

Banco Interamericano de Desarrollo

Honduras

Nota Técnica

Vialidad e Integración Regional

Octubre de 2014

Esta nota técnica fue preparada por: Leopoldo Montañez, Isabel Granada, Jacob Veverka (INE/TSP), Juan Manuel Leño (TSP/CPN), Irma Castillo, Alejandro Aguiluz, Juan José Larios, Daniel Torres Gracia (TSP/CHO), Jaime Granados (TIU/CCR), Manuel Márquez, Samuel Moreno (INT/TIU) y Ziga Vodusek (INT/INT)

GLOSARIO

AMDC	Alcaldía del Municipio del Distrito Central
BCH	Banco Central de Honduras
BTR	Bus de Tránsito Rápido
BOMT	Built Operation Maintenance Transfer (esquema de concesión)
COALIANZA	Comisión para las Alianzas Público Privadas
DEI	Dirección Ejecutiva de Ingresos
DGT	Dirección General de Transporte
DGAC	Dirección General de la Aeronáutica Civil
ENP	Empresa Nacional Portuaria
ENEE	Empresa Nacional de Energía Eléctrica
FHIS	Fondo Hondureño de Inversión Social
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GCG	Gestión Coordinada de Fronteras
GOH	Gobierno de la República de Honduras
GRD	Gestión del Riesgo
INSEP	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos
LAC	América Latina y Caribe
PDMOT	Plan de Desarrollo Municipal con Enfoque en Ordenamiento Territorial
PLANOT	Plan Nacional de Ordenamiento Territorial
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
SEFIN	Secretaría de Estado en los Despachos de Finanzas y Crédito Público
SERNA	Secretaría de Energía, Recursos Naturales, Ambiente y Minas
SOPTRAVI	Secretaría de Transporte, Obras Públicas y Vivienda

TPD	Tráfico promedio diario (vehículos por día en estación de conteo de vía)
UNAH	Universidad Nacional Autónoma de Honduras

Tabla de Contenidos

I. INDICADORES PRINCIPALES - VIALIDAD E INTEGRACION	5
II. INTRODUCCIÓN	6
III. MARCO INSTITUCIONAL Y LEGAL DEL SECTOR	7
IV. PRINCIPALES AVANCES Y ACTUALES RETOS DEL SECTOR	9
V. PRIORIDADES DEL GOBIERNO Y ÁREAS DE TRABAJO PROPUESTAS PARA EL BANCO EN EL SECTOR.....	18
VI. CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR A LA MATRIZ DE RESULTADOS DE LA EBP.....	25
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	27
VIII. ANEXOS	29

I. INDICADORES PRINCIPALES – VIALIDAD E INTEGRACIÓN HONDURAS

Tema	Nombre Indicador	Unidad	Valor	Fuente
Tamaño general del sector transporte	Participación del sector transporte y almacenamiento en el PIB	%	4.0	BCH (2012)
	Volumen de comercio exterior (importación + exportación)	M-Ton	8.5	BCH (2012)
	Proporción del tráfico de carga de comercio exterior movilizado por Puerto Cortés	%	90	ENP (2012)
	Total de pasajeros movilizados en aeropuertos	M-Pas/ año	1.0	DGAC (2012)
	Densidad de la red vial	Km/km2	0.13	INSEP (2012)
	Número de vehículos por cada 1000 habitantes	No.	400	DEI (2013)
	Unidades de transporte de carga registradas	No.	53,842	DEI (2013)
Transporte Inter-urbano	Km de vías primarias	Km	3,305	INSEP (2014) ¹
	Km de vías primarias pavimentadas	Km	2,077	INSEP (2014) ¹
	Km de vías secundarias	Km	2,897	INSEP (2014) ¹
	Km de vías secundarias pavimentadas	Km	295	INSEP (2014) ¹
	Km de vías terciarias	Km	8,957	INSEP (2014) ¹
	Km de vías terciarias pavimentadas	Km	0	INSEP (2014) ¹
	Km de vías inter-urbanas mantenidas	Km/año	6,000 ²	SEFIN-Fondo Vial (2013)
	Carga doméstica por carretera-productividad	Millones ton-Km	333.105	BID (2014) ⁵
Transporte Urbano	Km de vías urbanas para transporte masivo, construídas o rehabilitadas en los 5 corredores	Km/año	6	BID (2014)
	Km de ciclo-rutas en Tegucigalpa por cada 100.000 habitantes	Km/100.000 hab	0	AMDC
	Velocidad promedio de las unidades de transporte público en Tegucigalpa	Km/hr	9.4	PMUS
Seguridad Vial	Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes, en accidentes de tránsito	Víctimas/10 0.000 hab	27.3	BID (2013) ³

Logística de carga y GCF	Pasos de Frontera en operación	#	8	BID –ALG (2013) ⁴
	Pasos de frontera mejorados (operación o infraestructura)	#	0	Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) 2013

1. Red Vial Nacional. Secretaria de Obras Públicas y Transporte. INSEP (2014)
2. No reporta valor oficial. Valor corresponde a 50% de meta 2013 reportada por la Fuente
3. Avances en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe 2010-2012 (BID, 2013)
4. Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (Advanced Logistics Group, 2013)
5. Observatorio Regional de Logística. BID (2014)

II. INTRODUCCIÓN

1.1 La infraestructura de transporte de Honduras se compone principalmente por su red de carreteras interurbanas y el puerto de Cortés en el Atlántico. El país tiene 14,826 km de carreteras (0.13 km/km²) y 3,280 km de red troncal (81% pavimentada), incluyendo 206 km de doble calzada. El 71% de la red vial secundaria (2.055 Km), y el 100% de la red vecinal o terciaria (8,957 Km), no tienen pavimento. La red no pavimentada, la construida con material selecto y la que tiene tratamiento doble (12,787 km), representa 84% de la red total. El corredor Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortes, parte del Corredor Atlántico de la RICAM, es el único eje logístico consolidado, conectando; i) más del 30% de la población nacional; ii) 40% del PIB de sector servicios; iii) 30% del PIB del sector industrial y; iv) el tercer puerto centroamericano en tamaño (Pto Cortes; 500,000 TEU/año; 90% de carga marítima nacional, 50% de carga de comercio exterior). La infraestructura fronteriza y aduanera es limitada, dificultando el tráfico e incrementando costos de comercio¹.

1.2 La red vial secundaria y vecinal (11,854 km), es vital para el sector agropecuario de un país con vocación agrícola (13% del PIB), no obstante el 93% de dicha red no se encuentra pavimentada (material selecto o tierra), limitando el desarrollo de este sector. La actividad agrícola, ganadera y pesquera del país, se moviliza principalmente en red secundaria; estos sectores en conjunto representan 20% del PIB, 50% de las exportaciones y 50% del empleo. EEUU es el principal socio comercial, con 40% y 43% de las importaciones y exportaciones respectivamente, mientras Mesoamérica representa el segundo socio comercial (24% de exportaciones y 26% de importaciones)².

1.3 En cuanto al transporte urbano, la poca modernización del transporte público, el crecimiento de la tasa de motorización y la siniestralidad vial, caracterizan la situación. La operación del servicio se basa en afiliación de unidades por ruta y subsidios directos al operador, lo cual desincentiva la eficiencia y la calidad del servicio y, promueve la sobre-oferta informal. La

¹ Análisis, estrategia e instrumentos para mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (Advanced Logistics Group, 2013). Puerto Cortés, es el mayor puerto marítimo del país, con 1,157 m longitudinales distribuidos en 6 muelles y 314,000 m² de zona de almacenamiento. El Puerto ha iniciado su expansión física y operativa con miras a duplicar su movilización de contenedores. No se implementa la GCF entre aduanas y, el intercambio de información aduanera es muy bajo, generado discrecionalidad de los procedimientos aduaneros.

² Análisis, estrategia e instrumentos para mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (Advanced Logistics Group, 2013)

velocidad promedio de las unidades de transporte público es 9 Km/hr y, el porcentaje de superposición de rutas del transporte público es de 900%. El parque vehicular es de aprox 400 vehículos por cada 1000 habitantes, con crecimiento anual de 9,7% del parque automotor, frente al 5% del crecimiento de la población total (2012-2013). La tasa de crecimiento de motos fue 20% entre 2010 y 2011. De otra parte 56,9% de los vehículos registrados en 2013 eran usados y 43,1% nuevos (DEI). La DGT, planifica y gestiona el transporte público urbano a nivel nacional. Las municipalidades, ejecutan obras específicas de transporte urbano, no obstante no son autónomas administrativa y financieramente en la gestión del transporte y el sector en general está centralizado en el ente rector a nivel nacional³.

III. MARCO INSTITUCIONAL Y LEGAL DEL SECTOR

A. MARCO INSTITUCIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE EN HONDURAS

- 3.1 El INSEP, como secretaría sectorial del gabinete de infraestructura productiva⁴, es el ente rector del sector transporte en Honduras. El INSEP tiene funciones de planeación, coordinación, regulación, ejecución y evaluación de políticas, programas y proyectos de infraestructura y servicios de los sectores vial, marítimo, terrestre, ferrocarril y aéreo⁵.
- 3.2 El sector portuario está a cargo de la Empresa Nacional Portuaria, que por decisión del Gobierno trasladó en 2013, las funciones de la operación del principal puerto del país en el Atlántico (Puerto Cortés), a firmas especializadas, a través de contratos de Asociación Público Privado.
- 3.3 Dentro de este marco institucional complejo, y en proceso de ajuste, actualmente participan más de treinta autoridades públicas desde la administración central, hasta las autoridades municipales, incluyendo entidades de diez Secretarías de Estado, veinte órganos desconcentrados, dieciocho autoridades municipales, y cerca de quince gremios asociados del sector. La mayoría de estas entidades actúan sobre el sector de carreteras. (Ver Anexo 1. Marco institucional)⁶.

³ El Banco ha elaborado una nota multisectorial para la AMDC, en la cual se analiza en mayor detalle la situación y alternativas de acción en el transporte urbano en particular para el Distrito Central, a través de la implementación de tres ejes de acción multisectoriales: i) eje central, para las acciones en los centros históricos, ii) eje de inclusión urbana, para las intervenciones en áreas periféricas de la ciudad y; iii) eje de conectividad, para los principales ejes estructurantes de la ciudad.

⁴ Decreto PCM-001-2014: Se crea el Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva, integrado por: Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), Fondo Vial, Comisión para las Alianzas Público Privadas (COALIANZA), Empresa Nacional Portuaria (ENP), Empresa Nacional de Energía Eléctrica (ENEE), Empresa Hondureña de Telecomunicaciones (HONDUTEL), Empresa de Correos de Honduras (HONDUCOR) y, Comisión del Control de Inundaciones del Valle de Sula. Un Coordinador Sectorial a cargo del Gabinete, es responsable de las Secretarías de Estado, entes desconcentrados o descentralizados, reguladores, programas, proyectos y empresas públicas del sector.

⁵ Si bien en el año 2014 se toma la decisión de desvincular el subsector aéreo del INSEP, creándose el Instituto Hondureño de Aeronáutica Civil, el cual seguirá directrices de Presidencia, Secretaría de Defensa y Dirección de Investigación e Inteligencia del Estado, esta decisión está en proceso de implementación.

⁶ Incluyendo las siguientes Secretarías: Presidencia, Finanzas, Defensa, Seguridad, Agricultura y ganadería, Turismo, Industria y Comercio, Planeación, Recursos Naturales, Tribunal Superior de Cuentas. A inicios del 2014, el Gobierno emite el Decreto PCM-001-2014 denominado a través de cual define la nueva organización de las Secretarías de Estado, Gabinetes y coordinadores de la estructura pública del Estado, a través de siete gabinetes sectoriales: gobernabilidad, desarrollo social, desarrollo económico, infraestructura, regulación económica, seguridad/defensa y, relaciones internacionales. El Decreto simplificado la estructura previa, fusiona secretarías, sin cambiar el rol o la participación que tienen las secretarías en el sector transporte

- 3.4 Las Municipalidades comparten competencias con INSEP, en la ejecución de proyectos de transporte urbano. La DGT en el nivel nacional otorga, modifica y renueva permisos de explotación, define tarifas de servicio, itinerarios de operación y pesos, dimensiones y capacidades de los vehículos, para todas las municipalidades del país. Algunas de las municipalidades de mayor tamaño, cuentan con Gerencia de Construcción responsables de proyectos de transporte, a través de dependencias como: i) Infraestructura (planificación, construcción y supervisión de obras); ii) Ordenamiento vial (paradas, semaforización, estudios viales); y iii); mantenimiento (malla vial y otras infraestructuras públicas urbanas). En dichas municipalidades, cerca de seis autoridades comparten responsabilidades de regulación y control del transporte, sin una cabeza responsable de coordinación de sus acciones.
- 3.5 En la ventanilla privada del sector participan principalmente INSEP, SEFIN, Comisión para las Alianzas Público Privadas (COALIANZA), Superintendencia de Asociaciones Público Privadas (SAPP) y la Banca Comercial a través de autoridades administradoras de contratos de Asociación Público (Fideicomisos de Administración y Concesionarios). Los organismos multilaterales, bilaterales y donantes, tienen participación relevante en la inversión del sector (Ver Anexo 1. Marco Institucional).
- 3.6 De acuerdo con lo señalado, las principales características del marco institucional para el sector transporte en Honduras, están representadas por: i) una elevada concentración a nivel nacional de la planificación y ejecución de proyectos del sector, principalmente en el sector carretero, dentro de las funciones a cargo del ente rector del sector; ii) una coordinación inter-institucional compleja debida a la gran diversidad de entidades y otros actores que participan en la formulación y ejecución de proyectos del sector, en ocasiones con mezcla y superposición de funciones; iii) la tendencia a la delegación del sector público al sector privado, en la administración de los sectores aéreo, vial y portuario⁷; y iv) la participación de otros programas que cuentan con recursos, capacidad técnica y de gestión, en la ejecución de proyectos relevantes del sector.

B. NORMATIVA DEL SECTOR

- 3.7 En general, el sector transporte en Honduras cuenta con al menos diez leyes y otros instrumentos normativos, con sus respectivas modificaciones, que hacen compleja una visión normativa integral del sector. Existen leyes por modo de transporte (carretera, aéreo, marítimo, etc), por tipo de servicio (publico, colectivo, privado), o por actividad del operador (carga, pasajeros); La mayoría de estas leyes tienen modificaciones que en algunos casos, son de tipo sustantivo. Las modificaciones tienden a ser propuestas por demanda de grupos de interés, y no como resultado de ejercicios pre-establecidos de actualización. Algunos subsectores tiene leyes dictadas hace más de cuarenta años y, en otros casos no existen (i.e transporte urbano, ó logística de Transporte).
- 3.8 En el transporte urbano, el reglamento general de la Ley de Transporte Terrestre (Decreto 319 de 1976), entrega a la DGT, la función de otorgar, modificar y renovar permisos de

⁷ La inversión privada en el sector se estima en USD 940 M toda bajo esquemas de concesión de primera generación (TIPO BOMT), distribuidos en USD 30 M en el sector aéreo (USD 9 M ejecutados), USD 655 M en puertos y USD 255 M en vialidad, los últimos dos en proceso de cierre financiero

explotación de operadores de transporte urbano, así como proponer tarifas de servicio, establecer itinerarios de operación y reglamentar pesos, dimensiones y capacidades de los vehículos, entre otras funciones (Artículo 9, Acuerdo 200-86). El Gobierno considera en la actualidad, una nueva modificación a esta Ley.

