

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

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

(HO-L1219)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

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 y Enrique Barragán (LEG/SGO); Amalia Guzmán (CID/CHO); Agustina Calatayud, Jesús Calderón y Richard Mix (INE/TSP).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN DEL PROYECTO | 1 |
| I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS..... | 2 |
| A. Antecedentes, Problemática y Justificación | 2 |
| B. Objetivos, Componentes y Costo..... | 17 |
| C. Indicadores Claves de Resultados..... | 19 |
| II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS | 21 |
| A. Instrumento de Financiamiento | 21 |
| B. Riesgos Ambientales y Sociales | 21 |
| C. Riesgos Fiduciarios | 21 |
| D. Otros Riesgos del Programa..... | 21 |
| III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN..... | 22 |
| A. Resumen de los Arreglos de Implementación | 22 |
| B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo y Evaluación de Resultados... | 22 |
| IV. CARTA DE POLÍTICA | 22 |

| ANEXOS | |
|-----------|--|
| Anexo I | Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen |
| Anexo II | Matriz de Política |
| Anexo III | Matriz de Resultados |

| ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER) | |
|---------------------------------------|--|
| EER#1 | Carta de Política |
| EER#2 | Matriz de Medios de Verificación |
| EER#3 | Plan de Monitoreo y Evaluación |

| ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO) | |
|---------------------------------------|--|
| EEO#1 | Matriz Comparativa |
| EEO#2 | Organización Institucional del Sector |
| EEO#3 | Integración Regional |
| EEO#4 | Nota Técnica Innovación y Tecnología en el Sector de Logística de Cargas de Honduras |
| EEO#5 | Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte |
| EEO#6 | Plan Nacional de Logística de Cargas |
| EEO#7 | Plan de Acciones Inmediatas |
| EEO#8 | Inclusión y Diversidad |
| EEO#9 | Género |

| ABREVIATURAS | |
|--------------|--|
| AAH | Administración Aduanera de Honduras |
| AFC | Acuerdo de Facilitación de Comercio |
| ALC | América Latina y el Caribe |
| BCH | Banco Central de Honduras |
| BCIE | Banco Centroamericano de Integración Económica |
| BID/Banco | Banco Interamericano de Desarrollo |
| BM | Banco Mundial |
| CAM | Corredor Atlántico Mesoamericano |
| CC | Cambio Climático |
| CLN | Conglomerado Logístico del Norte |
| CNL | Consejo Nacional de Logística |
| CNSV | Consejo Nacional de Seguridad Vial |
| COMIECO | Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamérica |
| DARA | Reporte de la Dirección General de Aduanas |
| ENTT | Escuela Nacional de Transporte Terrestre |
| FMI | Fondo Monetario Internacional |
| FYDUCA | Factura y Declaración Única Centroamericana |
| GdH | Gobierno de Honduras |
| IHTT | Instituto Hondureño del Transporte Terrestre |
| INE | Instituto Nacional de Estadística |
| JICA | Agencia de Cooperación Internacional del Japón (siglas en inglés) |
| INSEP | Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos |
| LPI | Índice de Desempeño Logístico (siglas en inglés) |
| LRF | Ley de Responsabilidad Fiscal |
| OEA | Operador Económico Autorizado |
| OMC | Organización Mundial de Comercio |
| OMI | Organización Marítima Internacional |
| PAI | Plan de Acciones Inmediatas |
| PBL | Préstamo Basado en Políticas |
| PBP | Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política |
| PcD | Personas con Discapacidad |
| PEG | Plan Estratégico de Gobierno |
| PGICE | Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior |
| PIB | Producto Interno Bruto |
| PMCLN | Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte |
| PNLOG | Plan Nacional de Logística de Carga |
| RFID | Dispositivos de Identificación por Radio Frecuencia (siglas en inglés) |
| SAR | Servicio de Administración de Rentas |
| SDE | Secretaría de Desarrollo Económico. |
| SEFIN | Secretaría de Finanzas |
| SIECA | Secretaría de Integración Económica Centroamericana |
| SLN | Sistema Logístico Nacional |
| SPNF | Sector Público No Financiero |
| UA | Unión Aduanera |
| UTEL | Unidad Técnica de Ejecución Logística |
| VUM | Ventanilla Única Marítima |

RESUMEN DEL PROYECTO
HONDURAS
PROGRAMA DE REFORMAS DEL SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE CARGA DE HONDURAS III
(HO-L1219)

| Términos y Condiciones Financieras | | | |
|---|---|--|--|
| Prestatario: | Fuente | Monto (US\$) | % |
| República de Honduras | BID (CO Regular): | 77.012.000 | 65 |
| | BID (CO Concesional): | 41.468.000 | 35 |
| | Total BID: | 118.480.000 | 100 |
| Organismo Ejecutor (OE): | Financiamiento Paralelo JICA^(a): | 100.000.000 | - |
| Secretaría de Finanzas (SEFIN) | Gran Total: | 218.480.000 | - |
| | CO Regular (FFF) ^(b) | CO Concesional | |
| Plazo de amortización: | 20 años | 40 años | |
| Periodo de desembolso: | 1 año | | |
| Periodo de gracia: | 5,5 años ^(c) | 40 años | |
| Tasa de interés: | Basada en LIBOR | 0,25% | |
| Comisión de crédito: | ^(d) | N/A | |
| Comisión de inspección y vigilancia: | ^(d) | N/A | |
| Vida Promedio Ponderada (VPP): | PBL:12,75 años | N/A | |
| Moneda de aprobación: | Dólares de los Estados Unidos de América | | |
| Esquema del Proyecto | | | |
| <p>Objetivo del proyecto/descripción: 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 del 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.</p> <p>El presente préstamo es el último de una serie de tres operaciones, vinculadas técnicamente entre sí, pero financiadas en forma independiente, bajo la modalidad de Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Políticas (CS-3633-2).</p> | | | |
| <p>Condiciones contractuales especiales previas al único desembolso del financiamiento: El único desembolso de los recursos del financiamiento estará condicionado al cumplimiento de las acciones de reformas de política, de conformidad con lo establecido en la Matriz de Políticas, la Carta de Política (EER#1) y las demás condiciones contractuales establecidas en el Contrato de Préstamo (§3.2).</p> | | | |
| <p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.</p> | | | |
| Alineación Estratégica | | | |
| Desafíos^(e): | SI <input type="checkbox"/> | PI <input checked="" type="checkbox"/> | EI <input checked="" type="checkbox"/> |
| Temas Transversales^(f): | GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/> | CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input type="checkbox"/> | IC <input checked="" type="checkbox"/> |

^(a) El cofinanciamiento paralelo provendría de un préstamo de alta concesionalidad de JICA (§1.33).

^(b) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1), el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales, de manejo de riesgos, las condiciones prevaletientes de mercado, así como el nivel de concesionalidad del Préstamo, de acuerdo con las políticas aplicables y vigentes del Banco en la materia.

