

Documento del Banco Interamericano de Desarrollo

## **HONDURAS**

### **PROGRAMA DE REFORMAS DEL SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE CARGA DE HONDURAS III**

**(HO-L1219)**

#### **PLAN DE MONITOREO Y EVALUACIÓN**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Sergio Deambrosi, Jefe de Equipo (TSP/CHO); Margarita Libby (TIN/CPN) y Luis Uechi (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR); Erick Méndez (TIN/CGU); Sisi Larrea y Amanda Beaujon Marin (INE/INE); María Cecilia del Puerto y Christian Contin (FMP/CHO); Jacqueline Bueso-Merriam (SPD/SPV); Steven Collins (VPS/ESG); Álvaro Sanmartín (LEG/SGO); Amalia Guzmán (CID/CHO); Agustina Calatayud, Jesús Calderón y Richard Mix (INE/TSP).

## CONTENIDO

<b>I. Introducción .....</b>	<b>3</b>
<b>II. Monitoreo del Programa .....</b>	<b>4</b>
<b>Matriz de Resultados e.....</b>	<b>5</b>
<b>a. Indicadores de Producto.....</b>	<b>5</b>
<b>b. Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado .....</b>	<b>12</b>
<b>III. Evaluación del Programa.....</b>	<b>12</b>
<b>a. Preguntas de Evaluación .....</b>	<b>12</b>
<b>b. Indicadores Principales para la Evaluación .....</b>	<b>14</b>
<b>c. Conocimiento sectorial previo .....</b>	<b>15</b>
<b>d. Metodología de Evaluación .....</b>	<b>17</b>
<b>e. Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado .....</b>	<b>18</b>

## I. Introducción

El Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras III (HO-L1219) es la última operación de una serie de tres préstamos programáticos de apoyo a reformas de política [*Programmatic Policy Based Program* (PBP)] del sector transporte de Honduras. El objetivo general del programa es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Honduras a través de reformas sectoriales en los ámbitos regulatorio, institucional, de planificación y de facilitación comercial, que permita ganancias en la competitividad e integración regional. Los objetivos específicos del programa son: (i) la consolidación de un marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través del fortalecimiento y consolidación del Consejo Nacional de Logística (CNL) e instancia a nivel técnico; (iii) la mejora de la planificación integral en el sector y la prestación de servicios asociados; y (iv) la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación del comercio.

Las reformas del programa contribuirán a la modernización y mejora de la eficiencia de los servicios del sector logístico en el país y su inserción en los mercados internacionales, a través del fortalecimiento de su capacidad institucional, regulatoria y de planificación, sentando las bases e incentivos para el desarrollo de infraestructura logística especializada, servicios de transporte y logística de calidad y la consolidación de la Unión Aduanera Centroamericana.

Con la implementación del programa, de impacto en la productividad del país, se generarán beneficios económicos de manera transversal en diferentes sectores de la producción y el comercio, tanto a nivel nacional como regional. Los beneficiarios directos del programa serán, por un lado, los productores y comercializadores hondureños, quienes, con mejores condiciones para el desarrollo de sus actividades, podrán alcanzar un mayor acceso a los mercados nacionales e internacionales; los operadores logísticos contarán con infraestructuras y procesos más eficientes, planeados y desarrollados acorde con las necesidades; y los usuarios de los servicios de transporte y logística<sup>66</sup> podrán brindar servicios más costo-eficientes.

La operación contribuirá a la mejora del desempeño del sector de logístico de Honduras, reflejado a través del LPI, y al incremento de la importancia de la logística en la actividad económica nacional, a través de la relación PIB logístico /PIB nominal. Se esperan alcanzar los siguientes resultados: (i) mejora en la seguridad de los servicios de logística de carga, a través de la aplicación de reglamentos específicos; (ii) fortalecimiento de la institucionalidad del sector con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular; (iii) mejora de la eficacia en la priorización multisectorial y multianual de acciones estratégicas para el sector; (iv) mejora en la calidad de la prestación de servicios de carga con una visión social inclusiva; y (v) disminución de los tiempos de cruce del puesto fronterizo de aduana en El Amatillo, en razón a la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos.

El Banco y el Gobierno de Honduras (GdH) acordaron utilizar la Matriz de Política, la Matriz de Medios de Verificación y la Matriz de Resultados como herramientas para el seguimiento y evaluación de la operación. En cuanto a la evaluación del programa, la metodología a utilizar incluirá un análisis reflexivo de los indicadores definidos en las matrices de política y de resultados. El presente documento describe las actividades de monitoreo y evaluación de los compromisos de política y resultados del programa.

## **II. Monitoreo del Programa**

Las actividades de monitoreo tienen como objetivo: (i) verificar el cumplimiento de los compromisos de política del Gobierno de Honduras establecidos en la matriz de políticas; y (ii) verificar el alcance de las metas e indicadores establecidos en la matriz de políticas y en la de resultados. Los indicadores de la Matriz de Resultados guiarán el monitoreo del progreso en la implementación del programa y permitirán su evaluación a la finalización de la última operación programática. Los medios de verificación serán la fuente de información que determinará el cumplimiento de las metas de política. El Organismo Ejecutor<sup>1</sup> y el Banco han acordado monitorear la ejecución del programa a partir de reuniones de seguimiento anual.