- 3.9 Teniendo en cuenta lo anterior, las principales leyes del sector transporte y sus subsectores en Honduras, incluyen las siguientes: i) Ley de Transporte Terrestre (1976); ii) Ley de Vías de Comunicación Terrestre (1959); iii) Ley de Tránsito (2006); iv) Ley del Fondo Vial (1998); y v) Manual de Carreteras (1996); v) Ley de Aeronáutica Civil (1998); vi) Ley de Promoción y Desarrollo de Obras públicas y de la infraestructura nacional (1998; concesiones aeroportuarias); vii) Ley constitutiva orgánica de la Empresa Nacional Portuaria –ENP- (1965); viii) Ley Orgánica de la Marina Mercante (1994); ix) Ley del Ferrocarril Nacional (1958); x) Ley especial para simplificación de procedimientos de inversión en infraestructura pública (2011); y xi) Ley de promoción de la Alianza Público – Privada.

IV. PRINCIPALES AVANCES Y ACTUALES RETOS DEL SECTOR

A. FINANCIAMIENTO DEL SECTOR

- 4.1 Según el Banco Central de Honduras, los servicios de transporte y almacenamiento representan el 4% del PIB, y han crecido un 7.8% en promedio entre los años 2007 y 2012. La inversión pública en transporte ha pasado del 1% del PIB en el año 2002 al 2% en el año 2013. Según el INSEP, dicha inversión se ha destinado principalmente a la rehabilitación de carreteras primarias (1% del PIB), mantenimiento de red vial primaria y secundaria (0.5% del PIB) e inversión en puertos (0,2% del PIB). De acuerdo con SEFIN, el presupuesto para el sistema vial en el año 2013 fue aproximadamente US\$ 257 millones (\$ 5.143 millones de Lempiras), de los cuales US\$ 139 millones (\$ 2.795 millones de lempiras) corresponden a recursos ejecutados por INSEP (antes SOPTRAVI), US\$84 millones (\$1.691 millones de lempiras) ejecutados por la Cuenta del Milenio y, US\$ 33 millones (\$ 657 millones de lempiras) ejecutados por el Fondo Vial. Las fuentes de financiación tradicionalmente utilizadas han sido recursos internos del presupuesto nacional, la banca multilateral (Banco Mundial, BCIE, BID) y otros cooperantes/donantes (Fondo Nórdico de Desarrollo, Fondo de Kuwait, Cooperación Suiza, KFW Alemania, China-Taiwán, México, España). Acorde con SEFIN, en el año 2013 cerca del 30% de las inversiones corresponden a recursos nacionales y el 70% a recursos externos.
- 4.2 Según estimaciones de COALIANZA, la inversión privada total de referencia, a través de asociaciones público privadas en el sector transporte, se estimó en USD 940 M para el 2013 (esquemas de concesión de primera generación TIPO BOMT), distribuidos en USD 30 M en el sector aéreo (USD 9 M ejecutados), USD 655 M en puertos y USD 255 M en vialidad.

B. INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA INTEGRACIÓN NACIONAL

- 4.3 De acuerdo con el INSEP, la red vial carretera de Honduras se compone de 14,826 km de carreteras (0.13 km/km²), de las cuales 3,280 km corresponden a la red troncal (81% pavimentada), distribuidos en 21 rutas nacionales (22% de red vial). Cerca de 20% de la red

pavimentada (715 km), tiene un TPD superior a 4.000 vehículos; un 60% (1.980 km), tiene un TPD entre 1.000 y 4.000 vehículos y el restante 20%, un TPD inferior a 1.000 vehículos, según proyecciones estimadas de INSEP (ya que no se hacen conteos desde el año 2000).

4.4 Desde 2004, el GOH emprendió un programa de intervención en los corredores principales de la red vial con apoyo del BID y otros organismos multilaterales y bilaterales. Igualmente, el GOH, a través de la Secretaría de Obras Públicas y Vivienda -SOPTRAVI, formuló el Plan Estratégico de Carreteras PEC 2010-2014 e implementó con recursos propios, parte de los proyectos allí previstos.

4.5 Como parte del programa mencionado las mayores inversiones se focalizaron en cuatro corredores, siendo estas: i) ampliación a cuatro carriles y mejoramiento del corredor logístico en el tramo Tegucigalpa - San Pedro Sula de la carretera CA-5 Norte (financiamiento BID, Banco Mundial y Millenium Challenge Account). La operación de la CA-5 Norte se entregó en concesión en 2013, desde Puerto Cortés (atlántico) hasta Guascorán (frontera con El Salvador en el Pacífico), incluyendo la construcción de un tramo de baja altura denominado canal seco (San Antonio – Guascorán); ii) Construcción del tramo Gualaco – Bonito del Corredor Agrícola (financiamiento BID); que conecta la principal despensa agrícola al oriente con la capital y Puerto Castilla (atlántico); iii) concesión tramo La Barca - Ceiba y conexión Progreso – San Pedro Sula, del Corredor Turístico (originalmente financiamiento BID reorientado a emergencia invernal) y ;iv) Programas de corredores estratégicos, empleo, carreteras de Olancho y reconstrucción/mejoramiento de SOPTRAVI (financiamiento BCIE, Banco Mundial y Fondos Nacionales). Estos proyectos están incluidos dentro de los dieciséis corredores priorizados del Plan Estratégico de carreteras PEC, 2010-2014, formulado a finales del 2010⁸.

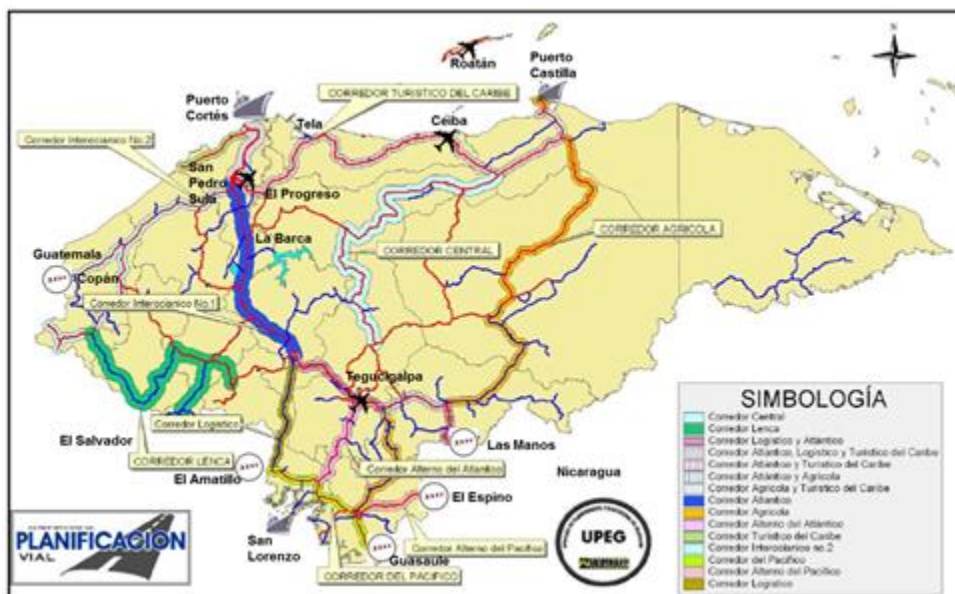
4.6 El corredor Tegucigalpa - San Pedro Sula - Puerto Cortes, ruta CA-5 norte, es parte del Corredor Atlántico de la RICAM; y comprende de 100 km de dobles calzadas finalizadas en el año 2013 con financiamiento parcial del BID (existen 206 km de doble calzada en el país). Este corredor concentra la capital política (Tegucigalpa; 1.2 millones de habitantes), la ciudad más industrial del país (San Pedro Sula; 1 millones de habitantes), el sector servicios (40% del PIB), el sector industrial (30% del PIB) y el tercer puerto centroamericano (Pto Cortes; 500,000 TEU/año; 90% de carga marítima nacional, 50% de carga de comercio exterior)⁹.

⁸ i) Las intervenciones en la CA-5 Norte financiadas a través de estos tres organismos, han acumulado cerca de 213 km, de los cuales la evaluación de resultados de las intervenciones financiadas por la Cuenta de Desafío del Milenio (109 km), estiman hasta 1,3 millones de beneficiarios (<http://www.mcc.gov/documents/reports/qsr-2010002030906-honduras.pdf>), mientras los informes de implementación del Banco Mundial califican como satisfactorio el resultado de su intervención (<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37219221>). En el caso del financiamiento del BID (52 km), la evaluación económica del proyecto, actualizada a 2013, estima beneficios directos hasta por US\$ 47,3 millones (<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37222878>).

En el caso de ii), iii) y iv), los proyectos se encuentran aún en ejecución y no tienen evaluación de resultados.

⁹ EEUU es el principal socio comercial, con 40% y 43% de las importaciones y exportaciones respectivamente, mientras Mesoamérica representa el segundo socio comercial (24% de exportaciones y 26% de importaciones). Fuente: Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (IDB, 2013).

FIGURA 1. INFRAESTRUCTURA PRINCIPAL DE TRANSPORTE EN HONDURAS



4.7 A nivel nacional la situación de vialidad e integración logística, se puede caracterizar por los siguientes aspectos:

- i. Presenta un único corredor vial, consolidado como eje logístico estructurante (Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés; 299 km);
- ii. Tegucigalpa y San Pedro Sula como nodos de mayor consumo y desarrollo industrial, expanden su influencia hacia Comayagua y el Valle de Sula, creando ámbitos de actividad logística relevante (Ver Anexo 3);
- iii. La Ceiba (al norte) y Choluteca (al Sur) representan ámbitos logísticos de menor tamaño, que requieren mejorar su conectividad con el eje logístico estructurante o con otras zonas de potencial desarrollo comercial (Ver Anexo 3);
- iv. Salvo los ejes y nodos y ámbitos logísticos mencionados, el desarrollo de la red vial es heterogéneo.¹⁰
- v. La actividad agrícola, ganadera y pesquera del país, se moviliza principalmente en red secundaria, teniendo dicha red gran relevancia para el crecimiento de un país cuya producción tiene vocación agrícola.¹¹

¹⁰ De acuerdo con el INSEP, 84% de la red vial (12,787 km) no ofrece las condiciones adecuadas para la operación eficiente del transporte (sumatoria de km sin pavimento, con material selecto y, con tratamiento doble).

¹¹ Ver análisis productivo Anexo 3. Estos sectores en conjunto representan 20% del PIB, 50% de las exportaciones y 50% del empleo.

- vi. La red vial tiene un alto costo de oportunidad de la inversión en mantenimiento rutinario.¹²
- vii. Las exportaciones son altamente dependientes de la red vial (80% de carga se mueve por carretera), de la eficiencia en los pasos de frontera terrestre y de la competitividad de Puerto Cortés en el Atlántico.¹³
- viii. Los aeropuertos y las instalaciones de control fronterizo tienen deficiencias de infraestructura, equipamiento y operación
- ix. Puerto Cortés desarrolla en la actualidad un proceso de modernización y ampliación con una terminal especializada de contenedores, que requiere ser finalizado para lograr la relevancia logística regional del puerto y del país.
- x. El ferrocarril jugó un papel importante hasta la década de los años ochenta, particularmente en la comunicación entre San Pedro Sula y Puerto Cortes, y como medio de transporte del banano producido en la zona norte del país, hacia Tela y La Ceiba en el Atlántico. Actualmente no es relevante y frente a opciones de recuperación en el marco de un corredor interoceánico, o incluso como de recuperación como tren de pasajeros, no se ha identificado a nivel nacional o regional, un proyecto con las características de demanda-km suficiente para lograr la viabilidad financiera.

4.8 Teniendo en cuenta lo anterior y el rol para la integración interna, propio de la red vial nacional, se estima que dicha red puede estar sometida a dos dinámicas fundamentales en los próximos años: a) mayor presión sobre las vías alimentadoras de los corredores mejorados, debido al efecto combinado del crecimiento en el tráfico generado, el deficiente estado de la red en tramos con débil mantenimiento rutinario y, el alto nivel de vulnerabilidad en tramos estratégicos de dichas vías alimentadoras; y b) aumento en costos de transporte y menor competitividad interna y externa de las principales zonas de producción agrícola al oriente y occidente del país, debido al estado heterogéneo de las conexiones viales de dichas zonas, con los ejes logísticos estructurantes de la red primaria y con los puertos de Castilla (Atlántico) y, San Lorenzo (Pacífico)¹⁴.

¹² Por efecto combinado de la reducción de inversiones en mantenimiento vial rutinario 2010-2013 y la vulnerabilidad de la red a los efectos del cambio climático, en Honduras por cada USD 1/km no invertido en mantenimiento vial, fue necesario invertir hasta USD 9/km en rehabilitación en la misma vía, cuatro años después. Los daños y pérdidas a la infraestructura vial, debidos al huracán Mitch en 1998, aún son visibles en el territorio. Honduras se encuentra entre los países de mayor vulnerabilidad de la región. (Fuente: Diagnóstico para la incorporación de instrumentos y mecanismos de gestión de riesgos de desastres en el sector infraestructura carreteras de Honduras, BID, 2013)

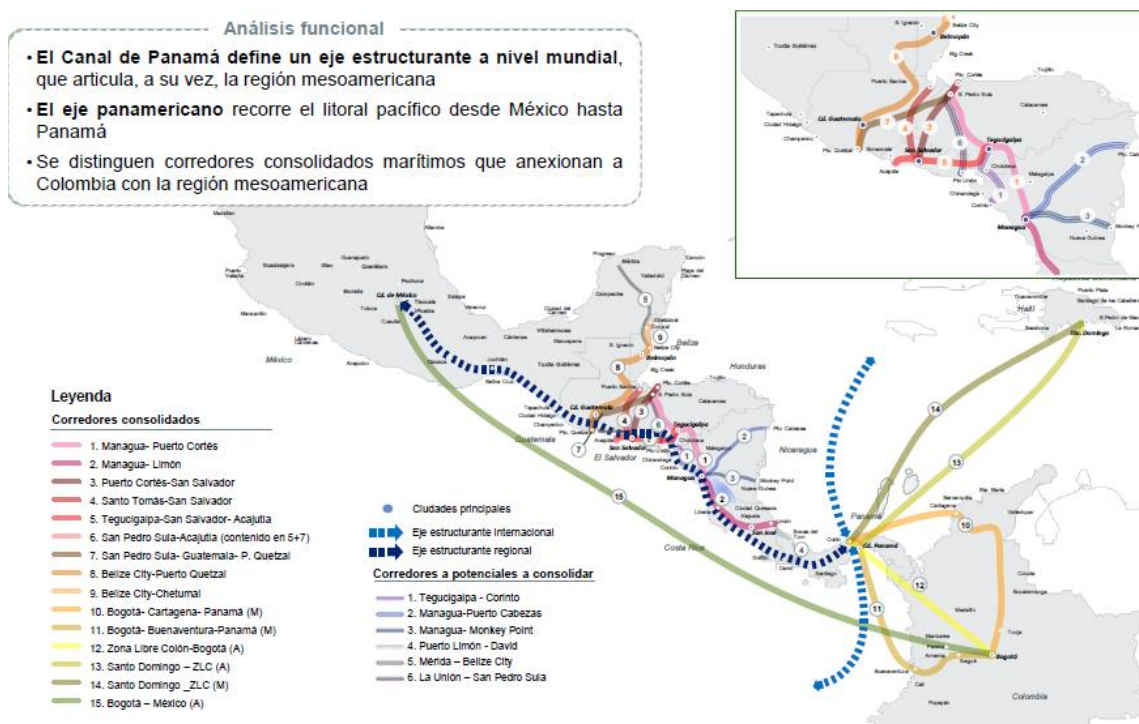
¹³ Según la DGT, se estimó que el país contaba con una flota de 53.842 vehículos de carga. Los grandes camiones articulados por lo general están destinados a la movilización de carga de comercio exterior, mientras que los intermedios y pequeños se destinan a la movilización de carga interna.