^(c) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

^(d) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(f) GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y SE (Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1. **Aspectos macroeconómicos.** En los últimos años, la economía hondureña había sido de las más dinámicas de América Latina y el Caribe (ALC). Entre 2014 y 2019 registró un crecimiento económico a una tasa promedio anual de 3,8%, por encima del promedio de Centroamérica (3,5%) y de ALC (2%)¹. Sin embargo, en el contexto de crisis sanitaria y económica provocada por la pandemia del COVID-19, agravada por las tormentas Eta e Iota², el Banco Central de Honduras (BCH) estimó una caída del Producto Interno Bruto (PIB) de 9% en 2020, explicada por la contracción en el consumo e inversión privada, así como en las exportaciones de bienes y servicios por la contracción de la demanda externa. El BCH proyecta una recuperación gradual con crecimiento de 4,2% en 2021³, llegando a niveles previos a la crisis hacia 2023.
- 1.2. La crisis provocó que el déficit del Sector Público No Financiero (SPNF) aumentara a 5,5% del PIB en 2020, el más grande desde 2013, con 7,5% del PIB, comparado con el 1% del PIB contemplado en la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF)⁴. La expansión del desbalance fiscal fue producto de una caída en la recaudación de 3% del PIB y mayor gasto público para fortalecer el sistema de salud, y apoyar a familias y trabajadores, y fue financiado mayormente con recursos externos. Como resultado, se reflejó un aumento de la deuda del SPNF de 44,4% a 55,0% del PIB en 2020. La dinámica fiscal es consistente con los parámetros acordados por el país con el Fondo Monetario Internacional (FMI) en el contexto de su programa económico. Se estima que el déficit fiscal del SPNF bajará levemente en 2021 a 5,4% del PIB⁵, y que posteriormente retorne al 1% del PIB en 2023, en línea con los parámetros de la LRF. No obstante, persisten riesgos relacionados a la prolongación de la pandemia y el lento proceso de vacunación, los desbalances financieros en el sector eléctrico, más la incertidumbre del proceso electoral, así como retos estructurales para mejorar la productividad.
- 1.3. La pandemia agudizó la brecha social existente, con mayor impacto en el empleo. Según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), la Tasa de Desempleo Abierto⁶ aumentó significativamente de 5,7% en 2019 a 10,9% en 2020, explicado por el cierre de empresas y una menor demanda agregada producto de la crisis

¹ El 4,8% en 2017; 3,7% en 2018; y 2,7% en 2019 (Banco Mundial, 2020. [Honduras. Panorama general](#)). El crecimiento fue menor al promedio quinquenal en 2019 como resultado de la contracción de la producción agropecuaria, producto de una fuerte sequía, y la desaceleración de la economía mundial. Estos factores provocaron una merma de la demanda, externa e interna, especialmente de las exportaciones y la inversión.

² En noviembre 2020, las tormentas tropicales Eta e Iota impactaron Honduras dejando daños totales y pérdidas estimadas equivalentes a US\$2.170 millones, concentrados en el sector social (18%) y productivo (68%); 10% de ellos fueron en el sector infraestructura, con US\$160 millones en el subsector transporte. Fuente: [BID, 2021](#).

³ BCH, 2021. [Análisis Macroeconómico Programa Monetario](#).

⁴ La crisis obligó a las autoridades a utilizar la cláusula de escape de la LRF para ampliar el límite de 1% del PIB en el déficit del SPNF que manda la misma en tiempos normales.

⁵ El 15 de julio de 2019 el FMI aprobó una facilidad de crédito contingente de US\$323 millones para apoyar la estabilidad fiscal de Honduras con extensión hasta noviembre de 2021.

⁶ Porcentaje del total de la Población Económicamente Activa que quieren trabajar, pero no encuentran una plaza.

sanitaria. Por estratos, la tasa de desempleo abierto urbana se estima en 11,2%, similar a la rural de 10,5%. Por género, el desempleo es mayor en mujeres (13,7%) que en hombres (8,7%). La tasa de subempleo visible aumentó a 27,3% (10,6% en 2019); en contraste, la tasa de subempleo invisible bajó a 43,4% (50% en 2019). Así, la tasa de subempleo total⁷ subió de 60,6% en 2019 a 70,6% en 2020. En consecuencia, la pobreza se agudizó. Honduras tiene un alto nivel de pobreza, en especial en los sectores agropecuarios y manufactureros, con niveles de 78,9% y 59%, respectivamente. Debido a la pandemia, se estima que la tasa de pobreza aumentará de 53,8% a 59,3%⁸. Además, Honduras presenta de los índices más altos de desigualdad en ALC y el mundo, con 52,1 puntos GINI en 2018. Esto es reflejo de los bajos ingresos promedio per cápita que representan 20 veces del quintil más rico sobre el quintil más pobre⁹ y una de las clases medias más pequeñas en ALC (11% en 2015, frente a 35% a nivel región)¹⁰.

- 1.4. En 2019, la estructura económica de Honduras reflejaba un sector terciario dominante en términos de su aporte al PIB (58,9%), donde el subsector de transporte y logística destacó por su influencia en la competitividad. Los sectores secundario y primario contribuyeron en 25,3% y 15,8% al PIB, respectivamente¹¹; se esperó que para 2020 se presentaran cambios¹² en esta estructura, la que se mantuvo entre los años 2007 y 2019. En términos de comercio exterior¹³, el subsector agropecuario representa 33,3% del total de bienes exportados y 61,7% de mercancías generales exportadas en 2020, principalmente en productos como café, banano y aceite de palma. En importaciones sobresale la actividad comercial de mercancías generales ligada a bienes de consumo (33,8%), seguida por las manufacturas, a través de la importación de materias primas y productos intermedios con valor equivalente de 30,8%.
- 1.5. **El sector de transporte y logística de cargas.** El desarrollo y desempeño del sector es relevante para la competitividad de Honduras¹⁴ por su interrelación con la agricultura y la industria manufacturera; particularmente relacionada a las industrias de maquila ubicadas en San Pedro Sula, las que representan 31% del valor agregado de la industria manufacturera y cerca de 5% del PIB¹⁵. Este sector y el transporte de pasajeros agrupan cerca de 5% de la población ocupada¹⁶, aunque corresponde mayoritariamente al género masculino (¶1.17). Para el segundo trimestre de 2020 el sector se contrajo 18,1%¹⁷, asociado a la disminución en traslados de bienes destinados al mercado externo, para consumo doméstico e insumos para la industria, debido a las restricciones impuestas por la pandemia del COVID-19. Adicionalmente, impactó la baja en servicios de almacenaje, vinculada con la menor actividad económica y la reducción en las

⁷ Suma de subempleo visible e invisible.

⁸ Fuente: BID, 2020. [Desigualdad y descontento social: Cómo abordarlos desde la política pública](#).

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ Banco Mundial, 2020.

¹¹ BCH, 2020. [PIB Enfoque de la Producción, 2000-2019](#).

¹² Las actividades más afectadas para el segundo trimestre de 2020 fueron: industria manufacturera (-22,6%), Comercio (-13,32%), Construcción Privada (-33,9%) y Hoteles y Restaurantes (-46,4%). Aportaron de manera positiva los servicios de Telecomunicaciones (4,2%) y la Intermediación Financiera (1,2%).

¹³ En 2017, 43,3% de las importaciones y 54% de las exportaciones tuvieron origen o destino en EE. UU.

¹⁴ Honduras se mantuvo en la posición 101 en el *ranking* del [Índice Global de Competitividad](#) en 2018 y 2019.

¹⁵ PNLOG, 2017.

¹⁶ CEPAL, 2020. [Honduras: Perfil Nacional Socio-Demográfico](#).

¹⁷ En el mismo lapso en 2019 creció un 1,6%.

importaciones de mercancías¹⁸. La pandemia introdujo importantes desafíos para el sector logístico y se espera una potencial reconfiguración de las cadenas de suministro globales en el mediano plazo.

