PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL II

Anexo Técnico HO-L1121

Integración Regional

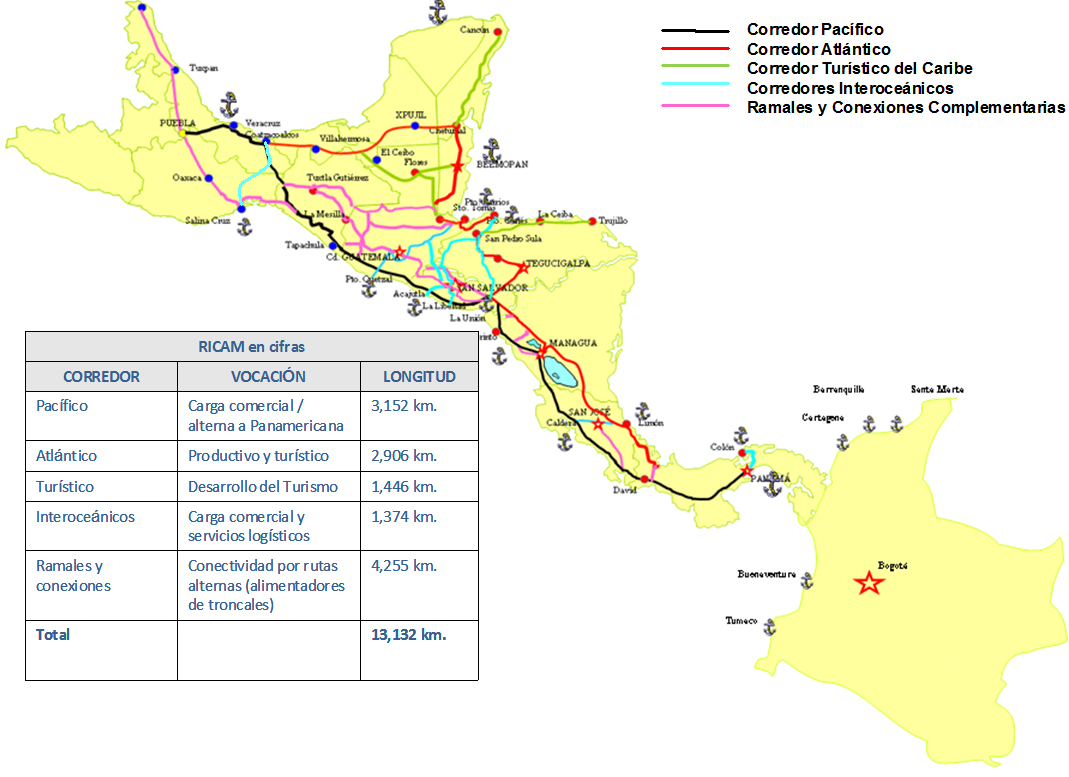
|  |
| --- |
| **Resumen Ejecutivo**  En el contexto del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM), los países centroamericanos decidieron avanzar en la consolidación de los corredores identificados en la conocida Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Para lo cual, acordaron a nivel regional un plan coordinado para la construcción, rehabilitación y mejoramiento de carreteras de importancia internacional, distribuidas en dos corredores troncales (Pacífico y Atlántico), un corredor turístico, varios corredores interoceánicos logísticos y una serie de ramales y conexiones complementarias. Esta iniciativa de integración vial tiene como fin último aumentar la conectividad interna y externa de las economías de la región, y potenciar la competitividad de sus países.  El Programa de Integración Vial Regional II apoya la iniciativa regional de la RICAM, mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad en los Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras (CEINRH), complementando así el esfuerzo inversor del Gobierno para mejorar la interconexión física del país con el resto de la región. La muestra representativa de este programa de obras múltiples corresponde a un tramo del Corredor Logístico de Honduras. Dado que bajo el actual esquema de APP en Honduras, los Corredores Logístico y Turístico ha sido concesionados, y que el GdH se ha comprometido a entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario, esta operación se dirigirá a intervenir en dichos corredores.  Este documento explica como el proyecto contribuye a la integración económica de Honduras a través de inversiones nacionales para mejorar la conectividad vial del país y su integración física regional; facilitando el transporte de bienes transables hacia los mercados nacionales e internacionales y beneficiando potencialmente la competitividad del comercio internacional que circula por el área de intervención. Concretamente para la muestra representativa del proyecto (Tramo La Barca – Pimienta) y de acuerdo a la Matriz de Resultados, las mejoras en la infraestructura física de un tramo del corredor logístico tendrán los siguientes resultados positivos relacionados con la integración económica: (i) incremento del 41% de los vehículos de carga circulando diariamente; (ii) reducción del 21% en los costos promedios de operación vehicular; y (iii) reducción del 36% en los tiempos promedios de viaje. |