---

<sup>1</sup> El prestatario es la República de Honduras y el Organismo Ejecutor es la Secretaría de Finanzas (SEFIN).

## a. Matriz de Resultados e Indicadores de Producto

**Tabla 1. Matriz de Resultados - Objetivo General de Desarrollo**

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base <sup>2</sup>	Año Línea de Base	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios
El objetivo general del programa es contribuir a la mejora el desempeño logístico de Honduras a través de reformas sectoriales en los ámbitos regulatorio, institucional, de planificación y de facilitación comercial, que permita ganancias en la competitividad e integración regional.						
<b>INDICADOR #1: Mejora del desempeño del sector de logístico de Honduras</b>						
LPI <sup>3</sup>	Índice	2,46	2016 <sup>4</sup>	2,82	Logistics Performance Index Report LPI – World Bank	LPI varía entre 1 (bajo)–5 (alto).
<b>INDICADOR # 2: Incremento de la importancia de la logística en la actividad económica nacional</b>						
PIB logístico de Honduras/PIB nominal	%	6,9	2017	7,1	Estadísticas. Cuentas nacionales del BCH	<b>Línea de Base:</b> PIB logístico = US\$1,6mil millones. PIB nominal = US\$22,82mil millones. Se proyecta usando media móvil a 12 años y extrapolando el resultado a los datos proyectados del PIB Nominal (World Economic Outlook, WEO-IMF).

**Tabla 2. Matriz de Resultados - Objetivos de Desarrollo Específicos**

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Objetivo específico de desarrollo #1:</b> consolidación del marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo									

<sup>2</sup> Las líneas de base preceden las reformas porque los resultados se capturan sobre las tres operaciones del PBP que han operado en línea continua las reformas consecutivamente y habrá un solo PCR.

<sup>3</sup> Al LPI del año 2016 (base) se le incorpora el cambio de 0,36 puntos de mejora en la percepción del sector. Este 0,36 corresponde a la mejora observada en el índice para los años 2010 y 2014 donde Honduras presenta cambios positivos en el índice.

<sup>4</sup> Año previo a la implementación del programa de reforma (PBP-I), sobre el que se medirán los avances del indicador.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios
Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados <sup>5</sup> , asegurados cubriendo daños a terceros	Porcentaje	0	2018	--	--	--	50%	Base de datos del Instituto de la Propiedad, a partir de revisiones vehiculares	De la proyección del crecimiento de vehículos de carga total, IHTT estima que 50% del total de vehículos de carga se encontrarán asegurados. Esto significa 31.961 vehículos para 2022. Línea base es cero, ya que antes de la promulgación de los reglamentos, no existía obligatoriedad de seguro con cobertura a daños a terceros para los vehículos de carga.
<b>Objetivo específico de desarrollo #2: fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través de la creación del Consejo Nacional de Logística (CNL) e instancia a nivel técnico</b>									
Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL	Documento	0	2018	1	1	1	3	Informe del CNL adjuntando las prioridades de proyectos logísticos de INSEP	Informe anual. INSEP remite al CNL el listado de proyectos del sector logístico priorizados, en ejecución con asignación presupuestal, resultante de la programación del CNL en coordinación con los gabinetes sectoriales. Previo a la existencia del CNL este ejercicio se realizaba sin priorización.
<b>Objetivo específico de desarrollo #3: mejora de la planificación integral en el sector y la prestación de servicios asociados</b>									
Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente <sup>6</sup>	Número	29	2018	2.595	--	4.409	12.000	Reporte anual del IHTT, en el marco del plan de renovación vehicular de transporte de carga	Línea base: información provista sobre la cantidad de vehículos usando la tarjeta inteligente en el año base (primer año de implementación, siendo 29 el primer grupo registrado). La estimación se realiza a partir de la cantidad de vehículos registrados bajo la modalidad previa a la tarjeta inteligente, cuyo certificado se vencerá al 2022 y por ende entrarán al nuevo sistema de registro.
<b>Objetivo específico de desarrollo #4: la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación del comercio</b>									

<sup>5</sup> Registro de vehículos se define como es la inscripción de la titularidad de los vehículos nuevos y usados, así como los documentos relativos a la constitución, y transferencias de dominio. Definición establecida por el Instituto de la Propiedad de Honduras.