- 1.6. El sector comprende: (i) transporte marítimo, que representa en valor 68% de las exportaciones y 51,5% de importaciones¹⁹, con empresas navieras que ofrecen servicios en 21 rutas, con Puerto Cortés como principal punto de acceso; (ii) transporte aéreo, que tiene una participación en valor del 11% en exportaciones y 27,7% en importaciones, con el Aeropuerto Internacional de San Pedro Sula como principal infraestructura²⁰; y (iii) transporte terrestre²¹, principalmente en el modo carretero, que representa en valor 21% en exportaciones y 20,8% en importaciones, además de ser el eje central del movimiento de carga al interior del país²². Este último se caracteriza por su informalidad y atomización, en particular en lo que respecta a los flujos de mercancía con destino al mercado doméstico y regional. De acuerdo con una encuesta de percepción sobre calidad del transporte del Banco Mundial (BM), 26,5% de las empresas definen el transporte como una gran dificultad, comparado con 0,5% en Panamá, 10,5% en Nicaragua, 16% en El Salvador y 19,2% en Guatemala. Este tipo de servicio es prestado en un 55% por 1.357 grandes empresas privadas; el restante 45% son el denominado Transporte Unitario de Carga o pequeños empresarios que tienen de 1 a 10 unidades, quienes en los últimos años (2016-2019) sumaron 28.171 transportistas²³ y alrededor de 54.000 vehículos²⁴.
- 1.7. Honduras desempeña un rol clave como *hub* y centro de distribución de mercancías con origen y destino en los países del Triángulo Norte. Cuenta tanto con el principal puerto mesoamericano en el Caribe (Puerto Cortés), como con los corredores de integración más importantes, como el Atlántico Mesoamericano (CAM). Para consolidar este rol, y aprovechar la oportunidad en el contexto económico global actual y en la reconfiguración y traslado de cadenas de valor a la región por proximidad geográfica (*nearshoring*), es necesario crear condiciones normativas, legales y regulatorias adecuadas, mejorar los indicadores de desempeño logístico (§1.12) y avanzar con la implementación de acuerdos sobre facilitación del comercio (§1.13), para impulsar la atracción de inversiones en el sector transporte y logística.
- 1.8. **Institucionalidad y herramientas de planeación.** En el sector se involucran instituciones ([EEO#2](#)) de infraestructura de transporte, de regulación de servicios, responsables del control de operaciones de comercio exterior, y de facilitación del comercio. En los últimos años se hicieron ajustes institucionales, destacándose la creación del Consejo Nacional de Logística (CNL) como instancia de decisión dependiente de la Presidencia de la República; así como su Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL), instancia responsable de la gestión de proyectos y coordinación entre organismos. También se creó la Administración Aduanera de Honduras (AAH), institución a cargo de poner en marcha el Programa OEA y

¹⁸ BCH, 2020. [Comportamiento de la Economía Hondureña al Segundo Trimestre de 2020](#).

¹⁹ Fuente: [Anuario de Comercio Exterior 2015-2019](#).

²⁰ En 2018, el Aeropuerto de San Pedro Sula movió 21.800 ton de carga, mientras Toncontín solo 3.900 ton.

²¹ En la región, el 85% de la carga (por peso) se transporta por carretera. BID, [DIA2020](#).

²² [PNLOG Honduras, 2015-2030](#).

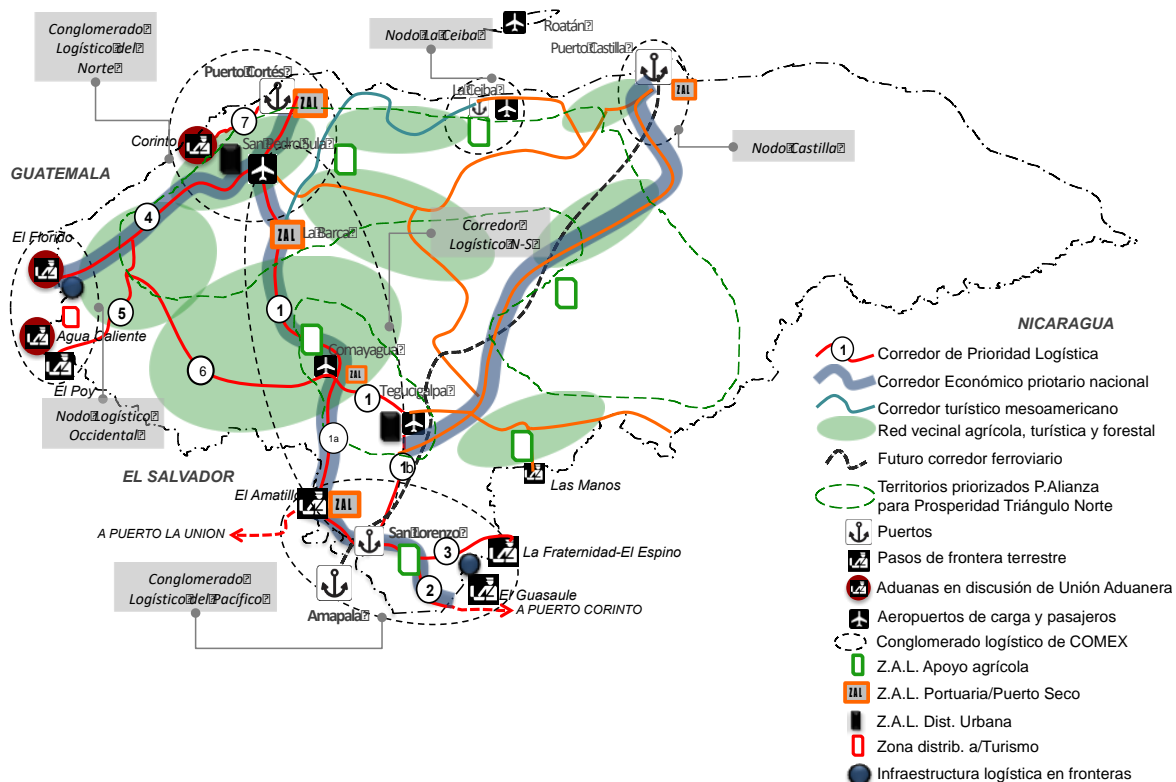
²³ IHTT, 2019.

²⁴ El Acuerdo Ejecutivo No. 0528 de octubre de 2019 regula los fletes mínimos del transporte de carga con el fin de garantizar una tarifa que cubra los costos de operación.

cumplir con el Acuerdo de Facilitación de Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC). No obstante, la pandemia y las tormentas han hecho enfocar su labor en procesos de agilización de mercancías de emergencia y recuperación de instalaciones afectadas. El Banco ha identificado debilidades en temas institucionales, debido al cambio de más de 80% de su planilla institucional, y en la creación de tres cursos con más de 700 participantes para crear capacidades en varios temas afines. La AAH está consciente de la brecha de infraestructura y tecnología en los puestos de frontera que deben abordar con inversiones similares a las que realizaron Nicaragua y El Salvador.

- 1.9. En 2017, para apoyar la transformación del sector, Honduras elaboró el **Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG)** ([EEO#6](#)) que caracteriza las agrupaciones de oferta logística en conglomerados logísticos y su relación comercial con el Sistema Logístico Nacional²⁵ (SLN, Figura 1). El Conglomerado Logístico del Norte (CLN) abarca el complejo de San Pedro Sula y su aeropuerto, Puerto Cortés, la frontera con Guatemala y la red vial que los enlaza, conectando los centros productivos (maquileros y agropecuarios) con las principales infraestructuras de comercio exterior y de los países vecinos. El PNLOG incluye un Plan de Acciones Inmediatas (PAI), el cual se actualizó para el período 2020-2022.