1. **Introducción** 
   1. La integración vial regional en Honduras está asociada esencialmente con los siguientes aspectos: (i) su posición geográfica frente a los corredores terrestres y marítimos consolidados de Mesoamérica; (ii) la localización de las principales ciudades y puertos de la región; (iii) la presencia del país con costas sobre el mar Caribe y el océano Pacífico que ofrece la posibilidad de trasladar productos de costa a costa, por tierra, en un trayecto de 391 kilómetros; y (iv) los pasos de frontera de Honduras con Guatemala, El Salvador y Nicaragua. Considerando que en Honduras, alrededor del 80% de sus exportaciones se movilizan por transporte terrestre, garantizar que sus corredores internacionales respondan de la manera más eficiente a la demanda de tráfico internacional resulta fundamental para la competitividad de su economía.
   2. El Gobierno de Honduras (GdH) consciente de este potencial, incluyó como parte de sus lineamientos estratégicos en infraestructura productiva del Plan de Nación 2010-2022, el reto de aprovechar la localización geográfica del país con el fin de constituirse como el circuito más importante de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica, y la meta es incrementar en 285% las toneladas de transporte de carga con fines de exportación, entre 2009 y 2038. Adicionalmente en la Estrategia País del Banco con Honduras se incluye como uno de los objetivos, promover las inversiones en infraestructura productiva para reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje, mejorar la integración nacional y regional del país e impulsar el desarrollo económico del país. Particularmente, la estrategia se enfoca en mejorar las condiciones del Corredor Pacífico y de los CEINRH consolidados en el Noroeste del país, incluyendo el corredor logístico y agrícola, así como aquellos corredores con un fuerte potencial turístico regional.
   3. Este documento analiza el Programa de Integración Vial Regional II (HO-L1121), exponiendo los argumentos que explican el aporte de dicho proyecto a la integración económica de Honduras, validando por tanto su alineación con el desafío regional de Integración Económica planteado en la Estrategia Institucional del Banco (EIB) 2010-2020 (GN-2788-5). El documento se estructura de la siguiente manera. Primero, se describe la visión de integración vial en el marco de los procesos de integración mesoamericana, así como los lineamientos de desarrollo del Gobierno de Honduras vinculados con la integración física del país. Después se presentan los argumentos cualitativos y cuantitativos que demuestran que la operación contribuye a mejorar la integración física y económica del país. La última sección valida la alineación de la operación con el Desafío de Integración Económica de acuerdo con la EIB y con la Estrategia Sectorial del Banco de Apoyo a la Integración Competitiva, Regional y Global (GN-2564-4).
2. **Infraestructura Vial e Integración Económica**

**Contexto Regional**

* 1. En el marco del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM) los países centroamericanos acordaron promover la integración física de la región[[1]](#footnote-1); a través de la rehabilitación, mantenimiento y/o construcción de 13,132 kilómetros de carreteras identificadas en la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)[[2]](#footnote-2). Esta iniciativa de integración regional aspira a contar con una red de carreteras que abra nuevas posibilidades para la integración de Mesoamérica y ponga al alcance de los mercados su producción exportable por vías terrestres, conectando las zonas productivas con los mercados internacionales a través de los principales puntos de distribución y embarque en la región.
  2. Los países acordaron trabajar en 5 corredores viales: (i) *Corredor Atlántico*, que une las ciudades de Coatzacoalcos en México y la región de Bocas del Toro, en Panamá; (ii) *Corredor Turístico del Caribe*, que une las ciudades de Cancún, en Quintana Roo, México, con atractivos turísticos en Belice, Guatemala y la zona costera de Honduras; (iii) *Corredores Logísticos Interoceánicos*, que conectan puertos bajo una concepción logística entre los litorales Atlántico y Pacífico en Honduras, El Salvador, Guatemala, Costa Rica y Panamá; (iv) *Corredor Pacífico*, que cruza 6 fronteras y 7 países por el litoral pacífico desde México hasta Panamá[[3]](#footnote-3); y (v) *Ramales y Conexiones complementarias*, que incluyen pequeños tramos viales que conectan los corredores principales antes mencionados. A la fecha, se han realizado inversiones en 3.248 kilómetros de la RICAM, según la siguiente distribución: 695 kilómetros del Corredor Atlántico; 487 km del Corredor Turístico del Caribe; 256 km de Corredores Logísticos Interoceánicos; 118,39 km de ramales y conexiones complementarias; y 1.692 kilómetros del Corredor Pacífico (Corredor Mesoamericano de la Integración). Además, en aras de reforzar los aspectos de operación de la RICAM en los cruces fronterizos de Mesoamérica, se desarrollan paralelamente diversos proyectos para la modernización de aduanas y pasos fronterizos[[4]](#footnote-4).