<sup>6</sup> Estimación realizada a partir de la contabilizando la cantidad de vehículos registrados bajo vieja modalidad de registro, al momento de la línea base y cuyo certificado se vencerán al 2022 y que por ende entrarán al nuevo sistema de registro de vehículos.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios
Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la ENT	Número	0	2018	200	--	2.046	2.500	Registro de pilotos de la EHTT	Pronóstico realizado con base en la cuantificación de las renovaciones de licencias esperadas al 2022. De acuerdo con la implementación normativa relacionada con la operación de la ENT, no se puede emitir una nueva licencia a vehículos de transporte de carga y pasajeros de transporte público sin un certificado de capacitación. La proyección se basa en las licencias a otorgarse al 2022 donde el 25% de las acreditaciones serán otorgadas por la ENT, incluyendo en su currícula formativa módulos específicos en técnicas de conducción eficiente.
Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la ENT	Número	0	2018	20	--	236	250	Registro de pilotos de la EHTT	Como impactos del plan de incentivos, se prevé que, del total de certificaciones, un 10% corresponderá a certificados otorgados a mujeres. En el año base, la ENT no otorgó certificaciones.
Reducción de tiempos de cruce en canal rojo del puesto fronterizos en la Aduana El Amatillo (ES-HO) <sup>7</sup>	hora:min	74:35	2016	--	--	--	29:50	Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA)	Tiempo de procesamiento de las exportaciones de ES a HO en canal rojo. La gestión coordinada de frontera en cabecera única, sin la necesidad que el conductor se baje de la unidad de transporte es una mejora que se estima reducirá el tiempo de procesamiento hasta en un 60% del tiempo en exportaciones en canal rojo.

Los indicadores de producto incluidos en la Matriz de Resultados corresponden a los compromisos establecidos y detallados en la Matriz de Política y en la Matriz de Medios de Verificación.

<sup>5</sup> El análisis de las operaciones aduaneras está destinado a medir el tiempo promedio simple desde que se registran las declaraciones hasta que la aduana libera las mercancías. La fuente de la medición corresponde al *Análisis de tiempos de despacho para la automatización de procesos en El Amatillo, USAID, 2017*.

Tabla 3. Indicadores de Productos

Indicador de Producto	Responsable	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial</b>					
2.1 Evaluación de los avances logrados en la implementación del Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2018-2022, incluyendo recomendaciones para el fortalecimiento de su implementación.	Secretaría de Coordinación General de Gobierno (SCGG)	0	1	2.1 Certificación del Ministro de Gobierno aprobando el Informe de Seguimiento del PEG.	Informe de Seguimiento 2019 del PEG 2018-2022, aprobado.
2.2.1 Evaluación y actualización del Plan de Acciones Inmediatas (PAI) a cinco años por el Consejo Nacional de Logística (CNL)	CNL	0	1	2.2.1 Certificación del CNL aprobando el Informe de actualización del PAI.	PAI 2020, aprobado.
2.2.2 Aprobación del proyecto de Ley de Logística por parte del Ejecutivo.	CNL / SCGG	0	1	2.2.2 Oficio de SCGG remitiendo el Proyecto de Ley de Logística al Congreso Nacional, incluyendo aspectos de eficiencia energética.	Proyecto de Ley de Logística, remitido al Congreso Nacional
3.1 Elaboración de un plan de acción del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) incorporando la implementación de medidas vinculadas con la seguridad del transporte de carga terrestre.	CNSV	0	1	3.1 Certificación del CNSV aprobando el Plan de Acción Operativa 2021 e Informe de Ejecución 2020.	Informe de Ejecución 2020 y Plan de acción operativa del CNSV 2021, aprobados.
3.2 Aprobación del seguro del transporte terrestre de carga que incluye al menos: (i) responsabilidad civil; (ii) cobertura a medios de transporte; y (iii) cobertura a la carga.	IHTT	0	1	3.2 Certificación del Instituto Hondureño de Tránsito y Transporte (IHTT) aprobando el reglamento de seguro del transporte terrestre de carga.	Reglamento de Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Vehicular para Concesionarios del Servicio de Transporte Terrestre de Honduras, aprobado.



Indicador de Producto	Responsable	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
4.1 Ratificación del Reglamento Operativo de la UA Guatemala – Honduras (adoptando las recomendaciones sobre bioseguridad).	Secretaría de Desarrollo Económico (SDE)	0	1	4.1.1 Informe técnico – legal de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) ratificando el Reglamento Operativo de la Unión Aduanera Guatemala - Honduras.	Informe elaborado por SIECA con avances y pasos a seguir para la aprobación de la actualización de RO; y evidencia relacionada con la puesta en marcha de las Aduanas Periféricas.
		0	1	4.1.2 Confirmación por parte de SDE de recepción del documento de SIECA sobre actualización del RO de la UA GU-HO, aceptando adoptar las recomendaciones contenidas en el Informe BID a la instancia ministerial sobre bioseguridad.	Informe BID presentado a la Instancia Ministerial el 06 de agosto y el 17 de septiembre, y Documento de Bio seguridad regional aceptado.
Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte					
5.1.1 Aprobación del Informe de Gestión Institucional del CNL, incluyendo el avance de las acciones del PAI.	CNL	0	1	5.1.1 Certificación del CNL aprobando el Informe de Gestión Institucional.	Informe Ejecutivo de Gestión del CNL, en el cual se relacionan y describen acciones adelantadas, desarrolladas en el marco de los objetivos de la Entidad y el PAI; aprobado.
5.1.2 Aprobación del Informe de Gestión de la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL), que incluya actas de las actividades de coordinación implementadas (considerando medidas de eficiencia energética, logros y retos asociados con la pandemia, la cooperación interinstitucional para acceso e inserción sociolaboral de PcD en el sistema logístico, y sobre tema de género).	CNL	0	1	5.1.2 Certificación del CNL aprobando el Informe de Gestión de UTEL.	Informe de Ejecución Anual de la UTEL oct-2019 a sep-2020, incluyendo actas de las actividades de coordinación implementadas; aprobado.