¹⁴ La relación entre pérdida de competitividad y estado heterogéneo de la red, es evidente a partir de los modelos de evaluación de rentabilidad económica de proyectos viales, como el HDMIV, en el cual una carretera en mal estado, representa un mayor costo/km para el camión transportador, costo que hace mayor el costo de la carga, y del producto transportado, reduciendo su oportunidad de competir. El mejoramiento de 65 kms de vías rurales en Honduras, junto con capacitaciones en manejo de negocios en áreas rurales, está asociado al incremento en áreas cultivadas de mayor valor para 6,000 agricultores en 8,400 hectáreas, de acuerdo con resultados de un programa implementado por la Cuenta de Desafío del Milenio-Honduras (<http://www.mcc.gov/documents/reports/qsr-2010002030906-honduras.pdf>).

C. INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL

- 4.9 La integración regional de la red vial de Honduras se asocia con su posición geográfica frente a los corredores terrestres y marítimos consolidados de Mesoamérica, con la localización de las principales ciudades, la presencia de costas sobre el Mar Caribe y el Océano Pacífico, con el funcionamiento de los pasos de frontera terrestre con Guatemala, El Salvador y Nicaragua y con la localización y operación de sus principales puertos.
- 4.10 La infraestructura de transporte carretero asociado a la integración regional, se caracteriza por tres ejes Norte-Sur que comunican las costas Atlántica y Pacífica con la capital Tegucigalpa en el centro-sur de país, San Pedro Sula al norte, y otras ciudades importantes; y por dos ejes horizontales que comunican las fronteras terrestres con el interior del país, uno al norte (corredor Turístico sobre el Atlántico) y otro al sur entre las fronteras de El Salvador y Nicaragua (Corredor Pacífico)¹⁵. Ver siguiente Figura.

FIGURA 2. RED DE TRANSPORTE EN HONDURAS EN LA REGIÓN MESOAMÉRICA



- 4.11 Los principales retos para que esta red vial cumpla su rol de integración regional, se caracterizan por los siguientes aspectos:
- i. El tamaño de la economía impone la integración comercial a nivel Mesoamérica como escala necesaria para potenciar el crecimiento de la producción nacional; bajo

¹⁵ Puerto Cortés, complementa el rol de integración regional que tiene el país, teniendo en cuenta el dicho puerto moviliza carga de importación y exportación tanto de Honduras, como de El Salvador, Nicaragua y El Salvador. El sector aeroportuario, a diferencia del portuario, no es relevante en materia de integración regional, por su escala y limitaciones de operación.

esta visión las cadenas más relevantes para la integración comercial y productiva de Honduras con la región, incluyen aceite de palma, envases de papel & cartón, jabones/detergentes y panadería/galletería¹⁶;

- ii. Las condiciones inadecuadas para la operación de una buena parte de la red vial (86% de la red no está pavimentada de acuerdo con INSEP), demanda una estrategia agresiva de mejoramiento y rehabilitación, de corredores claves para facilitar la conectividad de la RICAM y la integración comercial Mesoamericana, dentro de los cuales el Corredor Pacífico Hondureño al sur del país, es el principal eje estructurante regional;
- iii. Otros ejes regionales estratégicos para la integración intermodal mesoamericana incluyen¹⁷: a) eje Puerto Cortes – San Pedro Sula – San Salvador – Puerto Acajutla¹⁸; b) eje Managua-Tegucigalpa – Puerto Cortés¹⁹ y; c) eje San Pedro Sula – Guatemala – Puerto Quetzal²⁰; y
- iv. La inversión en mantenimiento de la red vial y el control de sobrepeso del transporte de carga, continúan siendo retos relevantes para el sector y garantizan cumplir la vida útil de las inversiones de rehabilitación de la red clave para la integración regional, bajo condiciones óptimas de operación²¹.

D. TRANSPORTE URBANO

4.12 Históricamente, el ente rector del sector, a través de su Dirección General de Transporte – DGT, ha planificado y gestionado la operación del transporte público urbano de las

¹⁶ Ver detalle Anexo 4. Estas cadenas son las que más contribuyen a aumentar el intercambio comercial entre los países de la región mesoamericana (integración comercial) y a; posicionar a la región mesoamericana como bloque comercial frente a otras economías (integración productiva). Otras cadenas relevantes en el país como café, maquila, arroz, frijol y carne entre otros, también requieren reducciones en costos de transporte asociados a la red vial de integración interna. Fuente: Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (IDB, 2013)

¹⁷ El desarrollo de estos ejes se da en la medida que pueden incorporar mejoras en carreteras, puertos, aeropuertos instalaciones logísticas, marco regulatorio y fortalecimiento institucional, que tienen alto impacto en el mejorar la funcionalidad y la gestión comercial del corredor.

¹⁸ Concentra $\frac{3}{4}$ partes del volumen comercializado entre Honduras y El Salvador (11.6 Millones de toneladas de exportación e importación); interconecta importantes centros poblacionales (2.7 millones) e industriales de ambos países (San Salvador; San Pedro Sula), articulando cadenas productivas líderes de producción y exportación.

¹⁹ El eje atraviesa Nicaragua y Honduras, y enlaza los principales núcleos productivos de ambos países, permitiendo acceso a la costa Atlántica de carga nicaragüense. El corredor tiene flujos de comercio exterior, asociados a industrias de la construcción, alimentos y agricultura que requieren de Puerto Cortés para llegar al atlántico, al no disponer los puertos nicaragüenses de calado suficiente.

²⁰ Este eje tiene flujos transnacionales de carga entre San Pedro Sula y Puerto Quetzal, y entre Ciudad de Guatemala y San Pedro Sula. Los primeros son principalmente de carga hondureña de comercio exterior, que recurren a Puerto Quetzal para su exportación por el Pacífico, así como la relación entre ambas ciudades. El intercambio comercial Honduras-Guatemala, que facilita este eje, representó en 2011 más de 30% de las exportaciones de Honduras a la región mesoamericana, y 20% en el caso de las exportaciones de Guatemala.

²¹ El Fondo Vial, es responsable del mantenimiento vial de la red a cargo del INSEP. De acuerdo con SEFIN, el Fondo Vial invierte cerca de US\$ 20 M/año provenientes de transferencias del impuesto a la gasolina. Entre el 2000 y el 2009, dicho mantenimiento se hizo principalmente a través de microempresas asociativas. Las transferencias y el número de microempresas ha disminuido paulatinamente, en detrimento del alcance y calidad del mantenimiento rutinario en toda la red vial. La gestión de mantenimiento se ve agravada por la falta de un sistema de control de pesos y dimensiones de los camiones. Existe un reglamento de control de pesos de los vehículos de carga pero no se aplica y por consiguiente circulan camiones con excesivo sobrepeso, lo cual provoca un acelerado efecto destructivo de los pavimentos. Las básculas móviles que hace algún tiempo adquirió INSEP, no están en operación. Recientemente se acordó un reglamento de control de pesos y dimensiones para todos los países centroamericanos, el cual concuerda en su mayor parte con la legislación hondureña.

municipalidades, desde el nivel nacional. Las municipalidades por su parte se han dedicado a ejecutar algunas obras específicas de transporte urbano (las de menor inversión), no obstante no son autónomas en la planificación, operación y control del transporte urbano y dependen de las decisiones de la DGT.

- 4.13 El GOH en la actualidad, busca promover el fortalecimiento de la descentralización municipal, marco en el cual la descentralización vial representa un reto relevante para el sector²². El Reglamento General a la Ley de Transporte Terrestre entrega a la DGT las funciones de otorgar, modificar y renovar permisos de explotación, proponer tarifas de servicio, establecer itinerarios de operación y reglamentar pesos, dimensiones y capacidades de los vehículos, entre otras funciones, en todas las ciudades del país (Artículo 9, Acuerdo 200-86).
- 4.14 La modernización del transporte público, el crecimiento de la tasa de motorización y la siniestralidad vial, se incluyen dentro de los retos relevantes para el transporte urbano. El parque vehicular registrado en Honduras (2012), asciende a 1.184.105 unidades (aprox 400 vehículos por cada 1000 habitantes)²³. Entre 2010 y 2011 el parque automotor creció un 6,6% y entre 2011 y 2012 un 9,7%. Las motos por su parte también han tenido un acelerado crecimiento (cerca del 20% entre 2010 y 2011). En el año 2013 el 56,9% de los vehículos que ingresaron al registro de la DEI eran usados y el 43,1% nuevos.
- 4.15 La operación del servicio de transporte público se basa en licencias de afiliación de unidades por ruta y subsidios directos al operador, lo cual desincentiva la eficiencia y la calidad del servicio (velocidad promedio de 9 Km/hr) y promueve la sobre-oferta informal. La velocidad promedio de las unidades de transporte público es 9 Km/hr y, el porcentaje de superposición de rutas del transporte público registradas es de 900%.
- 4.16 En relación con la seguridad vial, Honduras está dentro de los primeros diez países de la región en accidentalidad vial (17 muertes por cada 100.000 habitantes, al año), mientras la accidentalidad del transporte público se duplicó entre 2007 y 2011. Accidentalidad el transporte público paso del 11% al 19% de total de accidentes viales entre 2007 y 2011. Fuentes: Observatorio de la violencia (2011), Consejo Nacional de Seguridad Vial (2013), PMUS (2013). Entre las principales causas de la accidentalidad vial en Honduras, se encuentran el incumplimiento de las señales de tránsito, la distracción del conductor, fallas mecánicas, exceso de velocidad y alicoramiento.

²² Al menos seis autoridades desde el nivel central, comparten responsabilidades de regulación y control del transporte, sin una cabeza responsable de coordinación de sus acciones, ni una coordinación reglamentada con las autoridades municipales. La principales Municipalidades (Tegucigalpa y San Pedro Sula), cuentan con dependencias de Gerencia de Construcción, que ejecutan proyectos asociados al transporte urbano, y que en su estructura interna cuentan con dependencias de; i) Infraestructura (planificación, construcción y supervisión de obras); ii) Ordenamiento vial (paradas, semaforización, estudios viales); y iii); mantenimiento (malla vial y otras infraestructuras públicas urbanas). Dentro del INSEP, las dependencias de la DGT son: i) Estudios económicos (tarifas del transporte público); ii) certificados y permisos (expedición/registro de permisos de operación), inspectoría y, iv) departamento de subsidios (control y pago a operadores).

²³ En Tegucigalpa se estima que circulan entre 380.00 y 400.000 vehículos particulares. No hay un inventario o censo de este tipo de vehículos. Los únicos datos existentes provienen de los registros de la Dirección Ejecutiva de Ingresos. La placa o matrícula es de carácter nacional, por lo cual, los vehículos matriculados en otras ciudades pueden estar circulando en la capital y en consecuencia no le pagan tributos a la ciudad para mantener la red vial. Fuente: DEI (2013)

- 4.17 Teniendo en cuenta lo anterior, la situación actual del transporte urbano en Honduras se caracteriza principalmente por los siguientes aspectos: i) congestión vehicular; ii) servicios de transporte público con sobre oferta, informalidad, inseguridad, siniestralidad y falta de modernización; iii) Incremento del transporte individual motorizado legal e informal; iv) Mal estado, vulnerabilidad y falta de infraestructura de logística urbana de carga y pasajeros; v) Marco legal desactualizado y débil coordinación entre autoridades responsables; e vi) Inexistencia de políticas macro en materia de contaminación ambiental, crecimiento del tráfico y financiamiento, para el sector.

E. GESTIÓN COORDINADA DE FRONTERAS

- 4.18 Históricamente las instalaciones de los centros de control fronterizo en operación, presentan marcadas carencias en materia de infraestructura y equipamiento, que han venido propiciando el incremento de ineficiencias operativas aduaneras asociadas a aglomeraciones de contenedores en ambos lados de la frontera²⁴. El Florido, paso de frontera Honduras-Guatemala, y los pasos de frontera de Honduras con el Salvador (El Amatillo y El Poy), son las instalaciones de mayor volumen de carga movilizada, ente los ocho pasos de frontera del país²⁵. Estos dos últimos han venido funcionando como aduana integrada desde 2001. Como efecto de las ineficiencias de infraestructura y equipamiento en las aduanas, se han identificado restricciones al paso de equipos de carga extranjeros en algunas fronteras. De igual forma, ha existido una moderada presencia de equipos para la revisión de la carga de tipo no intrusivo, hecho que ha incrementado con el tiempo, la inseguridad a la cadena logística²⁶.
- 4.19 Las administraciones de aduanas de otra parte, y particularmente el personal de los pasos fronterizos, son crecientemente blanco potencial de las organizaciones criminales, mientras el contrabando de mercancías continúa siendo un problema aún no resuelto²⁷. Numerosas fronteras no ha dispuesto de una zona primaria habilitada, cerramientos y seguridad. La ventanilla única ya está desarrollada (en desarrollo pago electrónico y flujo de trabajo) y el Operador Económico Autorizado se encuentra en fase de socialización con el sector privado. No obstante, el escaso uso de sistema de evaluación de las aduanas, dificulta evidenciar la evolución en estas medidas. Dentro de la evolución institucional en las autoridades aduaneras en los últimos años, se ha venido presentando diversidad y

²⁴ El Banco analizó en 2012, los aspectos que dificultan la operación del paso de Frontera de El Amatillo, entre Honduras y El Salvador, como parte del estudio "Diseño de un esquema operativo y de procesos para los centros de control del transporte de cargas en el puente de la amistad del paso de frontera El Amatillo (SV – HN)". Solo en este caso, los retrasos en la operación, afectan la movilización de 4% en valor de todas las exportaciones del país (US\$ 258 millones) y, 7% de las importaciones (US\$ 588 millones).