Mapa 1: Corredores de la RICAM



* 1. Adicional a la iniciativa de transporte del PM, es importante destacar que los países del Triángulo Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador) definieron en los Lineamientos del Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte (PAPTN) como una prioridad regional, la necesidad de modernizar y expandir la infraestructura logística de sus países, enfocándose en los proyectos que fortalezcan la integración regional y contribuyan a mejorar el acceso a los mercados de exportación y la reducción de los costos de comercio internacional. Para lo cual identificaron 8 corredores logísticos, que son: (i) *Corredor Pacífico*, (ii) *Corredor Bioceánico entre Puerto Quetzal, la ciudad de Guatemala y Puerto Barrios/Santo Tomás de Castilla*; (iii) *Corredor Acajutla - San Salvador – San Pedro Sula – Puerto Cortés*; (iv) *Ramal San Salvador al Corredor Bioceánico*; (v) *Corredor Puerto Quetzal – Ciudad de Guatemala – San Pedro Sula*; (vi) *Corredor Puerto Acajutla – San Salvador – Tegucigalpa*; (vii) *Corredor Atlántico Managua – Tegucigalpa – Puerto Cortés y Belice – Corredor Bioceánico*; y (viii) *Corredor Agrícola Tegucigalpa-Juticalpa-Puerto Castilla*.