Figura 1. SLN de Honduras



Fuente: PNLOG, 2017.

²⁵ El SLN es relevante a nivel centroamericano, confiriendo procesos de integración económica, concretamente con el Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y el Proyecto Mesoamérica ([EEO#3](#)).

- 1.10. El PNLOG es el instrumento de largo plazo que integra los planes e iniciativas de los sectores de transporte y logística²⁶, identifica necesidades (§1.20 - §1.23), establece mecanismos de articulación y coordinación eficientes y permanentes entre las instituciones públicas y privadas vinculadas. Su sostenibilidad y la correcta implementación de las acciones y proyectos prioritarios se apoya con la consolidación del marco normativo y regulatorio para atender las necesidades del sector, así como del desarrollo de instrumentos de planificación y facilitación comercial modernos y efectivos.
- 1.11. **Productividad.** El sector transporte y logística en Honduras presenta una evolución positiva²⁷, con una participación de 7,6% del PIB en 2019²⁸, similar al de Guatemala (7,3%), pero menor comparada con otros países como El Salvador (8,7%), Costa Rica (10,3%) o Panamá (12,5%)²⁹. El costo de camión con contenedor de 40' es de 2,27 a 2,58 USD/km³⁰, considerado entre los más altos de la región³¹. Los servicios se caracterizan por: (i) prácticas de sobrecarga, debido a la inexistencia de certificaciones y control de peso en origen; (ii) flota con altos niveles de obsolescencia (15 años, en promedio)³²; (iii) alto porcentaje de envíos con regreso en vacío (40,3% en trayectos menores a 150 km y 41,2% en trayectos largos); (iv) bajas velocidades de operación (entre 4 y 18 km/hora)³³, debido principalmente a controles fronterizos e imposibilidad de viajar en horas nocturnas por riesgos de seguridad, entre otros; y (v) limitada oferta de vehículos refrigerados. Además, existen brechas en términos de infraestructura para el comercio fronterizo; tiempos de espera en aduanas y estaciones de inspección representan entre 15% y 20% del tiempo total de envío en rutas internacionales.
- 1.12. **Desempeño logístico.** El desempeño logístico de Honduras presenta retos que impactan sobre su productividad y competitividad y tienen fuerte relación con los desafíos de desigualdad territorial y social (§1.3). El país está en la posición 93/160 en el *ranking* del Índice de Desempeño Logístico (LPI, siglas en inglés)³⁴, pero sus componentes muestran mejoras entre 2016 y 2018 en temas como infraestructura (143 a 88), competencia logística (110 a 75) y aduanas (97 a 93). Además, se ubicó en la posición 101/141 en el Índice Global de Competitividad (2019), en la franja más baja a nivel regional, cerca de Guatemala (98), El Salvador (103) y Nicaragua (109), con puntajes bajos en conectividad vial (120/141) y aeroportuaria (106/141). Estas características impactan en el desempeño logístico, principalmente por la cobertura y calidad de corredores estratégicos para

²⁶ Incluyendo: [Visión de País 2010-2038](#); [Plan de Nación 2010-2022](#); [PEG 2018-2022](#); Estrategia Nacional de Competitividad; y documentos estratégicos regionales, como la Política Marco Regional de Movilidad y Logística.

²⁷ La tasa de crecimiento promedio anual en los últimos 10 años fue 9% (BCH, 2018). Se experimentaron cambios en este indicador para finales de 2020 como consecuencia de los efectos de la pandemia por COVID-19.

²⁸ CEPAL – CEPALSTAT. [Estadísticas e indicadores económicos](#).

²⁹ *Ibíd.*

³⁰ Para viajes de Tegucigalpa a Guatemala y San Salvador, respectivamente; desciende a 1,4 USD/km en Panamá.

³¹ En Costa Rica, pese a una estructura de costos muy elevada por sus tarifas, el valor promedio a todos los destinos es de 1,55 USD/km. Fuente: entrevistas realizadas en el marco del "Proyecto de Estudios para Diagnóstico, Mapeo y Diseño de la Institucionalidad Regional de la Movilidad y Logística en Centroamérica". JICA, 2017.

³² Entre 2016 y 2019, 49% de vehículos de carga importados (6.235 unidades) fueron usados, situación que incide en la edad promedio de la flota. Fuente: Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA).

³³ Fuente: [JICA, 2017](#).

³⁴ [LPI Report, 2018](#). Fuente: BM.

el movimiento de mercancías. Ello, aunado a la necesidad de mejoras en materia de velocidad y predictibilidad de los procesos aduaneros por parte de las agencias, operadores de transporte y agentes aduaneros, se refleja en altos costos de importación y exportación.

- 1.13. **Servicios.** Honduras realiza esfuerzos importantes para mejorar su infraestructura³⁵; sin embargo, persisten ineficiencias vinculadas con la disponibilidad y nivel de servicio necesario para la correcta articulación del SLN y el comercio exterior, así como su resiliencia para afrontar efectos asociados al Cambio Climático (CC). Esto genera una necesidad de planificar las inversiones considerando una visión integral de corredores estratégicos, buscando reducir costos logísticos y garantizar disponibilidad de infraestructura. Con respecto al servicio de transporte terrestre de carga, además de sus ineficiencias operacionales (§1.11), se identifica la necesidad de regular la seguridad, más la implementación de sistemas de registro y gestión informatizados. Este servicio empeora como consecuencia de la congestión en núcleos poblacionales, evidenciando la necesidad de programas para mejorar la logística urbana³⁶. Los servicios logísticos están poco diversificados; la oferta se concentra en servicios auxiliares, con pocos servicios de valor agregado. Adicionalmente hay demoras en servicios fronterizos que impactan en el tiempo de cruce, a falta de procesos eficientes de control de mercancías y personas por la ausencia de equipos de control no intrusivo (§1.16).
- 1.14. **Procesos aduaneros y de facilitación comercial (integración económica).** Según el Indicador de Comercio Transfronterizo del BM³⁷, que mide el tiempo y costo para exportar e importar un producto, en 2020 se requerían 108h³⁸ para exportar en Honduras, en comparación con 24h en Panamá y El Salvador y 36h en Guatemala (55,3h promedio en ALC). El tiempo de cumplimiento fronterizo para importar fue de 96h³⁹, en comparación con 24h en Panamá, 36h en El Salvador y 72h en Guatemala. De manera general, la posición de Honduras en el Índice de Facilidad para Hacer Negocios se deterioró, pasando de 115 en 2018 a 123 en 2019. Dentro del índice, los aspectos relacionados con la seguridad en el transporte de carga y la percepción de problemas de eficiencia y transparencia de los procesos aduaneros son los más penalizados. No obstante, el tiempo de cruce de frontera para vehículos de transporte de carga entre Honduras y Guatemala se redujo considerablemente con la implementación de la Unión Aduanera (UA)⁴⁰.
- 1.15. **Eficiencia energética y cambio climático.** La frecuencia y magnitud de desastres naturales ocurridos en ALC, vinculada a efectos del CC, como huracanes, sequías e inundaciones, incrementaron en la región (la frecuencia

³⁵ Inversión pública acumulada (2010-2017): US\$1.818,9 millones ([BID/INFRALATAM](#)). El 23% de la red vial nacional se encontraba en buen estado, 52% regular y 25% en mal estado, según la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP, 2017).

³⁶ Se deben tomar medidas efectivas para integrar el transporte de carga con la movilidad y aliviar la congestión mediante un uso más eficiente del espacio urbano disponible, facilitado por nuevas tecnologías (BID, [DIA-2020](#) y [Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción](#)).