²⁵ Existen ocho pasos de frontera, con el siguiente ranking nacional según toneladas movilizadas por año (importación + exportación); i) El Florido (Honduras – Guatemala), ii) El Poy (Honduras – El Salvador), iii) El Amatillo (Honduras – El Salvador), iv) Agua Caliente (Honduras – Guatemala), v) Las Manos (Honduras – Nicaragua), vi) El Guasaule (Honduras – Nicaragua); vii) Corinto (Honduras – Guatemala), viii) La Fraternidad/El Espino (Honduras – Nicaragua). Fuente: Dirección Ejecutiva de Ingresos –DEI. (2013)

²⁶ Fuentes: i) POD HO-L1015 Modernización de la Aduana de Puerto Cortés, a través de su componente de fortalecimiento de la infraestructura y equipamiento de la aduana de Puerto Cortés; ii) HO-L1055 Programa de consolidación de la gestión fiscal y municipal, que incluye un componente de eficiencia y eficacia en el control aduanero.

²⁷ Un análisis de seguridad en pasos de frontera del Corredor Pacífico en 2013, que incluyó los pasos de frontera en Honduras asociados a este corredor, identificó cerca de veintidós riesgos distintos que pueden afectar la seguridad de la carga en las fronteras. El análisis incluyó México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. En el caso de Honduras, 16 de los 22 riesgos, fueron clasificados como nivel de riesgo alto (Programa de Seguridad Personal y del Transporte de Mercancías en el Corredor Pacífico, BID, 2013)

duplicidad de agencias gubernamentales que participan en las actividades de despacho aduanal²⁸.

- 4.20 Honduras ocupa el lugar 85 en el Índice de Facilitación de Comercio del 2014 del Foro Económico Mundial, posición más baja entre países del Mercado Común Centroamericano (MCCA). En eficiencia y transparencia en la administración de fronteras, ocupa la posición 104. Las ineficiencias en procedimientos de cruce de fronteras afecta la competitividad de la región, y de los pequeños productores en especial. Los tiempos de espera en frontera, pueden retrasar las mercancías por días y aumentar su precio final. Los costos de los trámites fronterizos pueden agregar hasta 12% del precio de comercialización dentro de la región. Lo anterior se refleja en deficiencias de seguridad, recaudación y salud de personas, animales y vegetales, en cruce de frontera.
- 4.21 De acuerdo con lo anterior, en relación con la gestión coordinada de fronteras en sus seis pasos de frontera habilitados, se requiere modernizar el control fronterizo en temas clave como son: (i) la seguridad nacional, asociada a tráfico ilícito de personas, armas, estupefacientes, y lavado de activos, entre otros; (ii) la recaudación y el control fiscal para aumentar los ingresos en su presupuesto nacional; (iii) el control fito y zoonosanitario y de salud, para asegurar el control de la salud de las personas, la protección de su fauna y flora y la conservación del medioambiente; y (iv) la mejora en la facilitación del comercio internacional reduciendo costos transaccionales en aspectos claves de los procesos de control²⁹.

V. PRIORIDADES DE GOBIERNO Y ÁREAS DE TRABAJO PROPUESTAS PARA EL BANCO EN EL SECTOR

A. PRIORIDADES DEL GOBIERNO

- 5.1 Como marco de política general existen (i) la “Visión de País”, aprobada por el Congreso Nacional en 2010, con un periodo de 28 años, (ii) el “Plan de Nación” (aprobado también en 2010), con 12 años de proyección³⁰, y (iii) el “Plan de Gobierno”, cuya vigencia cubre cada periodo presidencial de cuatro años.
- 5.2 El “Plan de Nación 2010-2022” identificó 11 lineamientos estratégicos, uno de los cuales se refiere específicamente a la *“Infraestructura productiva como motor de la actividad económica”*. En este sentido plantea dos desafíos asociados al sector: i) por una parte, la articulación vial entre los principales centros de producción y consumo del país y; ii) el

²⁸ Fuente: Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (IDB, 2013).

²⁹ Los resultados usualmente se miden en términos del tiempo necesario para el “cruce de frontera”. Los mejores estándares europeos tienden a no requerir ningún trámite aduanero en el punto físico de la frontera, reduciendo el tiempo de cruce a cerca de cero. En la mayoría de los países de América Latina, dichos estándares no aplican por condiciones de ocupación de frontera, falta de acuerdos bilaterales y seguridad. En estos casos los resultados tienden a medirse en reducción de los tiempos de cruce de días, a horas.

³⁰ En la “Visión de País 2010 - 2038” se fijaron cuatro objetivos generales: a. una Honduras sin pobreza extrema, sana y educada; b. una Honduras en democracia con seguridad y sin violencia; c. una Honduras productiva generadora de oportunidades y empleos dignos, y; d. una Honduras con un Estado moderno, transparente, eficiente y responsable.

aprovechamiento de la posición estratégica de Honduras en Centroamérica para manejar el transporte internacional.

- 5.3 El “Plan de Gobierno 2010 – 2014” fijó como objetivo vial para este periodo “mantener la red vial del país en óptimas condiciones de funcionamiento”. Como objetivos específicos se incluyen el mantenimiento de la red vial troncal y secundaria en forma adecuada, la participación del sector privado, y la participación de las municipalidades en esta actividad. Asimismo, se establece el mejoramiento de la red de caminos vecinales y terciarios, en apoyo a la producción nacional y la generación de empleo. Se destacan como acciones prioritarias, entre otras, restablecer el sistema de control de pesos y dimensiones, fortalecer el sistema de señalamiento y la seguridad vial.³¹
- 5.4 El Plan de Gobierno 2014-2018, establece dentro de su capítulo de infraestructura productiva, la meta de 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, ejecutando obras que sean resistentes frente a los efectos del cambio climático. Los resultados del objetivo de infraestructura productiva del plan, asociados directamente al sector transporte incluyen: i) Corredor logístico interoceánico finalizado; ii) Otros corredores estratégicos concluidos; iii) Red vial pavimentada y no pavimentada mejorada, a través de programas de mantenimiento periódico. También considera lograr la ampliación y modernización de la infraestructura de puertos, pasos de frontera y aeropuertos, con el propósito de posicionar a Honduras como centro de desarrollo logístico a nivel regional, favoreciendo con ello el crecimiento económico y la generación de empleo.³²
- 5.5 De otra parte, el “Plan Estratégico de Carreteras PEC 2010 - 2014”, identificó dieciséis corredores viales importantes para la integración nacional e internacional y fija metas de pavimentación, rehabilitación y mejoramiento vial, en consistencia con el “Plan de Gobierno 2010 – 2014”³³.

B. POTENCIALES ÁREAS DE INTERVENCIÓN DEL BANCO

- 5.6 Teniendo en cuenta el mal estado de buena parte de la red vial y la relevancia de la misma en la integración nacional y regional de Honduras, se propone una combinación de intervenciones en la consolidación de ejes logísticos estructurantes para la integración y la modernización de las fronteras más relevantes para el comercio. Las intervenciones

³¹ El plan también fijó metas para el sector, incluyendo: la generación de 10.000 empleos en las empresas y microempresas que ejecutan y mantienen carreteras, sostener en las actividades viales 4.000 empleos anuales permanentes, pavimentar 507 km en el periodo, rehabilitar y mejorar 198 km, mejorar el estado de 3.899 km de la red vial no pavimentada, rehabilitar 2.252 km de la red troncal, rehabilitar 3.823 km de la red secundaria, mantener 480 km de la red pavimentada por la modalidad de *niveles de servicio*, implantar un sistema de control de pesos y dimensiones de vehículos pesados y el mantenimiento rutinario anual del 70% de la red vial. El plan también propuso el mejoramiento de la actividad portuaria centrada alrededor de programas especiales en Puerto Cortes y otros puertos (La Ceiba, Castilla y Roatán). Estas metas no fueron especificadas como parte del Plan de Gobierno 2014-2018.

³² Plan Estratégico de Gobierno 2014-2018. Presidencia de la República de Honduras (Abril 2014).

³³ El PEC 2010-2014 discrimina las metas de pavimentación detallando que en el periodo se deben pavimentar 165 km en la red troncal, 189 km en la red secundaria, 101 km en la red vecinal y 52 km en áreas urbanas, para un total de 507 km. Igual sucede con la meta de rehabilitación y mejoramiento donde se habían propuesto 192 km en la red primaria y 6 km en áreas urbanas. El PEC 2010-2014, no tiene a la fecha una evaluación de resultados. Estos instrumentos de planificación no establecen objetivos o indicadores específicos de transporte urbano.

propuestas buscan potenciar el crecimiento de las principales cadenas de valor agregado en Honduras según su relevancia en el diagnóstico, a través del mejoramiento de red vial interna conectora de mayores centros de producción y consumo.

5.7 El objetivo es proponer bajo una misma estrategia de vialidad e integración, acciones que reducen tiempos y costos de logística de transporte, a la vez que facilitan la gestión de las cadenas comerciales de mayor valor agregado regional. Acciones complementarias de adecuada escala económica e institucional, complementan este objetivo³⁴, el cual es consistente con la estrategia acordada entre países mesoamericanos, para el robustecimiento de sus economías.

5.8 Los objetivos de la estrategia incluyen fundamentalmente: i) consolidación del corredor pacífico mesoamericano como vertebrador de los flujos de carga intrarregionales; ii) adopción de un marco técnico de referencia para la gestión integrada de fronteras y, iii) priorización de logística en la agenda sectorial, a través de proyectos de reducción de costos de transporte en corredores logísticos estratégicos y aumento de la confiabilidad y seguridad en la movilización de la carga³⁵.

5.9 Para optimizar los costos de intervención necesarios para la implementación de estos objetivos, con la situación macroeconómica del país, se propone que el Banco apoye las siguientes acciones;

- Consolidación escalonada del corredor pacífico y otros ejes logísticos complementarios;
- Mantenimiento y mejoramiento de las conexiones viales oriente-occidente y de las vías alimentadoras del corredor logístico que presenten mayores presiones por su estado actual, rol y vulnerabilidad ante desastres;
- Priorizar el transporte público, través de la continuidad en el desarrollo de sistemas eficientes de transporte masivo y la promoción del control de la demanda de transporte urbana³⁶;
- Adopción de un marco técnico (Plan Nacional de Logística de carga³⁷) que, oriente una política nacional de logística de transporte y facilitación del comercio; y

³⁴ Asegurar continuidad en políticas de integración cuyo impacto económico potencie el desarrollo regional, es requisito fundamental para facilitar la integración. (Support to competitive global and regional integration, IDB, 2010) La reducción en costos logísticos a su vez, se asocia con beneficios en términos de productividad e integridad regional (Logistics, competitiveness and integration – Transportation Sector Framework, IDB, 2014). Los costos logísticos incluyen los costos de transporte de bienes desde la fábrica, hasta el punto de consumo o exportación.

³⁵ El Banco ha apoyado numerosas estrategias desarrollo de la logística de cargas y facilitación del comercio exterior similares. Entre aquellas con resultados relacionados con mejoramiento de corredores logísticos específicos, y a su vez con el desarrollo de una agenda de política en logística, se encuentran las siguientes: CO-L1090, CO-T1233, CO-T1237, CO-T1239, BR-L1326, RG-T1897.

³⁶ La propuesta de apoyo en transporte urbano del Banco, se detalla en la Nota Técnica Multisectorial para el Municipio del Distrito Central, BID, 2014 (IDBDOCS# 38930392).

- Desarrollo prioritario de la Gestión Coordinada de Fronteras en el corredor pacífico y otras fronteras comerciales relevantes.

B.1 CONSOLIDACIÓN ESCALONADA DEL CORREDOR PACÍFICO Y OTROS EJES

5.10 El Corredor Pacífico Hondureño representa en longitud solo representa 0.6% de toda la longitud del corredor (137 km del total de los 3,244 km), no obstante por su posición estratégica, moviliza 6% del total de volumen de carga de todo el corredor. Su área de influencia directa es superior a los 6,000 km² en Honduras (Departamentos de Choluteca y Valle, con una población superior a 600,000 habitantes), mientras que su área de influencia indirecta se puede asociar a cerca de 28,000 km² (Departamentos de La Paz, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua y Cortés), con una población de potenciales beneficiarios cercana a 3.7 millones de habitantes (Instituto Nacional de Estadística, INE, 2014). Los pasos de frontera de El Amatillo y El Guasaule en los extremos del Corredor Pacífico - Honduras, movilizan 10% de las exportaciones y 13% de las importaciones del país (Fuente: BID, 2013).

5.11 La rehabilitación y ampliación del Corredor Pacífico en Honduras (El Amatillo –Guasaule; 137.2 km) facilita la integración de: i) cuatro países (Honduras, Salvador, Nicaragua y Guatemala); ii) tres puertos internacionales de la región (dos en el Pacífico y uno en el Atlántico), y; iii) cuatro centros poblacionales relevantes para la demanda de carga (Tegucigalpa, San Pedro Sula, Managua y San Salvador). Adicionalmente, enlaza los corredores Pacífico y Atlántico de la RICAM a través de un corredor de baja altura, que se encuentra en proceso de desarrollo en los próximos dos años³⁸. El corredor incluye tres tramos funcionalmente diferenciados que requieren estudios detallados de pre-inversión y cuyo desarrollo se recomienda en dos fases de intervención, según análisis preliminares³⁹. En relación con el desarrollo de los tres ejes regionales complementarios, identificados como de desarrollo potencialmente estratégico para la integración intermodal mesoamericana (ver Figura 2), se recomienda realizar las respectivas evaluaciones económicas que permitan priorizar las intervenciones y analizar sus fuentes de financiación.

³⁷ Como resultado de los análisis para el mejoramiento de la integración logística mesoamericana, el Banco ha iniciado el proceso de implementación de programa PenLog en los países de la región. (Planes Estratégicos Nacionales de Logística). El PenLog es el instrumento propuesto como marco de referencia, estratégicos y normativo, que defina los criterios orientadores en materia de integración logística, planes de financiamiento de infraestructura, organización institucional del sector y modernización del marco legal sectorial. La experiencia de otros proyectos (i.e. COL-1090), demuestra el resultado exitoso del PenLog como instrumento de modernización institucional y normativa, a través de la visión logística del sector.

³⁸ Se denomina en Honduras “canal seco”, al tramo Guasacorán – San Antonio, que conecta a través de un corredor mayoritariamente plano, el CP-HO (muy cerca de El Amatillo), con la carretera CA-5 norte. El tramo forma parte de una PPP adjudicada en 2014 por el Gobierno de Honduras, y tiene previsto la construcción de los sectores pendientes (20 km aprox), como parte de las inversiones iniciales de la concesión.