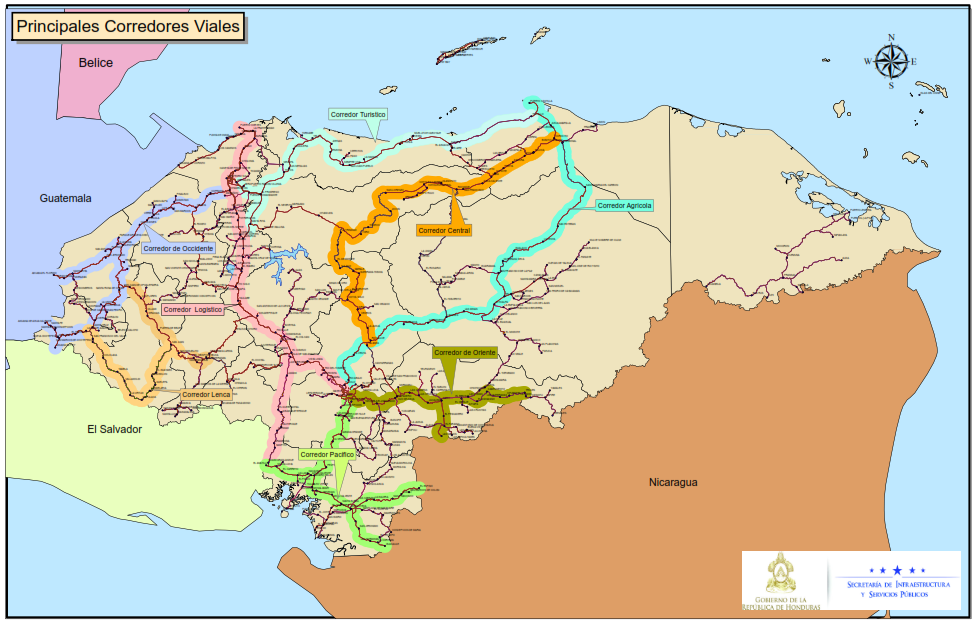
**Contexto Nacional**

* 1. El actual modelo de gestión para el crecimiento económico y social de Honduras prioriza las inversiones en infraestructura vial, reconociendo que la existencia de carreteras y caminos en buen estado genera oportunidades para el desarrollo de las actividades productivas así como para una mayor integración del país en la economía global. Esto se refleja en la Visión de País 2010 - 2038, particularmente en el objetivo orientado a lograr una “Honduras productiva, generadora de oportunidades y empleo digno”, donde se aspira a consolidar el liderazgo de Honduras como el más importante circuito de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica.
  2. Las metas definidas en la Visión de País también reflejan la relevancia de la infraestructura vial para alcanzar los objetivos de internalización de la economía hondureña en los mercados globales. Por ejemplo, para la meta de elevar las exportaciones de bienes y servicios al 75% del PIB, es importante contar con una red de caminos en buen estado que potencie las oportunidades comerciales a lo largo del país. Específicamente en las áreas rurales, al contar con vías en condiciones adecuadas, se estimula la producción agrícola y ganadera, que actualmente tiene una demanda importante en el resto de los países de la región; asimismo, se fomenta la expansión de las actividades comerciales. Otro aspecto que impacta en las oportunidades de exportación, consiste en la apertura del país a través de la red vial, pues el transporte seguro y confortable, genera un atractivo para los inversionistas y representa una ventaja al momento de concretar nuevas relaciones comerciales.
  3. Las mejoras en infraestructura vial también se relacionan con la meta de “mejorar la posición de Honduras bajo el Índice de Competitividad Global a la posición 50”. De acuerdo a este índice, la existencia de infraestructura de alta calidad es crítica para asegurar el eficiente funcionamiento de la economía nacional e internacional y juega un rol fundamental en el estado de la competitividad de los países. En la publicación del 2013–2014, Honduras aparece situada en el numeral 111 de un total de 133 países evaluados. En este sentido, el país reconoce que uno de sus principales desafíos es propiciar la articulación vial entre los centros de producción y los mercados de consumo y la exportación. Por lo cual el establecimiento de una red vial suficiente, acorde a las actividades económicas y que cumpla con los estándares de calidad y seguridad, es una de las prioridades en la visión de desarrollo del país.
  4. Cabe mencionar, que en el del Plan de Nación 2010-2022[[5]](#footnote-5) que acompaña la Visión de País, se incluye también un lineamiento específico para: “Infraestructura Productiva como Motor de la Actividad Económica” y la “Imagen de País, Competitividad y Desarrollo de Sectores Productivos”. Honduras apunta a explotar la posición geográfica del país, a fin de convertirlo en un centro de transporte multimodal entre el mercado con mayor capacidad de adquisición (Estados Unidos) y las potencias económicas en Asia, Europa, Centro y Sur América. Para lograr lo anterior la red vial nacional debe cumplir con estándares de calidad competitivos que promueva una mayor inversión extranjera.
  5. En directa alineación con la visión de desarrollo, el Plan Estratégico de Gobierno 2014-2018[[6]](#footnote-6) define como uno de sus objetivos: *“Fortalecer la infraestructura y el desarrollo logístico del país, a través de proyectos de transporte que faciliten una conexión más ágil y de menor costo a nivel regional e internacional”.* Dicho plan plantea como resultado específico: *“Lograr una clasificación de Honduras de 4.5 en el Índice Global de Competitividad, mediante mejoras prioritarias en los pilares de Instituciones, Infraestructura, Estabilidad Macroeconómica y Salud y Educación Primaria” y “Convertir a Honduras en el país con mejor infraestructura de logística y transporte de Centroamérica, como elemento estratégico para el despegue de un potencial económico mayor”.* En aras de alcanzar los objetivos y resultados planteados, el Gobierno ha definido acciones específicas para mejorar el estado actual de la red vial en sus diferentes categorías, con el fin de reducir costos y tiempos de viaje, mediante programas de construcción y mantenimiento con inversión pública y pública - privada. Concretamente, el gobierno se ha propuesto finalizar el Corredor Logístico Interoceánico y otros corredores estratégicos.
  6. El Gobierno de Honduras aspira a convertir el país en un actor protagónico en el manejo logístico del intercambio comercial entre Europa, Asia, las Américas y otras regiones del mundo, siendo las inversiones en los corredores viales regionales un elemento clave para alcanzar esos objetivos. En el 2015 se dio inicio al mejoramiento y ampliación de grandes a proyectos en materia de infraestructura, como el Corredor Logístico, proyectos para incrementar los rendimientos en el desempeño de la terminal de contenedores y graneles sólidos de Puerto Cortés, entre otros. Estas acciones forman parte del plan integral para el desarrollo del país, tomando en cuenta la ubicación geográfica, la cual sitúa a Honduras en el centro de América, lugar estratégico y con posibilidad de ser un puente entre Oriente y Occidente. Además, para 2016 y 2017 se proyecta una inversión en infraestructura vial de alrededor de US$ 650 millones de dólares, equivalente a 14.300 millones de Lempiras. De acuerdo con declaraciones del Presidente de Honduras, "la articulación terrestre de estos puertos busca consolidar a Honduras como uno de los más importantes oferentes de servicios de logística en el continente americano y en una opción con un valor estratégico extraordinario".

**Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras (CEINRH)**

* 1. El Gobierno de Honduras ha identificado 6 corredores viales como los principales ejes de integración regional y nacional, de acuerdo con lo establecido en la RICAM. Estos son:

**Mapa 2. Corredores de Integración de Honduras**



Fuente: UPEG/INSEP

* **El Corredor Logístico (Puerto La Unión, El Salvador – Puerto Cortés, Honduras**): tiene una longitud de 400 kilómetros de carretera y atraviesa el territorio nacional en sentido Norte-Sur de manera estratégica, en lo que se conoce como el Canal Seco más importante de Centroamérica. Iniciando en la frontera de Corinto en Guatemala, llega a Puerto Cortés, cruza por San Pedro Sula, Valle de Comayagua, y Villa de San Antonio donde empalma con la carretera que conduce a Goascorán, y continúa de Villa San Antonio a Tegucigalpa. Este Corredor es catalogado como la columna vertebral de la economía nacional, al conectar con la CA-5 y comunicar con los principales centros de producción y de consumo del país: Tegucigalpa (con sus relaciones con la zona de industrial de Comayagua y las ciudades en el Sur y Este del país), San Pedro Sula (concentrador de la actividad productiva del Valle del Sula) y Puerto Cortés (uno de los principales puertos de la región en importaciones y exportaciones). Es importante destacar, que la CA-5 Norte tiene sectores donde el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) varía entre 9.000 y 12.000 vehículos por día, sirviendo para movilizar el 28% del tránsito carretero de Honduras, en promedio el 40% de esa demanda corresponde al transporte de carga y 60% al transporte de personas.