Indicador de Producto	Responsable	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística de carga y facilitación comercial</b>					
<b>Subcomponente IV.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística de carga</b>					
6.1 Aprobación del Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN) por parte del CNL.	CNL	0	1	6.1 Certificación del CNL aprobando el PMCNL	PMCLN, aprobado.
7.1 Aprobación del plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga considerando criterios de eficiencia energética e incentivos financieros de acuerdo con la Ley de Transporte Terrestre.	IHTT	0	1	7.1 Certificación de IHTT aprobando el plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga.	Plan de Modernización del Sector Transporte Logístico de Carga a Nivel Nacional, que incluye un capítulo específico relacionado con el Plan de modernización de la Flota del Transporte y Logística de Carga, aprobado.
7.2 Plan de sostenibilidad técnica y financiera de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT) que incluye asignación presupuestal anual; y funcionalidad de las escuelas privadas de formación de pilotos, incluyendo el programa de incentivos para la capacitación de mujeres.	IHTT	0	1	7.2 Certificación del IHTT aprobando el Plan de Sostenibilidad Técnica y Financiera de la ENTT.	Plan de Sostenibilidad Técnica y Financiera de la ENTT, aprobado.
<b>Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial</b>					
8.1 Aprobación del diseño funcional y operativo del PGICE	Administración Aduanera de Honduras (AAH)	0	1	8.1 Oficio de SDE aprobando el diseño funcional y operativo del PGICE para fase I.	Diseño de la primera fase del PGICE, definiendo el alcance y contenido, así como las especificaciones técnicas para el desarrollo informático que pondrá en marcha el Portal, aprobado.
8.2.1 Entrada en vigencia en Honduras del Programa OEA	AAH	0	1	8.2.1 Publicación en Gaceta del Acuerdo de AAH de vigencia del Programa OEA.	Acuerdo ADUANAS-DE-050-2020, con el cual se aprueban las disposiciones administrativas aplicables al OEA, publicado en Gaceta Oficial.

Indicador de Producto	Responsable	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
8.2.2 Lanzamiento en Honduras del Programa OEA				8.2.2 Informe de AAH confirmando el lanzamiento del Programa OEA.	Informe de AAH confirmando el lanzamiento del Programa OEA.
9.1.2 Implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoonosanitarios con al menos dos países.	SDE / SENASA	0	1	9.1.1 Resolución de intercambio de notificación MSF, adoptada por la Instancia Ministerial de UA Guatemala-Honduras.	Oficio del SENASA en donde señala que adoptó las notificaciones a través de la PIC en el intercambio comercial, de acuerdo con las Resoluciones de la Instancia Ministerial – UA de Envíos y Mercancías de aquellos productos que se encuentran en la lista de libre circulación.
				9.1.2 Informe de implementación entre GU y HO por medio de la PIC.	Oficio de la Secretaría de Desarrollo Económico informando que durante los años 2018-2019 se validaron 48.184 Notificaciones MSF, que permiten cumplir en forma electrónica con los permisos y licencias sanitarios y fitosanitarios.
10.1. Creación de una herramienta que realice control cruzado de las FYDUCAS por procedencia de empresas beneficiarias, para medir funcionalidad en términos de atributos, métricas y data sets.	SAR	0	1	10.1 Informe del Servicio de Administración de Rentas (SAR) sobre impacto y resultados de la implementación del módulo BI.	Informe relacionado con el impacto y resultados de la Implementación del Módulo BI. El informe contiene acciones que se lograron adelantar gracias al módulo B, en cuanto a fiscalización, atención de peticiones y generación de información; así como los atributos y métricas utilizados para la gestión. También contiene evidencia de resultados, por ejemplo, estadísticas generadas a partir de los datos.

## b. Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado

Considerando que esta operación es un PBP y todos los productos serán alcanzados al momento de realizarse el desembolso de esta fase III (HO-L1219) en 2021, las actividades de monitoreo corresponden a la verificación del cumplimiento de los compromisos establecidos en la Matriz de Políticas para el tercer tramo y del alcance de los indicadores incluidos en la Matriz de Resultados, que al formar parte de la preparación de la operación están financiados a través del presupuesto administrativo (Ver Tabla 2). No se requieren actividades adicionales de monitoreo.