³⁹ Los tramos del Corredor pacífico son: i) El Amatillo-San Lorenzo (52.9 km); ii) San Lorenzo-Choluteca (37.5 km) y; iii) Choluteca –Guasaule (46.8 km). Las dos fases de intervención recomendadas son: Fase I: restituir condiciones de comodidad y seguridad, con obras de rehabilitación vial, sin modificaciones al alineamiento horizontal o vertical existente. Fase II: Ampliar la capacidad y mejorar sustancialmente los niveles de servicio de cada tramo, a través de terceros carriles en segmentos montañosos y/o cuartos carriles en segmentos planos según proyecciones de tráfico y relevancia regional para la integración. Fuente: Estudios técnicos finales de los PACEMOS del Corredor Mesoamericano de Integración (IDB, 2013)

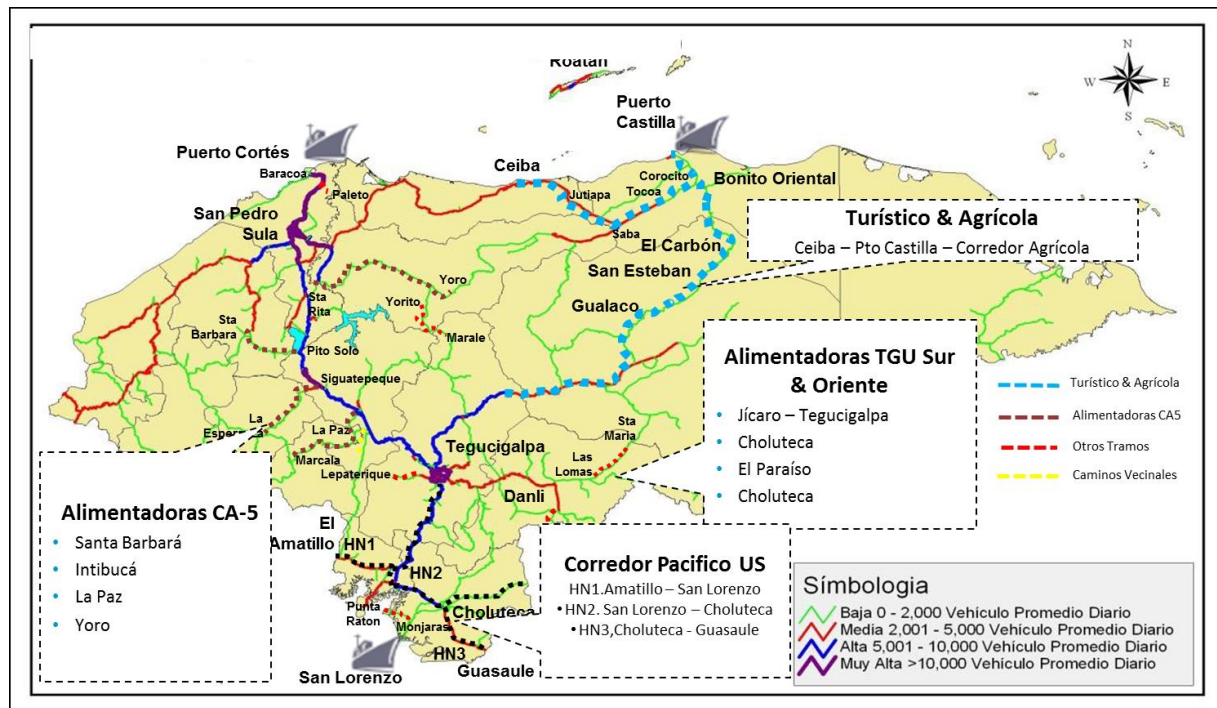
B.2 CONEXIÓN VIAL ORIENTE-OCCIDENTE Y VÍAS DE ALIMENTACIÓN DEL CORREDOR LOGÍSTICO

- 5.12 Las principales conexiones viales oriente-occidente, forman parte de la red vial primaria o secundaria que requiere pavimentación según se indicó en el diagnóstico. Estas conexiones optimizan la conexión entre las principales zonas de producción agrícola, con el corredor logístico (Ver Anexo 4). A su vez, como efecto de la consolidación del corredor logístico, se estima que la dinámica de sus vías alimentadores sea de incremento en sus volúmenes de tránsito según se indicó en el diagnóstico. (Ver Figura 3)
- 5.13 De acuerdo con lo anterior, se propone analizar la priorización entre otras, de intervenciones en las siguientes conexiones viales estratégicas para la integración oriente-occidente y la alimentación del corredor logístico:
- a. Consolidar la integración al nororiente del país, del triángulo La Ceiba-Trujillo-Corredor Agrícola, para optimizar la conexión de mercancías del ámbito logístico de la ceiba y el Departamento de Olancho, con Puerto Castilla y Puerto Cortés, a través del mejoramiento del tramo La Ceiba – Sabá – Corocito y la terminación de la pavimentación del Corredor Agrícola⁴⁰; y
 - b. Rehabilitar, mantener y mejorar vías secundarias estratégicas para la integración de zonas agrícolas con el corredor logístico⁴¹.
- 5.14 Los tramos a intervenir se definirán a través de un Plan Estratégico de Inversiones, basado en un inventario vial actualizado. A través de microempresas de mantenimiento vial rutinario y contratistas, se podrán atender distintos niveles de intervención en vías primarias y secundarias, incluyendo bacheo y sello, mejoramiento y pavimentación.

⁴⁰ El GOH, con financiamiento del BID (HO-L1033) ha construido 80 km del Corredor Agrícola en el período 2011-2013 y, estima completar 120 km en 2016 (tramo Gualaco-Bonito). Para su consolidación, se propone continuar el programa HO-L1033 con la construcción del tramo Bonito-Puerto Castilla (47 km). El tramo San Francisco-La paz-Gualaco al sur del corredor, con intervención no finalizada del GOH, también podrá requerir apoyo para su mejoramiento.

⁴¹ El programa podrá intervenir hasta 2,000 km (13% del total de la red vial), beneficiando la producción de los Departamentos de La Paz, Intibucá, Santa Bárbara, el Paraíso y Yoro, cuya población representa 19,4% del total nacional y 22.9% del territorio nacional, generando solo en materia de mantenimiento rutinario la contratación de cerca de 70 microempresas (1000 empleos directos). El programa debe incluir análisis de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático para los kms intervenidos, como complemento a los criterios técnicos (estado, demanda, costo/beneficio), y como criterio para priorización de inversiones.

FIGURA 3. RED VIAL RELEVANTE DE INTERVENIR PARA APOYAR LA CONEXIÓN ORIENTE- OCCIDENTE Y LA ALIMENTACIÓN DEL CORREDOR LOGÍSTICO



B.3. POLÍTICA NACIONAL DE LOGÍSTICA Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO

5.15 Como resultado de un análisis de sectores estratégicos en la logística de carga y el comercio en el país, se identificaron una serie de oportunidades de mejora para la gestión de la carga, a través de acciones en tres áreas específicas; i) infraestructura; ii) planificación integral y; iii) fortalecimiento institucional. Las acciones en infraestructura corresponden al mejoramiento de cerca de 2,000 km de red vial para la integración nacional y regional, indicados en las dos secciones anteriores. Como parte de la planificación integral, se identificó el vacío de política y regulación en materia de logística de carga, por lo que se priorizó como acción el diseño de un plan de logística que facilite la regulación integral de mejoras a lo largo de toda la cadena logística de la carga y ayude a organizar un esquema institucional y de responsabilidades claras entre las autoridades relacionadas⁴²; A través de un Plan Nacional de Logística de carga, se propone diseñar y adoptar un Sistema Logístico Nacional que integre las cadenas de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la integración regional e interna, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado a través de la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística

⁴² Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (IDB, 2013). El análisis se basó en una encuesta estructurada a cerca de veintiséis actores estratégicos de la gestión de carga en Honduras, entre generadores de carga, empresas transportadoras, agentes comerciales y aduaneros y entidades del sector público, relacionados con la reglamentación o control de la movilización de carga en el país.

y transporte. Los objetivos del sistema incluirán: i) desarrollar corredores logísticos integrados; ii) crear el entorno institucional; iii) generar la información logística necesaria; iv) promover la facilitación del comercio exterior; v) usar las TIC al servicio de la logística; y vi) fomentar la promoción de servicios de calidad en logística y transporte.

5.16 El objetivo es apoyar al país en la definición, desarrollo y/o implementación de un Plan nacional de Logística de carga, a través de la movilización de expertos y la realización de estudios específicos que requiera el país. A través de tres componentes; i) formulación del plan; ii) difusión de conocimiento/generación de consenso, en torno al plan y; iii) fortalecimiento de la capacidad del sector público en logística de cargas; el apoyo del Banco podrá ir orientado en primer lugar a definir (o redefinir dado el caso), las estrategias y agendas a nivel nacional en logística de carga, pero manteniendo el interés en componer una estrategia de logística regional para Mesoamérica, acorde con la solicitud de los países de la región.⁴³ En segundo lugar, el apoyo podrá desarrollar las recomendaciones emanadas de apoyos previos del Banco en materia de logística de cargas⁴⁴, de manera de integrarlas efectivamente dentro de las estrategias, agendas, planes de acción y/o planes nacionales de logística existentes o en elaboración, o para la integración de la logística de carga en los planes de transporte vial, gestión coordinada de fronteras⁴⁵ y planes de desarrollo portuario existentes⁴⁶

5.17 En relación con los pasos de frontera, con base en las insuficiencias de infraestructura y operación y, las lecciones aprendidas a partir de intervenciones de otras fronteras con similares limitaciones en las cuales el Banco ha tenido la oportunidad de participar, es posible identificar intervenciones propias del modelo de Gestión Coordinada de Fronteras focalizadas en los siguientes principios básicos: i) aplicación del Régimen Aduanero de Tránsito: Su propósito es liberar mercancías evitando cuellos de botella y dar trazabilidad a las operaciones. Esto implica disponer de procesos fronterizos estandarizados y coordinados interna y externamente (cuando corresponda con los países vecinos,

⁴³ En julio de 2009 se celebró en Guanacaste, Costa Rica, la XI Cumbre de Mandatarios del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla del cual el Proyecto Mesoamérica (PM) es el brazo ejecutor. El PM fijó una agenda del sector transporte, orientada a facilitar la conectividad interna y externa de la región, mediante el mejoramiento de la infraestructura de transporte y para la integración. La agenda incluye también la armonización de legislaciones y regulaciones, con el objetivo de reducir costos de transporte, mejorar la competitividad y mejorar el acceso a mercados internos y externos.

⁴⁴ A través de operaciones como RG-T2275 y RG-T2324, el Banco ha apoyado a nivel regional, en el análisis de la logística de carga y el comercio en Mesoamérica. Los resultados de estas operaciones han generado un sistema de información para apoyar procesos de toma de decisión, ha identificado cuellos de botella que comprometen el desempeño logístico, ha identificado oportunidades y requerimientos para mejorar los servicios de transporte (regulación, modernización de operadores, terminales portuarias, instalaciones de infraestructura logística especializada, accesos y *by-passes* urbanos, etc.) y, han identificado medidas para mayor facilitación del comercio y mejor funcionamiento de las aduanas.

⁴⁵ La Gestión Coordinada de Fronteras consiste en alinear las diferentes entidades de control fronterizo, con responsabilidad sobre los temas citados, para que puedan trabajar de forma coordinada y con actuaciones conjuntas y de manera coordinada con los operadores formales del sector privado. Esta actuación conjunta mejora la eficacia de los controles y su eficiencia, a través de una serie de elementos que forman parte de los estándares de la GCF, logrando conjuntar los legítimos intereses del sector público y privado. Las principales áreas de intervención del marco de GCF son: i) normativa y estándares, ii) información e interoperabilidad, iii) alianzas del sector público y privado (OEA), iv) tránsito internacional como principal operación, v) procesos de control coordinados, vi) infraestructura y equipamiento, vii) impacto en las comunidades fronterizas y viii) monitoreo y evaluación de impacto; bajo un esquema central de análisis y gestión del riesgo coordinado entre las diferentes instancias de control

⁴⁶ El GOH con financiamiento del BID (HO-L1037; HO-L1015; HO-L1055), contempla el apoyo del BID para el financiamiento parcial de la ampliación de la terminal especializada de contenedores, canal de acceso y gestión de la aduana en Puerto Cortés, así como la gestión del paso de frontera del El Amatillo. Las obras iniciales de la terminal de Puerto Cortés, estimadas de construir entre 2015 y 2017, tienen recursos privados de una concesión tipo BOMT, adjudicada por el GOH en 2013.

especialmente en las fronteras terrestres); ii) aplicación de la Gestión de Riesgo: Este es un elemento clave en la fiscalización, y busca reducir las intervenciones físicas y focalizar las actuaciones en las expediciones que pueden producir un resultado real en materia del control fiscal, parafiscal o de seguridad; iii) sistema de Información de calidad, interoperable y coordinada entre todas las instituciones de control y con los países vecinos. Ello implica, además, disponer de una nómina de operadores confiables y certificados, y finalmente; iv) infraestructura y equipamiento adecuados a los procesos de control diseñados, especialmente en cuanto a los accesos viales y a las actuaciones operativas dentro de los centros o recintos de control⁴⁷. Como resultado, se espera el mejoramiento de la infraestructura de uno o dos pasos de frontera claves para el comercio del país, en consistencia con los corredores logísticos que sean intervenidos, para lograr una intervención integral del corredor⁴⁸..