Dado que el corredor permite la interconexión de Puertos del Atlántico (Puerto Cortés) con los del Pacífico (Puerto de La Unión), y la conexión con las Aduanas de El Amatillo y Guasaule; tiene una gran importancia estratégica como ruta interoceánica para el transporte y el comercio internacional. Adicionalmente, esta vía podría ser una alternativa para aquellos volúmenes de carga relativamente pequeños (en comparación a los que actualmente pasan por el Canal de Panamá). Los barcos podrían descargar las mercancías en el puerto de La Unión (El Salvador), transportarla por carretera hasta Puerto Cortés donde se reembarcaría a los puertos de la costa Este de los Estados Unidos y Europa, ahorrando tiempo y dinero. Las siguientes tablas ilustran el tipo de carga y el peso que circula a lo largo del Corredor Logístico.

Tabla 1. Exportaciones que circulan por el Corredor Logístico (En miles de kg)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Producto** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Café | 190.825,7 | 194.280,5 | 229.672,1 |
| Banano | 489.274,9 | 454.887,6 | 485.824,9 |
| Azúcar | 106.604,2 | 136.437,4 | 121.100,0 |
| Camarón | 23.732,1 | 23.974,6 | 20.037,6 |
| Filete de Tilapia | 6.310,6 | 7.689,5 | 7.512,8 |
| Melones y Sandías | 208.756,2 | 221.572,8 | 201.698,2 |
| Legumbres y Hortalizas | 113.600,5 | 115.507,6 | 123.428,6 |
| Preparaciones de Hortalizas y Frutas | 25.346,1 | 58.343,8 | 36.218,1 |
| Aceite de Palma | 246.193,3 | 250.638,3 | 260.001,7 |
| Oro | 1,7 | 2,1 | 2,1 |
| Plata | 32,1 | 41,3 | 24,7 |
| Plomo | 7.323,7 | 8.467,8 | 7.566,1 |
| Zinc | 16.090,0 | 16.005,5 | 14.742,1 |
| Óxido de Hierro | 1.332.518,9 | 847.467,9 | 3.803,7 |
| Hierro y sus manufacturas | 202.811,3 | 198.757,1 | 166.766,7 |
| Accesorios Usados de Oro | 97,6 | 73,3 | 70,3 |
| Jabones | 61.931,1 | 61.089,0 | 67.519,2 |
| Papel y Cartón | 68.196,2 | 78.386,9 | 75.963,9 |
| Textiles | 81.505,8 | 91.783,1 | 98.872,2 |
| Plásticos y sus Manufacturas | 38.443,3 | 43.845,6 | 42.483,8 |
| Total Carga Corredor Logístico | 3.219.595,3 | 2.809.251,9 | 1.963.308,8 |
| **TOTAL EXPORTACIONES** | **4.236.309,6** | **3.696.384,1** | **2.583.301,0** |

Fuente: Boletín Estadístico del Comercio Exterior de Mercancías Generales (Dic 2015) del Banco Central de Honduras.

Nota: Cálculos basados en las exportaciones totales del país y el Factor de Manejo de Carga por Puerto Cortés (0.76%)