**Tabla 4. Cronograma de Actividades de Monitoreo y Presupuesto**

Actividad de Monitoreo	2021	Costo
Apoyo a la verificación del Cumplimiento de Condiciones de Políticas, mediante consultorías externas	1	US\$25.000
Videoconferencias de seguimiento al Cumplimiento de Condiciones de Políticas	4	US\$1.000
<b>Total</b>		<b>US\$26.000</b>

Para el monitoreo de las metas incluidas en la Matriz de política y en la Matriz de Medios de Verificación, SEFIN tendrá las siguientes responsabilidades: (i) entregar los informes y la evidencia del cumplimiento de las condiciones de la operación, así como los demás informes que el Banco pueda requerir; (ii) impulsar acciones asociadas al logro de los objetivos de política definidos en el Programa; y (iii) reunir, archivar y entregar al Banco toda la información, indicadores y parámetros que contribuyan a que el prestatario y el Banco puedan dar seguimiento, medir y evaluar los resultados del programa. SEFIN coordinará el cumplimiento oportuno de los compromisos correspondientes a la segunda operación, así como de los demás compromisos y alcances, y será responsable de proveer información sobre los avances respecto a la Matriz de Política y Matriz de Resultados, así como de remitir al Banco las evidencias de los medios de verificación. Por el lado del Banco, la responsabilidad de la supervisión técnica del programa será de la División de Transporte (INE/TSP), a través de los especialistas sectoriales en Washington D.C y Honduras.

## III. Evaluación del Programa

El objetivo de la evaluación será determinar los resultados del Programa (consiste en tres operaciones a ser desarrolladas en forma independiente pero técnicamente relacionadas), en cuanto a: (i) fortalecimiento del marco normativo y regulatorio de logística de carga y facilitación comercial; (ii) consolidación del marco institucional de logística y transporte; y (iii) establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, mejora de los servicios de transporte y logística de carga y facilitación del comercio.

### a. Preguntas de Evaluación

A fin de verificar los resultados alcanzados con la implementación del programa, se realizará una evaluación ex post que considerará las siguientes preguntas de evaluación de las actividades apoyadas por el programa:

- ✓ ¿Se ha contribuido a mejorar la eficacia en la priorización multisectorial y multianual (planificación integral) de acciones estratégicas para el sector transporte y logística de carga?
- ✓ ¿Se ha contribuido a mejorar la seguridad del transporte y logística de cargas a través de la aplicación de reglamentos específicos?
- ✓ ¿Se ha contribuido al fortalecimiento de la institucionalidad del sector de logística de cargas y transporte con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular?
- ✓ ¿Se ha contribuido a mejorar la calidad de la prestación de servicios de transporte y logística de carga con una visión social inclusiva?
- ✓ ¿Se ha contribuido a disminuir los tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo fruto de la aplicación de acuerdos de facilitación comercial para la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos?

**Tabla 5. Relación de las Preguntas de Evaluación con los Indicadores de la Matriz de Resultados**

Pregunta de Evaluación	Indicadores de Impacto Asociados	Indicadores de Resultado Asociados
¿Se ha contribuido a mejorar la eficacia en la priorización multisectorial y multianual (planificación integral) de acciones estratégicas para el sector transporte y logística de carga?	N/A	Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL.
¿Se ha contribuido a mejorar la seguridad de los servicios de logística de carga a través de la aplicación de reglamentos específicos?	N/A	Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados <sup>8</sup> , asegurados cubriendo daños a terceros.
¿Se ha contribuido al fortalecimiento de la institucionalidad del sector de transporte y logística de cargas con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular?	N/A	Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente <sup>9</sup> .
¿Se ha contribuido a mejorar la calidad de la prestación de servicios de transporte y logística de carga con una visión social inclusiva?	N/A	Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la Escuela Nacional de Transporte (hombres, mujeres).

<sup>8</sup> Registro de vehículos se define como es la inscripción de la titularidad de los vehículos nuevos y usados, así como los documentos relativos a la constitución, transmisión y transferencias de dominio. Definición establecida por el Instituto de la Propiedad de Honduras

<sup>9</sup> Estimación realizada a partir de la contabilizando la cantidad de vehículos registrados bajo vieja modalidad de registro, al momento de la línea base y cuyo certificado se vencerán al 2022 y que por ende entrarán al nuevo sistema de registro de vehículos.

Pregunta de Evaluación	Indicadores de Impacto Asociados	Indicadores de Resultado Asociados
¿Se ha contribuido a disminuir los tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo fruto de la aplicación de acuerdos de facilitación comercial para la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos?	N/A	Tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo.

