Logistics Performance Index Honduras</i>	Clasificación de Honduras según el <i>Logistics Performance Index 2010</i> del Banco Mundial	2010	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35156959">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?DOCNUM=35156959</a>



## PERFIL DE PROYECTO

### HONDURAS

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

#### Ruta Crítica: Cronograma de Preparación y Recursos

Ítem	Abril	Mayo	Junio	Agosto
Misión orientación	5			
Preparación del Perfil de Proyecto (PP)	23			
Distribución del PP a ERM	30			
Aprobación PP		28		
Contratación de Consultor Evaluación Capacidad Institucional Unidad Ejecutora y Reglamento Operativo		17		
Contratación Consultor Infraestructura, Logística y Seguridad		17		
Contratación Consultor TIC		17		
Contratación Consultor Ambiental		17		
Misión de Análisis			14	
Realización Estudio de Salvaguardias Sociales y Ambientales (EAS)			17	
Realización de la evaluación SECI, análisis de riesgos y estructura el componente de fortalecimiento institucional			17	
Entrega informe final consultor TIC			17	
Entrega informe final consultoría infraestructura, seguridad y logística			17	
Completar preparación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD)			23	
Distribución del POD a QRR				13
Aprobación del POD y envío al OPC				27

**CONFIDENCIAL**