³⁷ [Doing Business, 2020](#).

³⁸ Empeoró con respecto a 2019, con 88h.

³⁹ Se mantuvo igual que en 2019.

⁴⁰ La AAH registra tiempos de despacho promedio, en 2020, de 14h 24min en la Aduana El Amatillo, pero de 23h 17min en Guasaule, en el caso de carga general. Pero estos se reducen a menos de 15 minutos en el caso del tránsito de mercancías de importación o exportación entre ambos países en los Centros de Facilitación de Integración Profunda. [BM, 2019](#).

entre 2010 y 2019 triplicó a la del período 1970 – 1979); los daños en vías, edificios, maquinaria, equipos y cultivos, asociados a dichos fenómenos, se dispararon de US\$7.400 a US\$102.700 millones, respectivamente ([DIA2020](#)). En 2016, las emisiones de CO₂ de Honduras alcanzaron 9.812,89 k/ton, correspondientes a 0,027% del total mundial para ese año; el sector transporte representa 39%⁴¹ con alrededor de 2.100 Gg de CO₂/año. La tendencia se mantendría creciente debido al aumento del parque vehicular; entre 2014 y 2018 pasó de 1.266.099 unidades a 1.849.649⁴², reflejando un crecimiento de 46,1%. De acuerdo con el Balance Energético Nacional de 2015, 38,6% de la energía consumida provino de derivados del petróleo, productos importados consumidos en 46,6% por el sector transporte. Asimismo, el diésel disminuyó su participación de 56% en 2000 a 48% en 2015, mientras la gasolina pasó de 39% a 46%⁴³. En este contexto, los principales retos para impulsar una movilidad limpia y sostenible⁴⁴ son: (i) desarrollar marcos institucionales y legales que incluyan lineamientos de mitigación y adaptación al CC; (ii) profesionalizar el sector transporte; (iii) renovar y optimizar la flota; y (iv) capacitar y formar conductores en técnicas de manejo eficientes. La nota técnica adjunta ([EEO#4](#)) presenta lineamientos para la formulación de una política pública de transición energética en el sector transporte y logística, a modo de guía para orientar al país en la adopción de medidas estratégicas de largo plazo.

- 1.16. **Innovación y tecnología.** Estudios del Banco⁴⁵ evidencian que las cadenas de suministro de ALC, incluidas las actividades logísticas, presentan un rezago de una década frente al proceso de transformación digital evidenciado en las economías más avanzadas. El Gobierno de Honduras (GdH) tiene como política de Estado una agenda de tecnología e innovación⁴⁶ orientada a reducir la brecha digital, incluyendo la modernización de los procesos e infraestructuras tecnológicas⁴⁷. Para el sector transporte y logística, el PNLOG establece la necesidad de adoptar buenas prácticas en tecnologías de la información y las comunicaciones para apoyar la operación de cadenas logísticas, esperándose como resultado procesos digitalizados eficientes que apoyen la operación de los sectores público, privado y comunidades logísticas. En el caso de la gestión aduanera y desde la creación de la AAH, la institución adoptó una agenda para modernizar la plataforma digital y procesar pagos en línea, la cual se aceleró con la pandemia. Se implementaron acciones como: (i) *tracking* digital de expediente; (ii) proyecto aduanas sin papeles, incluyendo las aduanas periféricas con Guatemala en el marco de la UA; y (iii) carnetización y registro de auxiliares de la función pública. Pese a estos avances, para consolidar a Honduras como un centro logístico global es necesario impulsar la agenda de innovación y generar

⁴¹ [BM, 2016](#).

⁴² Motocicletas (41,1%), automóviles y *pick up* (20,7%), turismo (18,8%), camionetas (9,5%), camiones (3,7%), buses (3,1%) y otros (3,0%). [INE, 2019](#).

⁴³ [CEPAL, 2019](#). El consumo de gas natural vehicular o electricidad es insignificante, respecto al diésel y gasolina.

⁴⁴ IHTT. [Visión hacia una movilidad limpia y sostenible](#).

⁴⁵ [Cadena de suministro 4.0: Mejores prácticas internacionales y hoja de ruta para América Latina](#). Calatayud y Katz, 2019.

⁴⁶ Destacan la Agenda Digital 2014-2018, el Plan Maestro para el Gobierno Digital y, a nivel institucional, la creación del Gabinete Sectorial de Simplificación de Trámites.

⁴⁷ 30% de los hondureños tienen acceso a internet (promedio ALC: 56%). 26% tiene conexión por banda ancha (promedio ALC: 35%). Encuesta Nacional de Hogares, INE, 2016.

pautas para el diseño de una agenda pública dirigida a la adopción progresiva de energías verdes.

- 1.17. **Género.** Según la encuesta sobre [Participación de la Mujer en el sector Logístico de Honduras](#) realizada por el BID y el CNL en junio de 2018, en actividades que implican trabajos físicos o de manejo de equipos y maquinaria, incluyendo la conducción de vehículos livianos y pesados, mantenimiento, operación de equipos de medición, post-manufactura, empaquetado y etiquetado, se observó una participación femenina inferior a 15%⁴⁸. En contraste, para actividades gerenciales, de oficina o análisis de datos se observa una presencia femenina superior a 15%, mientras que en labores de toma de decisiones y gerencia se reporta dicha participación en más de 50% para 30% de las empresas consultadas.
- 1.18. En el sector, existen barreras de acceso laboral para las mujeres, vinculadas a las condiciones del entorno y oportunidades de capacitación. En profesiones como la conducción de vehículos de transporte, la ausencia de una formación homologada perpetúa el aprendizaje informal que se transmite en un entorno predominantemente masculino; esta barrera hacia la igualdad de oportunidades es, además, un obstáculo para mejorar la productividad sectorial. Está demostrado que la diversidad de género en una empresa mejora la orientación a los clientes, promueve mayor nivel de satisfacción en los empleados, reduce conflictos entre grupos y promueve la creatividad e innovación⁴⁹; una fuerza laboral incluyente es más innovadora y productiva⁵⁰.
- 1.19. **Personas con Discapacidad (PcD).** Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), en 2013 había 205.423 PcD⁵¹ en Honduras (2,37% de la población), con una tasa de participación laboral del 32%, la mayoría trabajando por su propia cuenta. En el sistema logístico, se muestran indicadores de acceso e inserción sociolaboral de PcD aún más desfavorables. Una encuesta realizada por el CNL en 2019 encontró que menos del 4% de PcD fueron contratadas⁵² en 11 entidades públicas y 22 empresas privadas del sector transporte y logística, respectivamente. Según el 59,5% de estas empresas, la falta de conocimiento de la problemática y costumbre para su contratación, son las mayores dificultades para el acceso a empleo, mientras que el 27,5% afirmaron que la infraestructura logística y de transporte no es accesible. Asimismo, el 13% de las empresas privadas informaron que los cargos ofrecidos no son aptos para PcD y el 15% de las entidades públicas señalaron requisitos de mayor capacitación para acceder a empleos en el sector.
- 1.20. **Problemática.** Se asocia con deficiencias en la capacidad y de coordinación institucional para implementar de manera sostenible políticas sectoriales, e instrumentos normativos y regulatorios que incentiven la competencia, promuevan

⁴⁸ Cerca de 77% de las empresas reporta 15% de ocupación femenina, 84% con menos de 15% en manejo de maquinaria. Se considera femenino o masculino un sector que cuenta con una representación de género inferior a 25%. Hegewisch, A. and Hartmann, H., 2014.