C. RIESGOS DE IMPLEMENTACIÓN

Teniendo en cuenta que las inversiones asociadas a las propuestas de la estrategia, pueden llegar a ser de una magnitud relevante para el país, el principal riesgo de implementación se asocia con la estabilidad macroeconómica por el efecto de la situación fiscal del país, la capacidad de la Nación al financiamiento de las obras, y en los incentivos a la inversión privada. Para mitigar este riesgo el Gobierno se encuentra actualmente negociando el acuerdo con el Fondo Monetario Internacional., con el fin de firmarlo a finales del 2014, incluyendo medidas de control al endeudamiento y al déficit fiscal. De otra parte, la complejidad en número y roles de la institucionalidad del sector, siempre representa un potencial riesgo de ejecución, tanto en términos de la coordinación entre actores, como de capacidad técnica en la ejecución. Con base en las lecciones aprendidas en la ejecución de operaciones del Banco en el sector, el esquema de ejecución de nuevas operaciones se deberá acordar con el Gobierno definir sobre la base de asegurar en las evaluaciones de capacidad institucional, que se cumpla con tres premisas fundamentales

⁴⁷ Las intervenciones necesarias para el mejoramiento de condiciones físicas y operativas de pasos de frontera, son usualmente multisectoriales e incluyen acciones en construcción de obras y equipamiento, gestión social de comunidades usualmente asentadas en las fronteras, reformas de marcos regulatorios y operativos del sistema aduanero y complejas gestiones relaciones diplomáticas a través de Cancillerías como herramientas necesarias para toda la gestión de los proyectos. Por más de veinte años, el Banco Interamericano de Desarrollo, a través de la iniciativa para la de Integración de la infraestructura regional Suramericana – IIRSA, ha apoyado en este tipo de proyectos. Las lecciones aprendidas de proyectos de pasos de frontera desarrollados en el marco IIRSA, se siguen implementado en la actualidad, y acogen entre otros, el modelo de Gestión Coordinada de Fronteras, como esquema de intervención exitoso. Los proyectos pasados y actuales de la iniciativa IIRSA relacionados con apoyo al mejoramiento de pasos de frontera se pueden consultar en http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Mapa_APP_16oct13.jpg. La Gestión Integrada de Fronteras (GIF) es un concepto global acuñado en los últimos tiempos, gracias a los trabajos académicos de instituciones expertas como la Organización Mundial de Aduanas, Organización Mundial del Comercio y las Naciones Unidas. El Banco viene apoyando la facilitación del comercio en la región con operaciones de inversión orientadas a potenciar el máximo aprovechamiento de las plataformas de comercio internacional de los países, con el objetivo de garantizar la fluidez del comercio y brindar seguridad a la cadena de suministro; mediante la implementación de procesos unificados y acciones coordinadas en frontera. La implementación de acciones de GCF se evidencia en operaciones de préstamo del Banco en Panamá (Programa de Competitividad y Apertura Comercial de Panamá PN-L1014, 1941/OC-PN), Guatemala (Programa de Apoyo al Comercio Exterior y la Integración en Guatemala, GU-L1037, 2094/OC-GU) y Honduras (Programa de Modernización de la Aduana de Puerto Cortes, HO-L1055, 2467/BL-HO y Programa de Consolidación Fiscal y Municipal, HO-L1015, 2032/BL-HO). Asimismo, las operaciones en programación en Costa Rica (CR-L1066), Colombia (COL1130) y Panamá (PN-L1090), buscan el mejoramiento de las condiciones y cuellos de botella en frontera, incluyendo infraestructura y procesos de control, de tal manera que se garantice la competitividad y la integración regional.

⁴⁸ El Banco ejecuta una operación que considera potenciales intervenciones iniciales en infraestructura de pasos de frontera (HO-L1055), y que aún se encuentran en proceso de implementación en coordinación con las prioridades del Gobierno de Honduras, por lo que la definición de futuros pasos de frontera a intervenir, podrá ser establecida a partir del avance que se logre en dicha operación.

como medida de mitigación del riesgo institucional: capacidad e independencia técnica; prioridad en la asignación de recursos y; agilidad en la gestión financiera y el pago a proveedores. Otros riesgos ambientales y sociales asociados a la localización de proyectos viales específicos, podrán ser mitigados a través de la implementación de las medidas establecidas en las políticas de salvaguardas del banco, según sea cada caso.

VI. CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR A LA MATRIZ DE RESULTADOS DE LA EBP

Prioridad Plan de Gobierno 2014 -2018	Objetivo Sectorial	Resultados Esperados	Indicador	Unidad	Línea de Base	Unidad, Frecuencia, Fuente
Corredor Logístico interoceánico finalizado	Consolidación escalonada del corredor pacífico	Mejorar estado físico de tramos viales existentes (Fase I)	% de longitud del corredor pacífico HO mantenido	Km mantenidos del corredor pacífico	0	Km Anual Presidencia
			% de longitud del Corredor pacífico HO rehabilitado	Km rehabilitados del corredor pacífico	0	
		Ampliar la capacidad de tramos viales (Fase II)	% de longitud del Corredor pacífico HO ampliado	Km ampliados del corredor pacífico	0	
Otros Corredores Estratégicos concluidos	Consolidación escalonada de otros ejes logísticos complementarios	Evaluar la rentabilidad económica y las opciones de financiación de tres ejes complementarios	% de ejes complementarios con análisis de rentabilidad económica	Km con evaluación económica realizada	0	Km Cada 2 años Presidencia
Puertos, pasos de frontera y aeropuertos, ampliados y modernizados	Gestión Coordinada de Fronteras	Mejorar las condiciones de operación física de los pasos de frontera/aduana de mayor tamaño	% de pasos de frontera/aduana con mejoramiento de infraestructura priorizados	No. de pasos fronterizos con infraestructura mejorada	0	No. Cada 2 años Presidencia
Red vial pavimentada y no pavimentada mejorada	Mantenimiento y mejoramiento de las conexiones viales oriente-occidente	Consolidar la integración vial del Nor-oriental del país	Km del corredor agrícola con operación permanente al año	Km del corredor agrícola y vías de área de influencia, rehabilitados o mantenidos	80	Km Anual Presidencia
	Mantenimiento y mejoramiento de vías alimentadoras del corredor logístico	Incrementar la conectividad de las zonas agrícolas y el corredor logístico a través de la rehabilitación y mantenimiento de las redes viales primarias y secundarias priorizadas	% de red primaria/secundaria mantenida	Km de red primaria/secundaria con mantenimiento rutinario	0	Km Anual Presidencia
					0	
			% de red primaria/secundaria rehabilitada	Km de red primaria/secundaria con mantenimiento periódico	0	
Transporte Urbano*	Continuidad en el desarrollo de sistemas eficientes de transporte masivo	Mejorar la movilidad y accesibilidad de la población a partir de la priorización del transporte público a través de la	Velocidad promedio transporte público en corredor BRT en hora pico	Km/hr promedio de hora pico en BRT en operación	N.A.	Km/hr Cada 2 años AMDC

		construcción de corredores exclusivos de transporte masivo - sistemas BRT	Viajes diarios en transporte público, como porcentaje de total de viajes en el Dc	% de viajes en BRT en relación con el total del viajes en el Dc	39%	Al termino de la implementación e inicio de la operación
	Promoción del control de la demanda de transporte urbana	Reducción del crecimiento de la tasa de motorización urbana a través de la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado a nivel nacional	% de reducción de la tasa de motorización nacional	Automóviles por cada 1.000 habitantes	400	Vehículos/1000 hab Cada 2 años INSEP

*No es prioridad explícita en Plan de Gobierno 2014-2018

A. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuente	Nombre	Tema
Cámara Hondureña de la Construcción - CHICO	Presentación Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción.	Industria
	Situación Actual de la Industria. 2012	
	Acta Reunión Deuda con Contratistas 05 febrero 2013	Gremio
COALIANZA	Concesión del Diseño, Financiamiento, Construcción, Rehabilitación, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Corredor Logístico de Honduras, Resumen Ejecutivo	Carreteras Puertos Logística Concesiones
	Ley de Promoción de la Alianza Publico Privada. Septiembre 2010 D 143-2010	Concesiones
	Reglamento General de la Ley de Promoción de la Alianza Publico Privada 2011 A270-2010	Concesiones
	Documento de Cooperación Técnica (CT) Apoyo a Clientes. Apoyo Institucional a COALIANZA y a la Consolidación de su Cartera de Proyectos HO-T1179 Cooperación Técnica	Concesiones
	Outline Potential Capacity Building	Concesiones
	Trip Report Honduras, Asistance to COALIANZA, SEFIN, SOPTRAVI y SAPP	Institucional
Cuenta Desafío del Milenio	Convenio del Desafío del Milenio Por y Entre los Estados Unidos de América a través de la Corporación del Desarrollo del Milenio y el Gobierno de la Republica de Honduras, junio 2005	Ambiental
Secretaria de Defensa	Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional	Puertos
Banco Central de Honduras	Competitividad y Crecimiento en Honduras 2009. Sebastián Auguste	Economía
	Diagnostico Crecimiento Honduras, 25 febrero 2010	Economía
	PIB por sectores	Economía
	Ficha Estadística de Honduras.	Economía
Empresa Nacional Portuaria - ENP	Contrato de Garantía del Préstamo 2470/BL - HO, Ampliación y Modernización Puerto Cortes 2010	Puertos
	Programa Vial de Apoyo a Solicitud de Reorientación del Préstamo Portuario de Puerto Cortes	Carreteras Puertos
	Manual de Puertos de Centroamérica 2010 - 2011, COCATRAM	Puertos
	Empresa Nacional Portuaria, Foro Portuario 2013	Puertos
	Empresa Nacional Portuaria, Memoria 2008	Puertos
Ferrocarril Nacional	Ley Constitutiva del Ferrocarril Nacional D48 de 1958	Ferrocarriles
Fondo Hondureño de Inversión Social	Evaluación ExPost del FHIS 2005	Social
	Corte Suprema de Justicia, Decreto 12 - 90	Social
Fondo Vial	Fondo Vial Nacional Estructura Organizacional	Carreteras
BID	Minuta Entrevistas Tegucigalpa 19 -23 Agosto 2013	
	Competitividad y Crecimiento en Honduras, Draft 2009	Economía
	Caravana Vías Seguras FOMIN	General
	Tabla de Costos de los Tramos de la C5-A	
	Nota Sectorial - Transporte Colombia. Nota del País para el Sector Transporte	Sector Transporte
	Diagnostico y Estrategia de Actuación para el Sector Transporte en Honduras. Borrador. Informe 2010	Sector Transporte
Instituto Nacional de Con	Anuario Estadístico Forestal 2011	Sector Agropecuario
Desarrollo Forestal, ICF		
Logística	Corredor Mesoamericano de Integración, Estatus de Avance junio 2013, BID	Logística
	Estudio ALG Logística Mesoamérica	Logística
Documentos internos de Trabajo BID	Tabla Anexo 1 Necesidades de inversión 2005 -2009 PPI	Carreteras
	Tabla 3 Resumen de necesidades de inversión vial 2005 - 2009	Carreteras
	1. Costos por km Costos Unitarios de operación de mantenimiento/km	Carreteras
	Costo de operación vehicular 2003	Carreteras
	Curva de eficiencia ampliada	Carreteras
	Elaboración PPI Datos red vial Principal y Secundaria	Carreteras
	Elaboración PPI Datos red vial Principal y pavimentada	Carreteras
	Estadísticas red Principal, Secundaria y Vecinal	Carreteras
	Grafico resumen MAC 2009	Carreteras
	PPI Necesidades Red Vial no Pavimentada	Carreteras
	PPI Presentación Final 30 abril 2004	Carreteras
	PPI Resumen Ministro	Carreteras
	Presentación Febrero 2005	Carreteras
	Red Vial Vecinales	Carreteras
	Tabla Población	Carreteras

Fuente	Nombre	Tema
Superintendencia de PPPs	Anteproyecto 2014	Concesiones
	Antecedentes Superintendencia	Concesiones
	Organigrama y antecedentes Superintendencia	Concesiones
SEFIN	Presupuesto Nacional y por entidad	Inversiones
Seguridad Nacional	Dirección nacional de Transito - Organigrama Policía de Transito	
CONASEVI	Programa de Institucionalización de la Seguridad Vial en Honduras.	Seguridad Vial
	The Louis Berger Group, 2005	
	Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020. Plan de Acción para la Seguridad Vial de la Republica de Honduras, 2011	Seguridad Vial
	Sustainable Transport and Urban Development in Latin America	Seguridad Vial
SEPLAN	Informe Anual de Gestión por Resultados 2012, Plan de Nación 2010-2022	Planeación
	Informe Anual de Gestión por Resultados 2011, Plan de Nación 2010-2022	Planeación
	Boletín de Coyuntura Económica, Junio 2013. Plan de Nación 2010-2022	Planeación
	Decreto Legislativo No. 286-2009, Ley para el establecimiento de una Visión de País y la adopción de un Plan Nacional para Honduras	Planeación
	Plan de Gobierno 2010 - 2014, Informe de Avance, Marzo 2013	Planeación
	Visión de País y Plan de Nación, Primer Informe 2010 - 2011, Marzo 2012	Planeación
	Plan de Nación, Informe de Avance a junio 2013	Planeación
	Plan de Gobierno 2010 - 2014	Planeación
	Decreto 286 - Visión de País, Plan de Nación	Planeación
SIC	Visión de País	Planeación
	Comisión Administradora del Petróleo Precios derivados	
SOPTRAVI Carreteras	Mapa Red Vial Honduras 2013	Carreteras
	Red Vial Oficial de Carreteras bajo Responsabilidad SOPTRAVI 2013	Carreteras
	Organigrama SOPTRAVI 2010	Institucional
	Organigrama Dirección General de Carreteras 2010	Carreteras
	Plan Estratégico de Carreteras PEC 2010 - 2014 y Avance de la Ejecución al cierre del 2010	Carreteras
	Obras Viales UPEG - SOPTRAVI 2010	Carreteras
	Plan Inversiones Obras Red no Oficial 2010 -2014	Carreteras
	Plan de Inversiones Obras Red Oficial 2010 - 2014	Carreteras
	Conservación de la Red Vial Primaria, Secundaria y Vecinal	Carreteras
	Presentación HONDUSAP 2013	Carreteras
	Sistema de Puentes HONDUSAP	Carreteras
	Convenio con INECO - Plan Transporte, convenio y documentos	Carreteras
	PET Lavalin 2004	Transporte
	Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T744). Estudios Técnicos Preparatorios. Informe Final - Borrador. 28 Febrero 2011	Grandes Proyectos
	Unidad del Corredor Mesoamericano de Integración. Perfil de los PACEMOS a ser intervenidos.	Grandes Proyectos
	Copia de Obras PACEMOS. Diciembre 2012 (Excel)	Grandes Proyectos
	Copia de Inversión estimada Proyectos PACEMOS 2011 - 2013	Grandes Proyectos
	130711 Costo de obra empleados	Grandes Proyectos
SOPTRAVI Transporte - Institucional	Ley de Transporte Terrestre D 319-1994	Transporte
	Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre de Honduras 1986	Transporte
	Ley de Transito - Decreto 205 - 2005	Transporte
	Reglamento Interior de SOPTRAVI	Institucional
	Annex 2 - Comments from SOPTRAVI	Institucional
Leyes, Decretos	Organismos y Entidades de la Administración Publica de Honduras	Institucional
	Reglamento de Organización, Funcionamiento y Competencias del Poder Ejecutivo, Decreto Ejecutivo PCM - 008 -97	Institucional
Transporte Urbano	Proyecto de Transporte Público para el Distrito Central HO-T1141	Transporte
AMDC	Ordenanza Unidad Gestora Distrito 101	Urbano
	"Estudios de Planificación y Estructuración para la Primera Fase del Sistema de Transporte Masivo del Distrito Central", 2010 Cap 2	Urbano
World Economic Forum	The Global Competitiveness Report 2012 - 2013	Economía
Corporacion Nacional de Turismo CONATURH	Directorio CONATURH	Turismo
	Principales indicadores del Sector Turismo 2008 - 2012	Turismo
	Estrategia Nacional de Desarrollo del Sector Turismo en Honduras ENTS	Turismo

B. ANEXOS

ANEXO 1. Marco Institucional del Sector Transporte en Honduras

El Marco institucional del Sector Transporte es complejo por el gran número de entidades participantes. Estas entidades incluyen diversas Secretarías que por una u otra razón tienen que ver con temas específicos de transporte ya sea directamente, o a través de entidades descentralizadas. La mayoría de estas entidades actúan en el modo de carreteras. Las secretarías de estado identificadas son: Despacho Presidencial, Industria y Comercio (SIC), Finanzas (SEFIN), Defensa Nacional, Obras Públicas Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), Turismo, Agricultura y Ganadería, Recursos Naturales y Ambiente, Planeación y Cooperación Externa y el Tribunal Superior de Cuentas. Estos organismos a su vez, cuentan con entidades adscritas descentralizadas, tal como puede observarse en la figura 1.