Tabla 2. Importaciones que circulan por el Corredor Logístico (En miles de kg)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Producto** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Animales vivos y productos del reino animal | 48.563,8 | 47.034,4 | 56.960,9 |
| Productos del reino vegetal | 794.846,2 | 829.028,4 | 937.278,2 |
| Grasas y aceites animales o vegetales | 46.665,1 | 44.614,9 | 48.152,5 |
| Productos de la industria alimentarias | 632.636,2 | 620.090,9 | 643.702,8 |
| Combustibles, lubricantes y energía | 1.975.756,5 | 1.916.676,1 | 2.069.947,2 |
| Otros productos minerales | 173.833,6 | 155.897,4 | 283.593,0 |
| Productos de industrias químicas o conexas | 659.385,3 | 687.841,2 | 743.218,7 |
| Plástico y sus Manufacturas | 169.173,0 | 170.103,1 | 186.422,9 |
| Pieles, cueros, peletería y sus manufacturas | 2.591,1 | 2.458,6 | 2.765,0 |
| Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y sus manufacturas | 32.162,8 | 29.793,8 | 37.982,7 |
| Pasta de Madera; Papel o Cartón para reciclar y sus Aplicaciones. | 253.446,0 | 240.323,8 | 249.520,1 |
| Materias textiles y sus manufacturas | 62.114,6 | 74.329,7 | 72.609,1 |
| Calzado, sombrería, plumas, flores y manufacturas de cabello | 10.997,4 | 9.892,8 | 9.985,1 |
| Manuf. de piedra, yeso, cemento, asbesto, mica, productos cerámicos y vidrio | 171.158,3 | 179.496,2 | 208.133,8 |
| Perlas, piedras y metales preciosos, chapados de metal y sus manufacturas | 2.129,7 | 536,7 | 1.747,4 |
| Metales comunes y sus manufacturas | 324.518,5 | 336.227,5 | 521.118,4 |
| Máquinas y aparatos, materiales eléctricos y sus partes, aparatos de grabación y producción de imagen y sonido | 103.445,3 | 121.715,9 | 167.292,7 |
| Material de transporte | 75.596,1 | 66.389,0 | 75.901,7 |
| Inst. de óptica, fotografía, cine, médico quirúrgico, relojes, instrumentos musicales, partes y accesorios. | 8.045,6 | 4.659,8 | 5.806,6 |
| Armas y municiones; y sus partes y accesorios | 133,4 | 129,8 | 235,2 |
| Mercancía y productos diversos 1/ | 41.308,7 | 40.699,2 | 43.063,4 |
| Objetos de arte o colección y antigüedades | 122,1 | 92,7 | 106,5 |
| Total Carga Corredor Logístico | 5.588.629,1 | 5.578.032,2 | 6.365.543,9 |
| **TOTAL IMPORTACIONES** | 7.353.459,4 | 7.339.516,0 | 8.375.715,6 |

Fuente: Boletín Estadístico del Comercio Exterior de Mercancías Generales (Dic 2015) del Banco Central de Honduras.

Nota: Cálculos basados en las importaciones totales del país y el Factor de Manejo de Carga por Puerto Cortés (0.76%)

* **El Corredor Turístico del Caribe**: Este corredor conectará los Departamentos de Cortés, Yoro, y Atlántida. Comienza en la frontera con Guatemala, siguiendo hasta Puerto Cortés, continúa hacia el Sur, pasando por San Pedro Sula y luego con dirección Este se transforma en la Ruta CA-13, atravesando las poblaciones del Progreso, Tela, La Ceiba y Tocoa hasta llegar al Puerto de Trujillo. Este corredor facilitará la rápida conexión entre importantes ciudades como El Progreso y San Pedro Sula, así como el fácil acceso a las ciudades puerto de Tela, La Ceiba y Trujillo, que figuran entre los puntos de mayor atractivo turístico sobre el caribe hondureño. Se estima que en este Corredor circula un tráfico promedio diario entre 3.000 a 8.000 vehículos, de los cuáles un cuarto de la demanda de transporte es de carga. Cabe mencionar, que entre San Pedro Sula y El Progreso el tráfico promedio diario es de 27.000 vehículos aproximadamente.
* **El Corredor del Pacífico (CP):** A su paso por Honduras es el eje estructurante de la zona sur del país al facilitar su conexión con el corredor logístico consolidado Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés. Con una longitud de 200,13 km, cruza el país desde la frontera de El Amatillo (en El Salvador) hasta Guasaule (en Nicaragua), y comprende las rutas internacionales CA-1 (desde El Amatillo hasta Choluteca), CA-3 (desde Choluteca hasta Guasaule) y conecta también con la Frontera La Fraternidad (Guatemala). El hecho de que el CP en Honduras vincule las fronteras de tres países centroamericanos, lo constituye en un corredor terrestre natural obligado para el comercio intrarregional. Alrededor del 6% del total del volumen de carga de todo el CPM y aproximadamente 23% del movimiento de mercancías de Honduras hacia y desde el exterior, circula por este corredor[[7]](#footnote-7).
* **El Corredor Agrícola (Tegucigalpa-Juticalpa-Puerto Castilla):** Inicia en Tegucigalpa y llega hasta Puerto Castilla en la costa norte, comunicando los municipios de Bonito Oriental, Telica, El Carbón, San Francisco de la Paz, Gualaco, y Catacamas. Este corredor conecta a los sectores dedicados a la agricultura, ganadería e industria agroforestal y se integrará con el Corredor Turístico (El Progreso-Tela-Ceiba-Sabá-Tocoa-Puerto Castilla), contribuyendo a ampliar las oportunidades para el desarrollo del comercio y el turismo de las zonas de influencia del mismo.
* **El Corredor Lenca:** comunica la Zona Occidental de Honduras, interconectando los Departamentos de Intibucá, Lempira y Copán con el resto del país. El corredor tiene una longitud total de 255 kilómetros, comprendiendo los tramos Camasca-La Esperanza, Marcala-La Esperanza, La Esperanza-Gracia, Gracia-Celaque, Gracias-Santa Rosa de Copán, San Marco de Ocotepeque- Cololaque-Villadolid. Estas zonas concentran gran parte de la producción de café de la más alta calidad, calificado entre los mejor cotizados del mundo.  También tiene un gran potencial turístico por la belleza de sus parajes (conecta con el Parque Nacional Celaque), un clima agradables y la presencia de los grupos indígenas lencas que habitan la zona desde tiempos precolombinos, los que conservan sus costumbres y formas tradicionales de producir artesanías y coloridos tejidos. El corredor contribuye a elevar el potencial de la Zona Occidental y sus enormes oportunidades de desarrollo por su riqueza natural y capacidad productiva, especialmente, en las áreas de los agro-negocios.
* **El Corredor Occidente:** comprende la CA-4 Chamelecón –Naco –La Entrada con una longitud de 94 kilómetros y continúa con La Entrada Copán Ruinas –El Florido, La Entrada – Santa Rosa de Copán con una longitud de 116 kilómetros. Este corredor es clave para impulsar el desarrollo económico de la zona noroccidental del país y recorre los municipios de Santa Rosa de Copán, Nueva Ocotepeque, El Poy, Agua Caliente, Chamelecón, Naco, La Entrada, Copán Ruinas, El Florido.