⁴⁹ Hunt, Vivian et al. (2014). Diversity Matters.

⁵⁰ [Marco Sectorial de Innovación, Ciencia y Tecnología \(GN-2791-8\)](#).

⁵¹ Persona con algún problema de salud, físico o mental padecido o por padecer por más de 6 meses y que le dificulte hacer sus actividades. Censo 2013, INE.

⁵² El requerimiento de contratación de 4% de PcD se estableció en el [Decreto 160 de 2005 \(Ley de equidad y desarrollo integral para las personas con discapacidad de Honduras\)](#).

la eficiencia y el acceso a servicios logísticos de calidad⁵³; también comprende de un bajo grado de inserción de innovación tecnológica, falta de consideración de la resiliencia de la infraestructura, escasa alineación de los planes de infraestructura, servicios con objetivos climáticos y de desarrollo económico.

- 1.21. **Marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial.** La ausencia de un sistema de planificación integrado dificultó la definición de una política de logística a nivel nacional que diera atención a los problemas del sector a largo plazo. El GdH formula la Ley de Logística que promueve prácticas de planificación sostenibles, incorporando la dimensión ambiental y de innovación en el desarrollo de los componentes del SLN, así como en la transición energética. Sus reglamentos definirán estándares para la infraestructura logística actualmente inexistente, con enfoque de resiliencia a desastres naturales. Una vez aprobada, la Ley de Logística complementará la Ley de Transporte Terrestre, reformada en 2016, y sus reglamentos específicos, entre ellos el de seguros de la carga y el de control de pesos y dimensiones, claves para mejorar la seguridad y eficiencia del transporte terrestre. Estos reglamentos son parte de los compromisos del Acuerdo Regional sobre Circulación por Carretera⁵⁴. Igualmente, se requiere avanzar en la generación de normas y regulaciones relativas a los controles y aplicación de medidas para promover la renovación del parque vehicular orientada a la eficiencia energética.
- 1.22. **Marco institucional de logística de carga y transporte.** El país avanzó, en la fase inicial del programa, con la creación de las instituciones que soportan la transformación del sector (§1.8); el reto consiste en mejorar su eficiencia: se requiere que las nuevas instancias de gestión mejoren los procesos de coordinación, alinear necesidades y asignar responsabilidades a todos los actores involucrados en los niveles de gobierno y sectores, públicos y privados. La inclusión en el PEG de todas las iniciativas y proyectos prioritarios relacionados con el transporte y la logística de cargas de las instituciones involucradas en el sector, debidamente coordinadas por el CNL y su UTEL, avala un mecanismo de articulación eficiente y consolida su sostenibilidad. Esta operación, a través de la Ley de Logística, y del monitoreo y evaluación de los avances logrados en la implementación del PEG 2018-2022, incluyendo recomendaciones para el fortalecimiento de su implementación, consolida el rol del CNL como coordinador de las entidades públicas involucradas (definiendo las responsabilidades de cada una de ellas según sus competencias territoriales y sectoriales) y articulador con el sector privado.
- 1.23. **Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística de carga y facilitación comercial.** Para fortalecer la estructura logística se requiere desarrollar una oferta de infraestructura especializada con visión integral (zonas de actividad y distribución urbana, parques logísticos y puertos secos). Ésta se encuentra dispersa en instalaciones aisladas (almacenes, estacionamientos y centros de distribución de pequeña escala) que alojan exclusivamente a actividades logísticas auxiliares; la oferta logística de valor agregado es casi inexistente, situación que afecta a los pequeños y medianos productores. Un importante instrumento es el Plan Maestro

⁵³ Según el Foro Económico Mundial, la calidad de los servicios de infraestructura mejoró menos en ALC que en cualquier otra región (excepto África Subsahariana) y la brecha con otras regiones sigue creciendo. Honduras registró entre 2008 y 2018 un cambio de 6% en este concepto, de 3,40 a 3,59 ([DIA2020](#)).

⁵⁴ Mandatado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (SIECA, 2014).

del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN), formulado a través de un proceso participativo entre todas las instancias sectoriales. El PMCLN, a ser aprobado por el CNL, identifica las líneas de negocio estratégicas del conglomerado, con base en análisis de tendencias de crecimiento de los segmentos de demanda que son atraídos por servicios logísticos especializados ([EEO#5](#)). La hipótesis es que la creación de infraestructura logística especializada contribuirá a la optimización de redes de distribución nacional y regional, sirviendo como base para el surgimiento de servicios colaborativos tales como bolsas de carga y plataformas digitales de *crowd logistics*, en línea con las tendencias señaladas por el [DIA2020](#)⁵⁵ para la movilidad. También integra la dimensión ambiental al desarrollo de infraestructura resiliente. Adicionalmente, se requiere avanzar en la modernización de los servicios de transporte terrestre de carga, concretando las estrategias para un ascenso tecnológico en la flota y robusteciendo los procesos de formación en logística⁵⁶, que incentive de manera especial la participación de la mujer (§1.17) y fortalezca las labores desempeñadas por la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT) y las escuelas privadas de formación de conductores. Finalmente, con relación a la facilitación comercial, la consolidación de la UA Guatemala-Honduras representa un hito en la integración centroamericana, la cual requiere la consolidación de normatividad operativa a través tecnología no intrusiva e interoperable. Las acciones orientadas a implementar los acuerdos internacionales en materia de comercio⁵⁷ refuerzan la necesidad de incluir acciones que contribuyan a reducir los costos logísticos.

- 1.24. **Intervención.** A fin de contribuir a superar las brechas del sector (§1.11-§1.19), mejorar el desempeño y la calidad de los servicios logísticos, y la integración nacional e internacional, fomentando el aprovechamiento del potencial de Honduras como *hub* regional de logística, el programa, desarrollado a través de un Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP) en tres fases, actúa sobre los determinantes del diagnóstico (§1.20-§1.23), en línea con la agenda que introduce el documento DIA2020 de promover servicios de transporte más eficientes, inclusivos y sostenibles.
- 1.25. **Solución propuesta.** Durante la primera operación⁵⁸, el GdH avanzó en establecer las prioridades de reforma para el sector, conforme a los lineamientos marcados por el PNLOG, incluyendo una priorización a nivel de política pública en el Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2018-2022. Se actualizó el Marco Institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial, se elaboraron reglamentos para fortalecer la seguridad en el transporte de carga y la implementación de los acuerdos de facilitación entre Guatemala y Honduras. En materia institucional, se aprobó la estructura organizacional para la gestión de la logística de cargas, creándose el CNL y conformándose su unidad técnica UTEL. Relacionado con la planificación sectorial, se aprobó el acuerdo interinstitucional con lineamientos claves para la elaboración del PMCLN, se implementó el registro de vehículos por medio de tarjetas inteligentes y se creó un sistema nacional de capacitación para

⁵⁵ [DIA2020: De estructuras a servicios. El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#). El estudio ofrece un diagnóstico en profundidad del acceso, la calidad y la asequibilidad de los servicios de infraestructura en la región, así como ejemplos de políticas regulatorias que han logrado avances en la prestación de servicios.

⁵⁶ Hay oferta de formación a nivel de pregrado y postgrado en logística y *supply chain* en los centros universitarios, pero no a nivel técnico. PNLOG, 2017.

⁵⁷ Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad y el AFC de la OMC.