## b. Indicadores Principales para la Evaluación

Se definieron indicadores de impacto y resultado tomando en consideración las acciones de política y la de línea de base de cada caso en particular. La obtención de los resultados esperados ha sido fijada en 2022, fecha en la que se habrá podido medir un ciclo completo anual tras la implementación de las reformas. Los indicadores que serán considerados en la evaluación del Programa incluyen:

**Tabla 6: Indicadores de Resultado**

Indicador	Metodología de Cálculo	Medio de Verificación
<b>IMPACTO</b>		
Índice de Desempeño en Logística (LPI)	El índice varía entre 1 (bajo)–5 (alto). Al LPI del año 2016 (base) se le incorpora el cambio de 0.36 puntos de mejora en la percepción del sector. Este 0.36 corresponde a la mejora agregadas observada en el índice para los años 2010 y 2014 los cuales han sido los años observados en los cuales Honduras presenta las mejoras positivas en el índice.	Logistics Performance Index Report LPI – World Bank.
PIB logístico de Honduras/PIB nominal	Se proyecta el peso del sector logístico usando la media móvil a 12 años y extrapolando el resultado a los datos proyectados del PIB Nominal de Honduras que se toma de World Economic Outlook, WEO-IMF.	Estadísticas de las cuentas nacionales del BCH.
<b>RESULTADOS</b>		
Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados, asegurados cubriendo daños a terceros	De la proyección de crecimiento de la cantidad de vehículo de carga total, el IHTT estima que, como meta el 50% del total de vehículos de carga se encontrarán asegurados. Esto significa 31,961 vehículos de carga asegurados para el año 2022. La línea base es cero, debido a que antes de la promulgación de los reglamentos específicos, no existía obligatoriedad para obtener seguro con cobertura a daños a terceros para los vehículos de carga o remolque.	Base de datos del Instituto de la Propiedad de Honduras a partir del otorgamiento de revisiones vehiculares.
Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente	La línea base se toma de la información provista por el IHTT sobre la cantidad de vehículos que se encuentran usando la tarjeta inteligente en el año base. La estimación se realiza a partir de la contabilización de la cantidad de vehículos registrados bajo la modalidad previa a la tarjeta inteligente, al momento de la línea base y cuyo certificado se vencerán al 2022 y que por ende entrarán al nuevo sistema de registro de vehículos.	Reporte del IHTT.

Indicador	Metodología de Cálculo	Medio de Verificación
Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL	El informe se realiza anualmente entre el mes de julio y septiembre. La CNL remite un informe en ese periodo que contiene el listado priorizado de intervenciones a INSEP, este último es el encargado de elevar la priorización a SEFIN. Previo a la existencia de la institucionalidad logística (CNL) el ejercicio de programación presupuestaria se realiza sin priorización específica para el sector por tanto la línea de base es cero.	Informe del CNL adjuntando las prioridades remitidas a INSEP.
Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la Escuela Nacional de Transporte	El pronóstico se realiza en base a la cuantificación de las renovaciones de licencias esperadas al 2022 ya que, de acuerdo con la implementación normativa relacionada a la puesta en operaciones la Escuela Nacional de Pilotos, no se puede emitir una nueva licencia sin un certificado de capacitación. La proyección se basa en las licencias a otorgarse al 2022 de las cuales el 25% de las acreditaciones serán otorgadas por la Escuela Nacional de Transporte. En el año base, la Escuela Nacional de Transporte no existe por lo cual son cero las certificaciones otorgadas.	Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte. IHTT.
Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la Escuela Nacional de Transporte	Como impactos del plan de incentivos a desarrollarse, se prevé que, del total de certificaciones a pilotos, un 10% corresponderá a certificados otorgados a mujeres. En el año base, la Escuela Nacional de Transporte no existe por lo cual son cero las certificaciones otorgadas.	Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte. IHTT.
Tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo (HO-ES)	El indicador corresponde a los tiempos de procesamiento de las exportaciones de ES a HO en canal rojo. La gestión coordinada de frontera en cabecera única, sin la necesidad que el conductor se baje de la unidad de transporte es una mejora que se estima reducirá el tiempo de procesamiento hasta en un 60% para exportaciones en canal rojo. Los factores relevantes tomados en cuenta que inciden en la reducción en los tiempos de despacho en el Amatillo son la interoperabilidad de la información, la realización de controles basados en la gestión integral del riesgo, operadores económicos confiables, mejoras en el equipamiento fronterizo y la coordinación e integración de los procedimientos de control.	Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA).

### c. Conocimiento sectorial previo

El desarrollo del sector transporte y logística de cargas es prioritario en la agenda de desarrollo y competitividad de Honduras debido a su relevancia en los principales sectores y cadenas productivas de exportación. Honduras juega un rol importante en la integración regional y global, destacando la infraestructura logística que el país ofrece a los países vecinos, como Puerto Cortés, dando apoyo regional para el comercio atlántico, que moviliza carga de

importación y exportación tanto de Honduras, como de El Salvador y Nicaragua<sup>10</sup>. Adicionalmente por el país discurren importantes corredores logísticos regionales que movilizan cadenas mesoamericanas del café, aceite de palma y papel. En los últimos cinco años se han modernizado los principales ejes viales, incluyendo, por ejemplo:

- ✓ El Corredor Pacífico entre la frontera de El Amatillo (frontera con El Salvador) – Júcaro Galán–Choluteca y la frontera Guasaule (frontera con Nicaragua) en una longitud de 137 km.
- ✓ El Corredor Logístico como eje central por donde se transporta la mayoría de la carga proveniente de Puerto Cortés-San Pedro Sula-Puerto Acajutla y se traslada hacia la zona central y sur del país conectado con las fronteras entre Nicaragua, Guatemala y El Salvador.
- ✓ El Corredor Agrícola entre los municipios de Gualaco–San Esteban y Santa María del Carbón en el departamento de Olancho (zona de alta producción agrícola y ganadería), conectado con los municipios de Bonito Oriental y llegando a Puerto Castilla en el departamento de Colón (zona atlántica del país).

Puerto Cortés representa una oportunidad estratégica para la consolidación del país como nodo clave en las cadenas multimodales de suministro tanto nacionales como regionales. Las principales cadenas productivas que utilizan el sistema logístico de Puerto Cortés pertenecen a los sectores agrícola, agroindustrial alimenticio y no alimenticio y manufacturero; en particular las maquilas. Es de destacar que los sectores agrícola y manufacturero para exportación son subsistemas priorizados en el Plan Nacional de Logística (PNLOG)<sup>11</sup> y en el Plan de Acción Inmediata (PAI)<sup>12</sup>, por su relevancia socioeconómica. En relación con las áreas geográficas prioritarias, la mejora de eficiencia del Conglomerado Logístico del Norte<sup>13</sup> significaría un salto cualitativo en la principal oferta logística del país, al atraer inversiones. Los procesos logísticos y de comercio exterior son mejorables, por ejemplo, a través de la adopción de gestiones aduaneras integradas y electrónicas que puedan operativizar la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Pese a su potencial, en 2016, año previo al inicio del programa, Honduras se ubicó en el puesto 112 del Índice de Desempeño Logístico (LPI), por detrás de El Salvador (puesto 83) o Panamá (40), siendo para finales del 2018 ubicación en el índice de 93, escalando 19 puestos. El diagnóstico del PNLOG establece que los principales problemas de desempeño están vinculados a los elevados costos logísticos<sup>14</sup> producto de la pobre calidad de redes viales, pérdidas por falta de instalaciones de frío y demoras por ineficiencias en procesos de comercio exterior, entre otros.

Para lograr mayor eficiencia logística y competitividad, las inversiones en infraestructura de transporte y logística deben contar con instrumentos de planificación adecuados, e ir acompañadas de mejoras en el marco regulatorio y fortalecimiento institucional del sector logístico, así como de los procesos de comercio exterior. El BID ha apoyado al país en la

<sup>10</sup> Puerto Cortés transportó en el 2016 11,1 MM de Tonelada métrica (Tm), en tanto que los puertos del norte de Guatemala (Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla), entre los dos movilizaron 4,7 MM de Tm a pesar de que Guatemala es un país más grande y tiene una composición de exportaciones similar a Honduras. COCATRAM, 2016.

<sup>11</sup> Tiene como objetivo organizar el sistema logístico nacional en lo que respecta a los flujos de larga distancia entre los grandes generadores de viaje.

<sup>12</sup> Subconjunto del PNLOG cuya implementación es priorizada y se puede efectuar en el corto plazo.

<sup>13</sup> Conformado por infraestructuras: Puerto Cortés-San Pedro Sula-Frontera Entre Ríos, el Aeropuerto Internacional de Palmerola, puerto seco de La Barca, y el Puerto San Lorenzo. (PNLOG).

<sup>14</sup> El costo de exportación en Puerto Castilla (Honduras) es US\$2.308. En Panamá es US\$665. CDC Honduras.



elaboración de su PNLOG (2016), su actualización (2017) y su aprobación (2018), complementado con su respectivo PAI que fue aprobado por el Consejo Nacional de Logística (CNL) en el cuarto trimestre del 2019, resultado del acuerdo de los actores clave del país sobre las prioridades de corto y mediano plazo. La implementación del PAI ya ha iniciado, sin embargo, requiere fortalecer los mecanismos de articulación eficiente entre las distintas instituciones públicas y privadas del sector. Para lograr la sostenibilidad de esta articulación y la correcta implementación de acciones, la institucionalidad debe ser específica y apuntalada con instrumentos normativos y regulatorios adecuados.

Las reformas del programa contribuirán a mejorar la eficiencia logística del país y su inserción en los mercados internacionales a través de un marco normativo y regulatorio orientado a las necesidades del sector; con institucionalidad específica coordinada capaz de llevar a cabo una planificación integral; empleando herramientas y procedimientos modernos alineados con el contexto regional. Estas mejoras sentarán las bases e incentivos para el establecimiento de infraestructura logística especializada, servicios de transporte y logística de calidad y la consolidación de la Unión Aduanera Centroamericana.