1. **Aspectos generales de la operación en términos de integración regional**
   1. El Gobierno de Honduras (GdH), en su tarea de posicionar al país como un centro de servicios logísticos regionales, tiene previsto para el período 2014-2018 una serie de intervenciones en los principales corredores de integración del país. El Banco apoya el esfuerzo inversor del Gobierno de Honduras, a través del Programa de Integración Vial Regional II; el cual tiene como objetivo contribuir al aumento de la productividad e integración nacional y regional de Honduras, mediante la mejora de la calidad de la infraestructura vial. El objetivo específico del proyecto es contribuir a mejorar el nivel de servicio de Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras, a través de aumento de carriles y rehabilitación de tramos a ser intervenidos que resultará en la disminución de los costos de operación vehicular y de los tiempos de viaje de los usuarios. Dado que bajo el actual esquema de APP en Honduras, los Corredores Logístico y Turístico ha sido concesionados, y que el GdH se ha comprometido a entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario, esta operación se dirigirá a intervenir en dichos corredores.
   2. El Corredor Logístico presenta tramos críticos caracterizados por reducciones sustanciales en los niveles de servicio, que afectan negativamente los tiempos de viaje y los costos de operación, y por tanto la conectividad funcional en dichos tramos. En particular, en el tramo de la carretera CA-5 Norte entre La Barca – Pimienta (muestra representativa del proyecto), se identifican algunas deficiencias en la capacidad de los mismos para dar respuesta al incremento en el tránsito de carga. Este es el único tramo de dos carriles de la CA-5 Norte, con un nivel de servicio calificado entre D y E, dependiendo el período del día y el sentido de circulación. Es importante destacar, que esta carretera es una ruta estratégica para la integración física del país y la región, al ser un segmento troncal del corredor logístico del país. Dicho tramo se localiza en el Valle de Sula que es el segundo ámbito logístico con estrecha relación entre San Pedro Sula y los municipios aledaños de Choloma, Villanueva, La Lima y El Progreso, donde se ha desarrollado la industria maquiladora de exportación.
   3. La presente operación financiará obras para mejorar el nivel de servicio en una de las principales vías de integración nacional y regional del país, es decir del Corredor Logístico; facilitando la movilidad de los bienes transables, mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad en vías de integración nacional y regional del país y contribuyendo al desarrollo económico y la mejora de la competitividad de Honduras. La ampliación de la capacidad del tramo La Barca – Pimienta y la mejora de las condiciones de su infraestructura, contribuirán a reducir los costos de operación de los vehículos en 21% y los tiempos de viaje en 36%. Las inversiones nacionales para mejorar este tramo contribuirán a mejorar la integración regional de Honduras, por facilitar el movimiento de mercancías hacia los mercados internacionales; y en la competitividad del comercio internacional que circula a través del corredor logístico de Honduras, lo cual se reflejará en un incremento del 41% de los vehículos de carga circulando diariamente por el corredor.
   4. El proyecto Corredor Turístico-Libramiento El Progreso será el segundo proyecto a contemplar dentro del financiamiento del programa. Esta intervención prevé dar continuidad al flujo eficiente del tránsito en su paso por la población de El Progreso (Departamento de Yoro). La elegibilidad del proyecto en base a los criterios establecidos en los criterios de elegibilidad, así como el alcance de las obras, su impacto en la integración regional y nacional, y beneficiarios del proyecto, serán establecidos a través de los estudios técnicos correspondientes.
   5. Finalmente, es importante destacar que esta operación complementa de manera sinérgica las inversiones en el Corredor Pacífico (HO-L1104), en el Corredor Agrícola (HO-L1033), y en el Corredor Turístico (HO-L1013). Así como, la labor que el Banco está realizando en la mejora de la gestión de los pasos de frontera en el Guasaule y El Amatillo. La optimización simultánea de la infraestructura vial y fronteriza, contribuye a que la reducción de tiempos y costos de viaje en los corredores de integración de Honduras tenga un impacto regional. En otras palabras, las reducciones en los costos de operación de los vehículos y los tiempos de viaje asociadas a la presente operación, tendrán un efecto positivo en el comercio internacional no sólo de Honduras, sino también de los países vecinos que transitan por estos corredores.
2. **Validación de criterios en el marco de la Estrategia de Integración**
   1. El Programa de Integración Regional Vial II (HO-L1121) está alineado con los desafíos de desarrollo incluidos en la Estrategia Institucional del Banco 2010-2020 (GN-2788-5), que se refiere a la necesidad de expandir la integración económica a través de la mejora en infraestructura regional que contribuya a incrementar la competitividad de los países y su inserción en cadenas de valor globales. La rehabilitación del segmento La Barca – Pimienta contribuirá a consolidar el Corredor Logístico de integración de Honduras, mejorando la conectividad de los puertos de Honduras y El Salvador, facilitando el traslado de mercancías del Océano Atlántico al Pacífico. Los resultados esperados de la rehabilitación de este tramo, en cuanto al incremento de la reducción de los tiempos de viaje de 36% y la reducción en los costos de transporte de 21%; contribuirán a incentivar el tránsito del comercio internacional por Honduras, reflejado en un incremento del 41% de los vehículos de carga circulando diariamente por el corredor logístico.
   2. El proyecto también está alineado y contribuye con el Marco de Resultados Corporativo (CRF), a través de los siguientes indicadores vinculados con el Desafío Regional de Integración Económica reflejados en la Matriz de Resultados del Programa: (i) kilómetros construidos o rehabilitados de un corredor de integración, puesto que rehabilitará y mejorará un tramo del corredor logístico de Honduras.
   3. Finalmente, de acuerdo a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), una operación de integración regional se clasifica como tal en la medida en la que atiende a uno de los cuatro criterios siguientes: (i) focalización multinacional, (ii) subsidiariedad nacional, (iii) adicionalidad regional, y (iv) compensación de fallas de coordinación. La presente operación cumple con el criterio de **Focalización Multinacional** ya que apoya una inversión del Gobierno de Honduras, enfocada en el objetivo de mejorar las condiciones de transitabilidad en vías de integración nacional y regional del país, contribuyendo a través de inversiones nacionales a generar una mayor interacción y conectividad entre los países de la región, y aportando a la meta de convertir a Honduras en uno de los principales centros logísticos de la región. Igualmente, el Proyecto es consistente con el criterio de **Adicionalidad Regional** puesto que las intervenciones del proyecto, aunque sean de carácter nacional, articulan esfuerzos nacionales en una visión regional estratégica al formar parte de un plan supranacional apoyado por el Banco, particularmente al establecido en la iniciativa regional de la RICAM en el marco del Proyecto Mesoamérica y de los corredores logísticos priorizados por el PAPTN.