⁵⁸ 4625/BL-HO Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras.

pilotos. Finalmente, en materia de facilitación comercial se dio origen a la creación del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE), la implementación de la fase piloto del programa de Operador Económico Autorizado (OEA), la adopción de requisitos tecnológicos para implementar Dispositivos de Identificación por Radiofrecuencia (RFID) para trazabilidad⁵⁹ y el uso de la Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA)⁶⁰ en la comercialización de mercancías en libre circulación en la UA entre Honduras y Guatemala.

- 1.26. La segunda operación⁶¹ se enfocó en elaborar los instrumentos legales que soportan las reformas del sector, respondiendo a las necesidades identificadas durante la socialización del PNLOG; entre ellos: (i) el proyecto de Ley de Logística de Cargas, dirigida a modernizar el marco normativo del sector considerando aspectos de eficiencia energética; (ii) las regulaciones establecidas en la Ley de Transporte vigente, que incluyeron aspectos vinculados con la seguridad de la carga; y (iii) las normativas para modernizar la flota de vehículos, que mejoren la eficiencia de los servicios. Para robustecer la institucionalidad y planificación integral, se fortaleció y puso en marcha el CNL y su UTEL, encargada de coordinar el desarrollo de políticas y proyectos en el sector, considerando, entre otros, medidas de eficiencia energética y de fomento a la inclusión de PcD. En materia de facilitación comercial, se apoyó la implementación de las medidas previstas en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad, específicamente las de orden tecnológico⁶² y equipamiento de los procesos comerciales.
- 1.27. Esta tercera y última operación, en armonía con las recomendaciones del [DIA2020](#) sobre el requerimiento de un protagonismo activo de los gobiernos en el diseño de las políticas públicas, en la disposición a modernizar sus instituciones (§1.22) e innovar en el uso de instrumentos regulatorios y de planificación, completará las reformas propuestas, consolidándose los avances logrados en el fortalecimiento de la logística y transporte en el país (§1.44; §1.46; §1.49; §1.51). Entre las medidas más destacadas, se dará aprobación al proyecto de Ley de Logística, el reglamento del seguro del transporte terrestre de carga, el PMCLN, el plan de modernización de la flota de transporte y logística, y el plan de sostenibilidad técnica y financiera de la ENTT; y se dará inicio funcional y operativo del PGICE, la entrada en vigencia del Programa OEA y el marco de la UA con Guatemala.
- 1.28. **Justificación del programa.** Las reformas propuestas contribuirán a modernizar los servicios del sector logístico y su inserción en los mercados internacionales, a través del fortalecimiento de su capacidad institucional, regulatoria, planificación y estado de derecho, sentando las bases e incentivos para el desarrollo de infraestructura logística especializada, servicios de transporte y logística de calidad y la consolidación de la UA Centroamericana ([EEO#2](#)), en un entorno de

⁵⁹ Cuya implementación es obligatoria según lo establecido en la Resolución No. 02-2019 del Consejo de Ministros de Integración Económica.

⁶⁰ Documento legal electrónico para registrar las transferencias (antes exportaciones) y adquisiciones (antes importaciones) de mercancías con libre circulación entre países de la UA. SIECA.

⁶¹ 5017/BL-HO Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras II.

⁶² Incorporando esquemas de gestión de riesgo multiinstitucional con algoritmos automatizados para la detección del riesgo fiscal, ventanillas únicas y un sistema de registro de transportistas.

mayor transparencia⁶³. Lo hará mediante la: (i) aprobación del proyecto de Ley de Logística; (ii) consolidación y seguimiento a las actuaciones del CNL; (iii) adopción, evaluación y actualización de mecanismos de planificación multisectorial (PNLOG, PAI, PMCLN); y (iv) implementación de procesos de facilitación del comercio modernos, reconocidos internacionalmente, interoperables e integrados. El programa contribuirá a mejorar los servicios en términos de seguridad del transporte, con visión social inclusiva, y reducir las brechas por la pandemia y los desastres naturales de 2020. Las actividades contempladas en el PMCLN y el PAI se integrarán en el Plan de Reconstrucción y Desarrollo Sostenible en respuesta a los daños ocasionados por las tormentas tropicales Eta e Iota⁶⁴.

- 1.29. La secuencia de ejecución contempla una primera operación en que se establecieron las bases de la reforma, configurándose aspectos clave del marco normativo e institucional; en la segunda fase se elaboraron los reglamentos e instrumentos legales, normativos, regulatorios y de gestión y planificación; mientras que en el presente tramo los mismos serán implementados (incluyendo los AFC, el proyecto de Ley de Logística y el PMCLN) y evaluados, para lo cual resulta clave mantener consolidada la institucionalidad multisectorial.
- 1.30. **Correlación de las reformas en el sector logístico y el crecimiento económico.** En la literatura se establece que los marcos legales vinculados al desempeño logístico son un determinante del crecimiento de largo plazo⁶⁵. Las reformas institucionales en el sector tienen correlación positiva con el crecimiento económico y la inversión extranjera⁶⁶. Queda demostrado que cada reforma en las regulaciones de comercio transfronterizo está asociada con un aumento, en promedio, del 0,88% en el crecimiento económico⁶⁷. Adicionalmente, un estudio del BM (2014) contrasta el marco regulatorio de 14 países y su desempeño logístico, concluyendo que para generar efectos positivos en el LPI⁶⁸ se requiere establecer un marco regulatorio que considere las particularidades del negocio del transporte de carga. El BID (2010) utilizó los indicadores del *Doing Business* en Panamá, identificó que cada reforma regulatoria enfocada en la mejora del clima

⁶³ La implementación de acuerdos internacionales (FAL 65, Paquete de Bali, Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras) significan mayor eficiencia en el manejo de la carga (en terminales y en la inspección de la mercancía), a la vez que permitirán la simplificación de trámites burocráticos en las aduanas, con la consecuente reducción de costos logísticos derivados de la discrecionalidad, duplicidad de procesos, interrupciones de sistemas informáticos, ausencia de sistemas de gestión de riesgo y de procesos de inspección conjunta de la mercancía. La digitalización de los procesos y la mejora del acceso a la información a través del portal PGICE también contribuyen a mejorar la transparencia en el sistema logístico.

⁶⁴ Este plan es una base de programas y proyectos prioritarios para aumentar la productividad y reactivación de actividades económicas. En el sector transporte, se inscriben en líneas de acción prioritarias de recuperación de funcionalidad y resiliencia, incorporando medidas de reducción de la vulnerabilidad y mitigación de riesgos. Se encuentra en proceso de formulación por el GdH, con apoyo del Banco y otras agencias, en consulta con la comunidad internacional, el sector privado y la sociedad civil.

⁶⁵ [*Reversal of fortune: geography and institutions in the making of moderns world income distribution*](#), The Quarterly Journal of Economics. (Nov-2002).

⁶⁶ [*Hard or soft? Institutional reforms and infrastructure spending as determinants of foreign direct investment in China*](#), Japanese Economic Review (2005) y [*The economic growth effect of logistics industry foreign direct investment analysis*](#), Wang & Wang.

⁶⁷ Resultado derivado para una muestra de 172 países entre 2006 y 2010. [*The impact of business regulatory reforms on economic growth*](#). Haidar (2012). Se alinea con los objetivos específicos del programa: (i) consolidación del marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística; y (ii) modernización y simplificación de los procesos y sistemas tecnológicos de facilitación comercial.