Figura 1. Entidades que tienen que ver con el transporte

Secretarías de Estado	Entidades Descentralizadas
Despacho Presidencial	Comisión para la Promoción de la Alianza Público – Privada (COALIANZA) Fondo Hondureño de Inversión Social, FHIS Cuenta del Milenio (MCA-Honduras) Instituto Nacional de Conservación y Desarrollo Foresta, ICF
Industria y Comercio, SIC	Comisión Administradora del Petróleo (CAP)
Finanzas, SEFIN	Dirección Ejecutiva de Ingresos, DEI – Dirección de Aduanas
Obras Públicas, Transporte y Vivienda, SOPTRAVI: DG Carreteras, DG de Transporte, DG de Aeronáutica Civil, DG de Obras Públicas	Empresa Nacional Portuaria, ENP Fondo Vial Ferrocarril Nacional de Honduras
Seguridad	Policía Nacional – Dirección Nacional de Tránsito, DNT
Defensa Nacional, SEDENA	Dirección General de Marina Mercante
Turismo	Instituto Hondureño de Turismo, IHT
Agricultura y Ganadería	Programa Nacional de Desarrollo Rural y Urbano Sostenible, PRONADERS
Recursos Naturales y Ambiente (SERNA)	
Técnica de Planeación y Cooperación Externa, SEPLAN	
Tribunal Superior de Cuentas (TSC)	Superintendencia de Asociaciones Público Privadas (SAPP)
Municipalidad de Tegucigalpa	AMDC – Trans 450
Otras municipalidades	
Entidades privadas	Fondo Cafetero Nacional, Asociación Hondureña de Productores de Café y otros gremios

Fuente: Reglamento de Organización, Funcionamiento y Competencias del Poder ejecutivo, Decreto Ejecutivo PCM-008-97, páginas Web de las distintas entidades y entrevistas en Honduras

Es un sector complejo por el número de entidades intervinientes de una u otra forma (cerca de 20)⁴⁹. Estas entidades dependen jerárquicamente de distintas secretarías lo cual dificulta las actividades de coordinación y planeación. Además entre las entidades se presentan traslapes de funciones. Tal es el caso por ejemplo, de la gestión de concesiones viales entre COALIANZA, la SAPP, la SEFIN y SOPTRAVI. Por otra parte, hay oficinas especializadas para los temas de aeronáutica y puertos marítimos.

INSEP es la entidad rectora del sector, pero varias de sus funciones son ejecutadas por otras entidades. El INSEP ejerce simultáneamente funciones de planeación, regulación y ejecución de obras en la red vial no concesionada, en el transporte aéreo (a través de la DGAC, hasta 2014) y, los puertos (a través de la ENP y otros actores asociados a PPPs)⁵⁰.

El mantenimiento de las carreteras sigue afectando la calidad de la infraestructura. Las deficiencias en esta materia obedecen no solo a la limitación de recursos⁵¹ sino también a la falta de planes y programas a los que se dé continuidad⁵².

La tendencia institucional de otras autoridades a asumir funciones misionales del ente rector, limitaciones en la capacidad del ente rector para adaptarse a una administración moderna, incentivando su crecimiento en áreas no misionales, disminuyendo su participación y eficiencia en la ejecución de inversiones en infraestructura, incrementando la concentración de funciones de regulación de servicios de transporte público y reduciendo su rol en las decisiones estratégicas del sector. En materia de concesiones, cinco entes cumplen funciones establecidas en el marco regulatorio, siendo evidente la complejidad en la coordinación entre estos entes, la necesidad de diferenciar responsabilidades entre sí (por falencias en el marco legal, en los contratos de concesión o en la gestión institucional), y la ausencia de coordinación general de la administración central y de gestión de riesgos por pasivos contingentes.⁵³

En el corto plazo el esquema institucional existente está funcionando mediante el acomodamiento de las entidades pero, en el mediano plazo, puede no ser sostenible. Tarde o temprano se presentarán más traslapes de funciones y roces entre las funciones que cumplen tan alto número de entidades.

Lo anterior señala la conveniencia de acometer cambios institucionales que limiten el número de entidades participantes, establezca un liderazgo institucional, fije mecanismo de planeación y de coordinación (incluyendo un sistema confiable de estadísticas), clarifique las funciones misionales y adapte las entidades técnicamente y administrativamente a las reales necesidades.

⁴⁹ Por ejemplo SERNA, SIC o Defensa no hacen parte del sector pero su accionar afecta el sector transporte

⁵⁰ INSEP tiene que ver con carreteras, puertos y aeropuertos. COALIANZA a su vez, tiene que ver con estos mismos modos de transporte.

⁵¹ En años recientes las asignaciones presupuestales establecidas por la ley del Fondo Vial, han estado alrededor del 50% de lo que deberían ser

⁵² A esto se agrega la falta de control de peso y dimensiones de los vehículos de carga, a pesar de que esta actividad ha sido identificada como prioritaria en distintos estudios y planes de gobierno.

⁵³ Participan principalmente COALIANZA, SOPTRAVI, SAPP, SEFIN y las autoridades contratantes (estas últimas incluyendo Concesionarios y Fideicomisos de administración de recursos público-privados). La distribución de riesgos y responsabilidades contractuales varía de un contrato de concesión a otro o de un contrato de Fideicomiso a otro, según el proyecto. Adjudicadas las concesiones, algunos entes adoptan funciones de coordinación no establecidas en el marco regulatorio y otras no ejercen adecuadamente sus funciones. De acuerdo con la Ley APP (artículo 26, del Decreto 143/2010), los pasivos contingentes asociados a concesiones pueden generar compromisos a la Nación hasta por 5% del PIB

ANEXO 2. Esquema de la Visión País, el Plan de Nación y el Plan de Gobierno para el Sector Transporte en Honduras

VISION DE PAIS 2010 - 2038	PLAN DE NACION 2010 - 2022				PLAN DE GOBIERNO 2010 - 2014			
Objetivos	Lineamientos de política				Infraestructura Vial		Puertos	
Honduras sin pobreza extrema, educada y sana, con sistemas consolidados de previsión social	1 Desarrollo sostenible de la población				Objetivo general:		Objetivo general:	
	2 Democracia, ciudadanía y gobernabilidad				Mantener la red vial en óptimas condiciones permitiendo intercambio un intercambio social, comercial - productivo fluido		Lograr eficiencia y competitividad en servicios	
Honduras desarrollándose en democracia con dignidad y sin violencia	3 Reducción de la pobreza, generación de activos e igualdad de oportunidades				Objetivos específicos:		Objetivos específicos:	
	4 Educación y cultura como medios de emancipación social				Objetivo específico:		1 Mejorar eficiencia en la gestión portuaria	
	5 Salud como fundamento para la mejora de las condiciones				1 Mantener red primaria y secundaria en forma adecuada		2 Construir la infraestructura portuaria necesaria	
Honduras productiva generadora de oportunidades y empleos dignos, que aproveche de manera sostenible sus recursos naturales y reduce al mínimo su vulnerabilidad	6 Seguridad ciudadana como requisito de desarrollo				2 Mejorar la red de caminos vecinales y terciaria			
	7 Desarrollo regional, Recursos naturales y ambiente				Medidas de política:		Medidas de política:	
	8 Infraestructura productiva, como motor de la actividad económica				1 Recuperación derecho vía		1 Definir estrategia modernización	
	9 Estabilidad macroeconómica como fundamento del ahorro interno				2 Identificación fuentes alternativas		2 Mayor participación sector privado	
Honduras con un estado moderno, transparente, responsable, eficiente y competitivo	10 Competitividad, imagen del país y desarrollo de sectores productivos				3 Concluir corredor logístico		3 Fortalecer equipamiento y mejorar infraestructura	
	11 Adaptación y mitigación al cambio climático				4 Priorizar y terminar tramos otros corredores		4 Fortalecer papel regulador	
					5 Restablecer el control de pesos		5 Ley de puertos	
					6 Hacer uso de microempresas		6 Complementar programa triangulación P. Cortes, Castilla y Amapala y la comunicación	
					7 Eficiencia recursos mantenimiento			
					8 Programa señales y seguridad vial			
					9 Incorporar conceptos mitigación			

ANEXO 3. Relaciones y ámbitos logísticos de Honduras y análisis productivo⁵⁴

Análisis comercio exterior: principales productos

Exportaciones por producto

Principales productos

Café
Oro
Aceite de Palma
Bananas y plátanos
Jabones y detergentes
Gas Petróleo
Melones y sandías
Azúcar de caña
Productos de panadería y galletería
Cigarros y cigarrillos
Cajas de papel y cartón
Langostas y camarones
Minerales de cinc
Minerales de plata
Botellas de plástico
Frijol

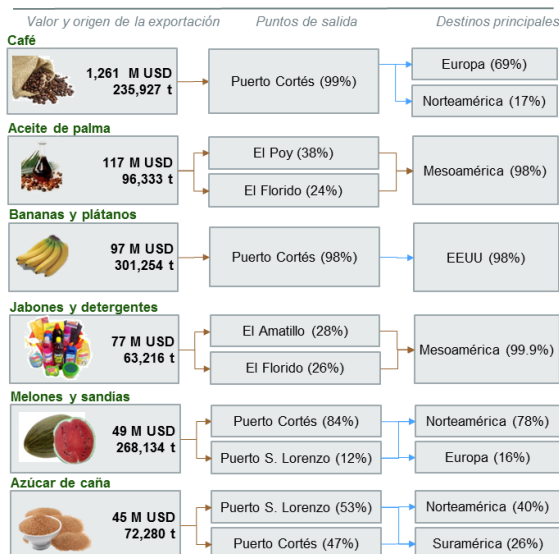
Importaciones por producto

Principales productos

Aceites de petróleo
Medicamentos
Vehículos automóbiles
Telefonos
Maíz
Preparaciones alimenticias (concentrados de proteínas)
Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos
Papel higiénico
Laminados de hierro
Productos de panadería y galletería
Albomos
Envases de plástico
Trigo
Gas petróleo

Leyenda	
■ Valores [M USD]	
■ Volumen [t]	

Principales productos de exportación (44% del valor total de exportaciones / 31% del peso)



* Se excluye el análisis la plata por su reducida relevancia en términos logísticos para el estudio

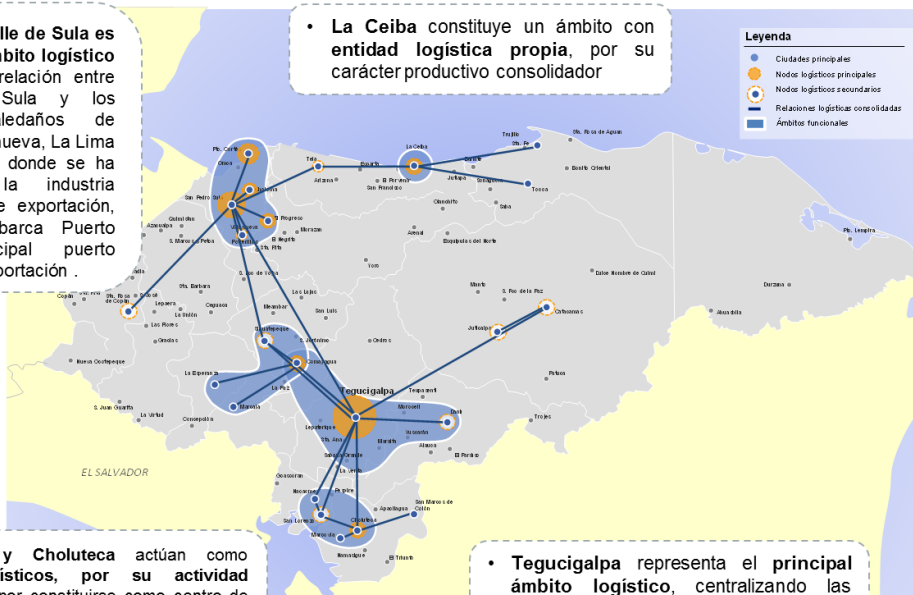
Análisis funcional: relaciones y ámbitos logísticos

• La zona del Valle de Sula 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. Este nodo abarca Puerto Cortés, principal puerto marítimo de exportación.

• La Ceiba constituye un ámbito con entidad logística propia, por su carácter productivo consolidador

• Comayagua y Choluteca actúan como ámbitos logísticos, por su actividad productiva y por constituirse como centro de acopio para la producción agrícola y manufacturera

• Tegucigalpa representa el principal ámbito logístico, centralizando las actividades productivas de Comayagua y nodos como Danlí.



⁵⁴ Análisis, estrategia e instrumentos para mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (Advanced Logistics Group, 2013).