1. El 28 de junio de 2002 en Mérida, Yucatán, México, los países firmaron el Memorándum de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). [↑](#footnote-ref-1)
2. En Honduras, las carreteras que forman la RICAM tienen una longitud de 9,034 km, incluyendo 4,904 km de corredores de integración y 4,130 km de ramales y conexiones complementarios. [↑](#footnote-ref-2)
3. Esta ruta es la más corta para conectar ambos extremos. A través del Corredor Pacífico circula el 95% de los bienes comerciados entre México y América Central [↑](#footnote-ref-3)
4. Programa de Integración Fronteriza (NI-L1083), Programa de Integración Fronteriza Costa Rica (CR-L1066). Guatemala y Panamá están en fase de preparación: Programa de Integración Fronteriza Guatemala - México (GU-L1086) y Programa de Integración Fronteriza de Panamá (PN-L1107). Honduras está iniciando el proceso de coordinación. [↑](#footnote-ref-4)
5. Documento que recoge los ejes estratégicos que atienden los desafíos que enfrenta la Nación y alrededor de los cuales debe ejecutarse la acción pública y privada que se encamina al cumplimiento de los objetivos intermedios de la Visión de País. [↑](#footnote-ref-5)
6. Planteamiento de políticas, programas y proyectos que en cada administración gubernamental, independientemente del Partido Político que lo presente y ejecute, aborda la forma como esa administración particular pretende contribuir al logro de las metas y mejora de los indicadores en cada uno de los ejes estratégicos del Plan de Nación. [↑](#footnote-ref-6)
7. Por las fronteras de El Amatillo y Guasaule circulan el 10% de las exportaciones y el 13% de las importaciones del país (BID, 2013). [↑](#footnote-ref-7)