#### d. Metodología de Evaluación

La metodología de evaluación se basará, por un lado, en un análisis reflexivo de los indicadores de la Matriz de Resultados, que comparará la línea base antes de la intervención con las metas alcanzadas al finalizar el Programa, permitiendo verificación del grado de logro de los objetivos y metas formulados en el programa.

**Tabla 7. Indicadores para la Evaluación Reflexiva**

Indicador	2018	2022	Medio de Verificación
<b>IMPACTOS</b>			
Índice de Desempeño en Logística (LPI)	2.46	2.82	Logistics Performance Index Report LPI – World Bank
PIB logístico de Honduras/PIB nominal	6.9%	7,1%	Estadísticas de las cuentas nacionales del BCH
<b>RESULTADOS</b>			
Porcentaje de vehículos livianos, de carga o remolque registrados, asegurados cubriendo daños a terceros	0	50%	Base de datos del Instituto de la Propiedad de Honduras a partir del otorgamiento de revisiones vehiculares
Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente	29	20.000	Reporte del IHTT
Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL	0	4	Informe del CNL adjuntando las prioridades remitidas a INSEP
Número de certificaciones a pilotos otorgadas a hombres por la Escuela Nacional de Transporte	0	4.500	Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte
Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la Escuela Nacional de Transporte	0	450	Registro de pilotos de la Escuela Nacional de Transporte

Indicador	2018	2022	Medio de Verificación
Tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana el Amatillo (HO-ES) <sup>15</sup>	74:35	29:50	Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA)

Adicionalmente, se realizará una evaluación ex-post que consistirá en la medición o sistematización y explicación de los resultados atribuibles al programa, utilizando los datos observados para el cálculo de los indicadores de impacto y de resultado establecidos en la Matriz de Resultados del programa. La evaluación final del programa validará si efectivamente el programa cumplió con los objetivos estimados en la situación "Con Proyecto", permitiendo conocer los efectos concretos del programa y calcular los beneficios y costos reales del programa y por tanto cuantificar el valor social neto del programa. Del mismo modo, la evaluación final permitirá identificar lecciones aprendidas para la preparación de otros programas similares.

Al finalizar la última operación programática, se realizará un Informe de Terminación de Proyecto o PCR (Project Completion Report por sus siglas en inglés), el cual es el principal instrumento de rendición de cuentas que utiliza el Banco para mostrar a los socios internos y externos al Banco el desempeño de sus operaciones con garantía soberana y la efectividad en el desarrollo de las mismas. Este informe presentará los principales hallazgos y recomendaciones a fin de fortalecer el diseño y ejecución de futuros proyectos. El PCR será realizado dentro de los 24 meses tras el desembolso de esta última operación y será aplicado según las nuevas guías (OP-1242), que entraron en vigor el 5 de agosto de 2014 y fueron actualizadas en febrero de 2015. El prestatario ha acordado con el Banco los indicadores, la línea de base y las metas para llevar a cabo dicha evaluación final.

El PCR se realizará a partir del análisis de los criterios centrales y criterios no centrales. Los criterios centrales del PCR, básicamente evalúan el desempeño del proyecto y se determinan en forma objetiva con base en los resultados y productos del mismo, y se califica a través de cuatro criterios: (i) efectividad; (ii) eficiencia<sup>16</sup>; (iii) relevancia; y (iv) sostenibilidad. Los criterios no centrales del PCR son aquellos evaluables, pero que no califican la efectividad de la intervención. En su defecto evalúan la contribución de la operación a los objetivos de desarrollo del Banco; la contribución a los objetivos de desarrollo del país; el cumplimiento del plan de monitoreo y evaluación; el uso de sistemas país; y la implementación y mitigación de salvaguardas ambientales y sociales.

#### e. Cronograma de Actividades y Presupuesto Asociado

Como resultado de las reuniones de seguimiento anual se evaluará el avance en el cumplimiento de los resultados previstos, siguiendo los acuerdos establecidos en la Matriz de Resultados. La evaluación reflexiva se realizará una vez cumplido el plazo previsto para los resultados el cual se establece en el año 2022. El presupuesto para la evaluación, de parte del Banco, provendrá de recursos administrativo de supervisión de las operaciones.

<sup>15</sup> El indicador corresponde a los tiempos de procesamiento de las exportaciones de ES a HO en canal rojo. La gestión coordinada de frontera en cabecera única, sin la necesidad que el conductor se baje de la unidad de transporte es una mejora que se estima reducirá el tiempo de procesamiento hasta en un 60% del tiempo en exportaciones en canal rojo.

<sup>16</sup> En este caso, el criterio de eficiencia se evalúa, pero no se califica al ser un programático.

**Tabla 8. Cronograma de Actividades de Evaluación (Incluyendo Recolección de Datos) y Presupuesto**

Actividad	2019	2020	2021	2022	Costo y Fuente
Evaluación Reflexiva				Informe Final	US\$25.000
Informe de Terminación de Proyecto (PCR)			PCR		US\$25.000
<b>Total</b>					US\$50.000