Análisis productivo

Producción agrícola

• Caña	608
• Palma	143
• Banano	69
• Naranja	24
• Melón	20
• Tomate	16
• Piña	13
• Café	13

Producción pecuaria

• Carne de pollo
• Carne de vacuno
• Carne de cerdo
• Huevos
• Leche

Producción pesquera

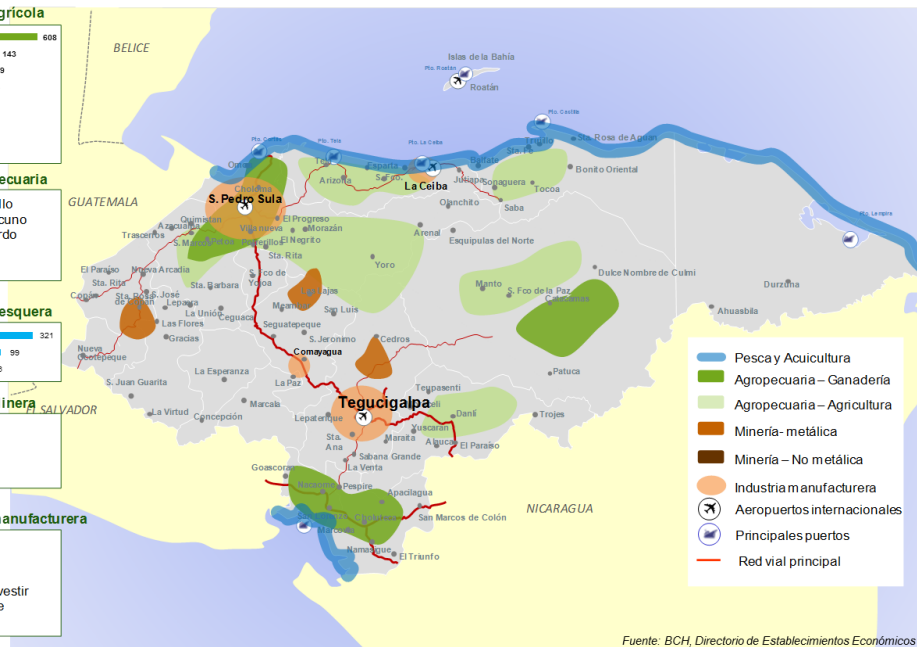
• Camarón	321
• Tilapia	99
• Langosta	9

Producción minera

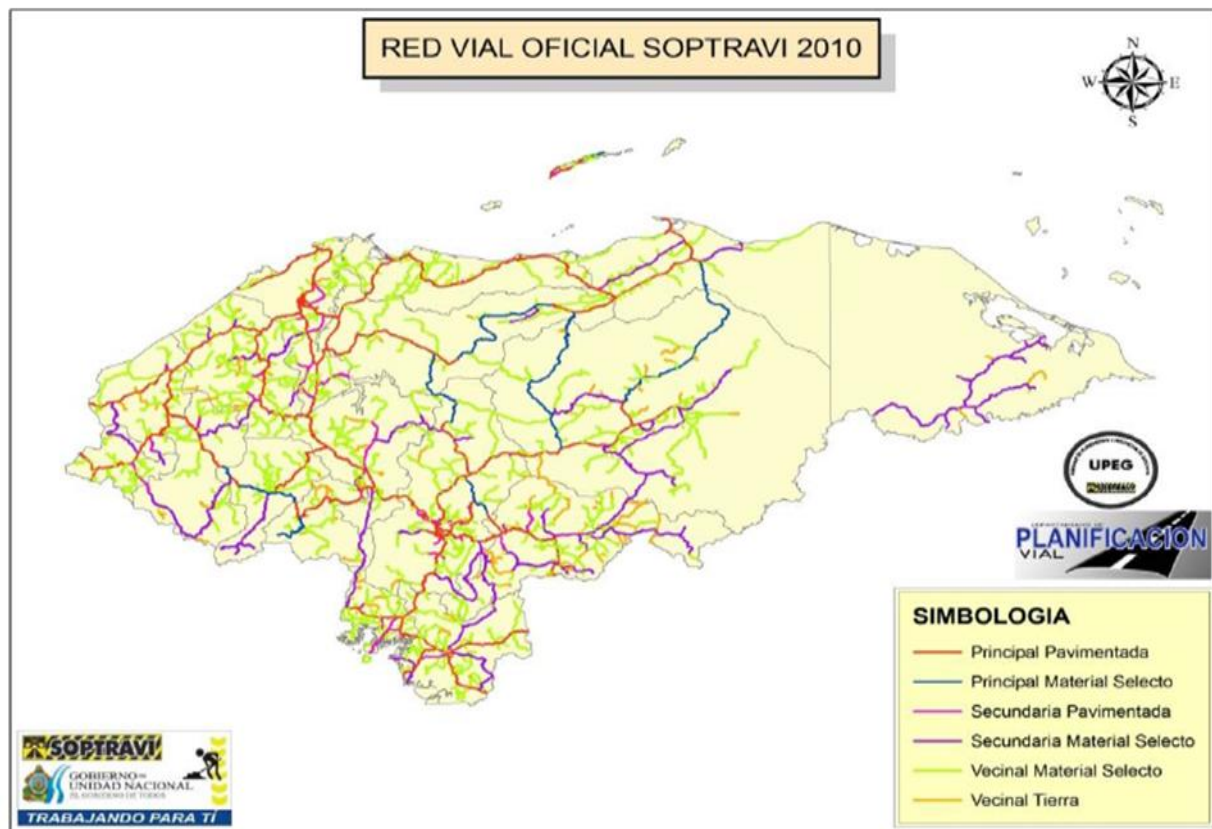
• Oro
• Plata
• Plomo
• Zinc

Producción manufacturera

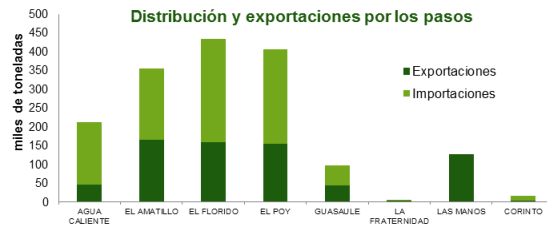
• Alimentos procesados
• Bebidas
• Prendas de vestir
• Productos de madera



Fuente: BCH, Directorio de Establecimientos Económicos

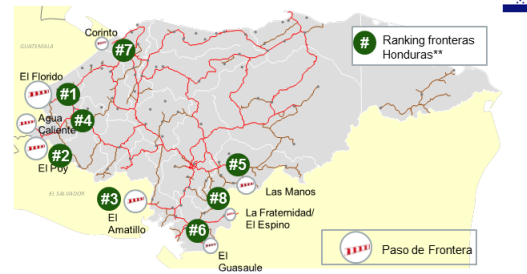


Análisis infraestructural: pasos de frontera



Fuente: elaboración ALG en base a información de la BBDD de COMEX 2011

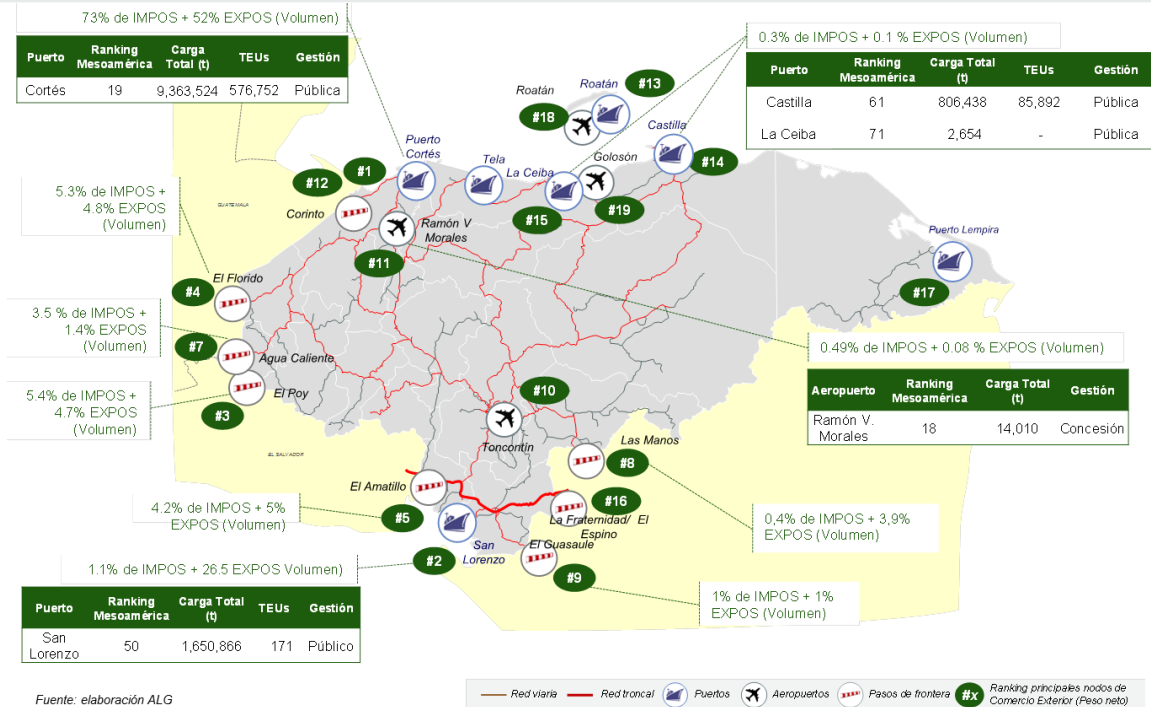
- Las instalaciones hondureñas de los centros de control fronterizos presentan marcadas carencias en materia de infraestructura y equipamiento
- El Florido es el principal paso de frontera en cuanto a toneladas movilizadas por el país, seguido por los pasos de conexión con El Salvador
- El Poy y el Amatillo, pasos fronterizos con El Salvador, funcionan como aduana integrada desde 2001
- Las deficiencias de las instalaciones e infraestructura aduaneras necesaria para el acceso y ubicación de vehículos, propician aglomeraciones de contenedores en ambos lados de la frontera



Análisis de gestión fronteriza

- Parte de la carga de exportación nacional, (industria agrícola) requieren de **procesos de fumigación**
- Los principales productos exportados no requieren de importantes procesos de valor agregado
- Existe un interés de los diversos sectores asociados al comercio exterior en el proyecto del **Sistema Logístico Interoceánico-SLI**, sin embargo, la percepción de la comunidad logística es el estancamiento del proyecto
- La **Ventanilla Única** ya está desarrollada (en desarrollo pago electrónico y flujo de trabajo), únicamente falta el Decreto Ejecutivo (en borrador). Asimismo, están desarrollando el **Operador Económico Autorizado** (en fase de socialización con sector privado)

Análisis infraestructural



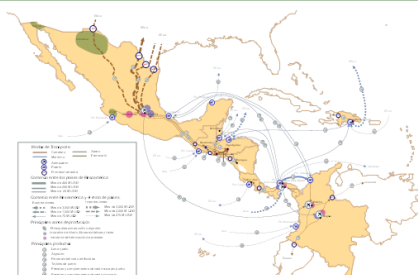
ANEXO 4. Análisis de Cadenas Productivas de Honduras de mayor valor agregado en Mesoamérica⁵⁵

Se han analizado cadenas logísticas tomando en cuenta los principales aspectos de interés para evaluar su desempeño

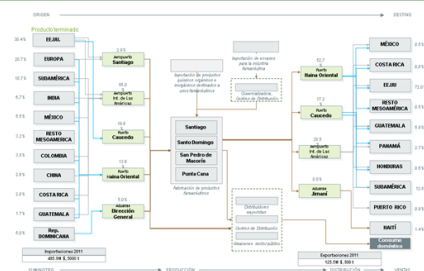
Análisis de cadenas logísticas: formas de representación



1 MAPAS: En primer lugar se grafican las relaciones comerciales de los productos de los países de Mesoamérica



2 DIAGRAMAS DE CAJAS: A continuación se analizan los flujos de carga de la cadena dentro del país



3 ANÁLISIS DEL DESEMPEÑO LOGÍSTICO: Finalmente se analizan los factores relevantes del análisis por cadena siguiendo lo especificado en los TdR

- Análisis de tiempos y costos en los nodos de comercio exterior (pasos de frontera, puertos) y en los tránsitos entre las diferentes etapas de la cadena
- Referencias al tipo de empaque: carga contenerizada, carga general, transporte a granel y aspectos concretos del empaque si son muy relevantes para la cadena (por ejemplo, para productos agro)
- Operaciones de agregación de valor: localización de las infraestructuras que acogen este tipo de actividades y descripción de las operaciones
- Desempeño logístico de la cadena transversalmente y considerando las diferentes etapas (aspectos de flota terrestre, integralidad de la cadena, necesidades específicas de manipulación, etc.)
- Representación y análisis de las principales relaciones entre los actores de la cadena

⁵⁵ Análisis, estrategia e instrumentos para mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica (Advanced Logistics Group, 2013).

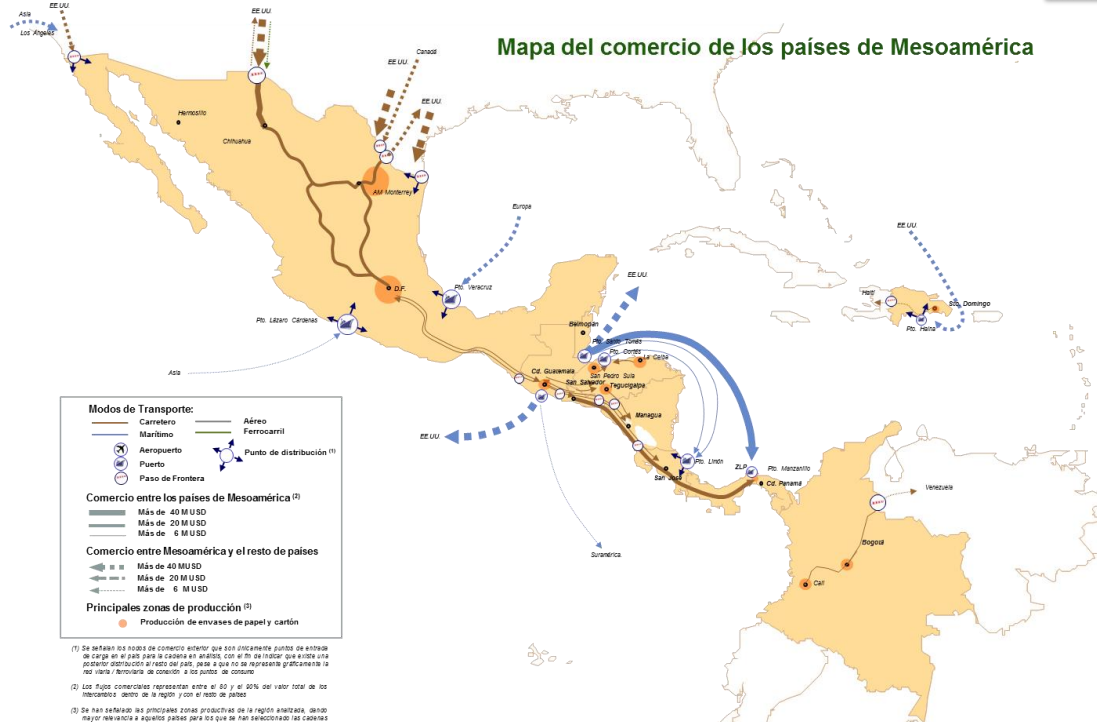
Las cadenas analizadas reflejan los principales flujos nacionales y de comercio exterior del país

Análisis de cadenas logísticas en Honduras

Principales cadenas productivas nacionales	
Alimentos y bebidas	Crustáceos (camarones)
Textil y confecciones	Azúcar de caña
Productos de madera	Aceite de palma
Industria metálica básica	Bananos
Principales cadenas nacionales de comercio exterior	
Importaciones	Exportaciones
Medicamentos	Café
Turismos y vehículos de carga	Bananos
Telefonía móvil	Aceite de palma
Maíz	Crustáceos (camarones)
Preparaciones alimenticias	Hilos y cables
Principales cadenas mesoamericanas	
Aceite de palma	Jabones y detergentes
Envases de papel y cartón	Panadería y galletería

- Maquila Textil
- Puros
- Minerales
- Perecederos (melón, cardamomo, vegetales orientales, rambutan)

Cadena envases de papel y cartón – Mapa de flujos en Mesoamérica



Cadena envases de papel y cartón – Flujos internos en Honduras