⁶⁸ [*Review of logistics service regulations for freight forwarding businesses: what should be addressed for a better logistics regulatory framework?*](#) Policy Research Working Paper. BM.

de negocios está asociada con un aumento de 0,03% en el crecimiento económico⁶⁹; por otra parte, el Documento del Marco Sectorial de Transporte del BID (2020) indica que la aplicación de la Estrategia Logística de Panamá generará la reducción de costos estimado entre 9% y 13% (SPIM-ABECEB-Briher, 2019). En Colombia, la aplicación de su Política Logística creó desde 2007 mecanismos financieros para implementar un programa de renovación y reposición del parque automotor de carga⁷⁰, llevando a la desintegración de más de 7.000 vehículos entre 2008-2013, modernizando la flota con impactos en productividad y emisiones; asimismo, introdujo medidas de facilitación comercial que redujeron en diez días los tiempos de exportación y en cinco los de importación, resultando en mejoras de los indicadores de desempeño logístico (Cipoletta, 2010). Otros estudios muestran que la simplificación de trámites aduaneros en pasos de frontera (Volpe et al., 2015; Carballo et al., 2019), el establecimiento de procedimientos expeditos para el tránsito internacional y programas de OEA (Carballo et al., 2016; Volpe Martincus, 2016) tienen impactos significativos en las exportaciones (BID, 2019a).

- 1.31. **Experiencia del Banco en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco trabajó en otras 10 reformas de políticas en transporte en varios países⁷¹, de las que se obtienen lecciones como: (i) contar con instrumentos normativos actualizados y específicos para el sector; (ii) diseñar herramientas de planificación integradas que se nutran de bases de datos modernas; (iii) dar apoyo para el acercamiento entre sectores a través de insumos y diagnósticos técnicos; (iv) fortalecer el diálogo con el sector privado y su participación activa en los procesos como factor de sostenibilidad de las reformas; (v) contar con una cabeza coordinadora interinstitucional al más alto nivel del gobierno⁷²; (vi) incluir una unidad técnica con capacidad multisectorial capaz de implementar agendas transversales como las de innovación, PcD y género; y (vii) implementar una gestión ágil basada en la digitalización y la innovación. La finalización de los tres tramos del programa permite consolidar dichas lecciones, que fueron atendidas en su diseño, por ejemplo, mediante el fortalecimiento y consolidación del funcionamiento del CNL, la promoción de acuerdos interinstitucionales y un mecanismo de gestión y seguimiento para la implementación efectiva del PMCLN, la adopción de requisitos tecnológicos y lineamientos relacionados a temas transversales en la Ley de Logística y sus reglamentos, etc.
- 1.32. **Adicionalidad de la participación del Banco.** La conceptualización del programa con un enfoque progresivo ha sido apropiada para mantener el dialogo sectorial del Banco con el GdH, así como para dar continuidad al proceso de reformas, teniendo en cuenta la complejidad y plazos que se necesitaron para su maduración, contribuyendo a la sostenibilidad del programa con visión de política de Estado. El Banco también ha contribuido para la coordinación interinstitucional

⁶⁹ [La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. Nota técnica No. IDB-TN-103 \(2010\).](#)

⁷⁰ [La evolución de la Política Nacional Logística de Colombia y el Apoyo del BID](#), 2016.

⁷¹ Reforma Transporte Aéreo (1042/SF-GY); Programa de Reforma de Transporte Aéreo (2682/OC-BH); Programa de Consolidación del Equilibrio Fiscal Descentralizado del Estado de Alagoas (3061/OC-BR); Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística (2540/OC-CO); Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá (3486/OC-PN, 3675/OC-PN y 4560/OC-PN); Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte (3181/BL-BO y 4292/BL-BO); y Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana (4914/OC-DR).

⁷² En este caso el CNL liderado por la Designada Presidencial. Este liderazgo permitió superar los desafíos de articulación interinstitucional a nivel público y privado.

y el involucramiento de la sociedad civil y el sector privado en la discusión de los planes formulados como parte del programa. Mediante las cooperaciones técnicas regionales ATN/OC-14002-RG y ATN/MR-14003-RG, el BID apoyó la elaboración de los PNLOG en Honduras (y en varios países mesoamericanos), los cuales sirvieron como base para las reformas propuestas; la actualización del PNLOG y la elaboración del PAI fueron financiados con las ATN/OC-16133-RG y ATN/OC16134-RG. La ATN/OC-17685-HO “Apoyo al Programa de Reforma de Transporte y Logística” facilitó la preparación de estudios de base y actividades clave para esta tercera operación, tales como el diseño de reglamentos específicos, el PMCLN, el PGICE y lineamientos para el desarrollo de un Sistema Nacional de Innovación para el sector de logística ([EEO#4](#)), entre otros.

- 1.33. **Coordinación con otros donantes.** La Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) expresó interés en proveer financiamiento paralelo al GdH, apalancando la Matriz de Políticas de esta operación. El cofinanciamiento se enmarca en el acuerdo de cooperación entre el BID y JICA a través del CORE (Cooperación para la Recuperación Económica e Inclusión Social). De esta manera, el Banco contribuiría en la coordinación de esfuerzos de donantes y a facilitar la movilización de financiamiento adicional en apoyo a una recuperación económica robusta, inclusiva y resiliente del país⁷³. Asimismo, el Banco trabaja con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), coordinando con el Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT), en materia de planes de renovación de flota vehicular. En facilitación comercial, las iniciativas de la matriz de política se conectan a con entorno regional que se sustenta con el apoyo de cooperantes, por ejemplo, con apoyo de US AID, Unión Europea y Cooperación Española, en el marco de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana.
- 1.34. **Estrategia del GdH.** Entre los instrumentos de política nacional que establecen las directrices para el desarrollo del sector se encuentran la Visión de País 2010-2038, el Plan de Nación 2010-2022 y el PEG 2018-2022, que promueven el desarrollo logístico del país con base en su potencial de conexión marítima y su posición geográfica frente a los corredores terrestres y marítimos de Mesoamérica. La Estrategia Nacional de Competitividad 2018-2022 concuerda con estos lineamientos y establece objetivos para el funcionamiento del sector logístico en las áreas de infraestructura, desarrollo económico y eficiencia de los mercados. Estas directrices y objetivos a nivel nacional se plasman estratégicamente durante el proceso de elaboración y actualización del PNLOG, con lo cual se genera una hoja de ruta, gracias al apoyo del presente PBP.
- 1.35. **Estrategia del Banco con el país.** El programa es consistente con la Estrategia del Banco con Honduras 2019–2022 ([GN-2944](#)), en el pilar de expansión de oportunidades productivas sostenibles, que incluye como objetivo la mejora de su desempeño logístico, mediante la mejora de la cobertura y calidad de la infraestructura, medido mediante del Índice de Desempeño Logístico. La operación está incluida en el Anexo III del Programa de Operaciones de 2021 (GN-3034).
- 1.36. **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2), alineado con los desafíos de

⁷³ El cofinanciamiento paralelo, por hasta US\$100 millones, se encuentra en gestión por parte de JICA, previendo aprobarse en los próximos meses 2021. JICA utilizaría las Matrices de Políticas y de Resultados de esta operación.

desarrollo de: (i) Integración Económica, incluyendo procesos logísticos y de comercio exterior, también como armonizador del marco normativo regional; y (ii) Productividad e Innovación, al contribuir a mejorar la eficiencia logística, apoyando reformas de política e institucionales para facilitar negocios, atraer inversión extranjera directa y promover exportaciones más competitivas, al mejorar procesos aduaneros y de facilitación comercial ([EEO#3](#)) e implementar acciones para cerrar la brecha digital. Se alinea con las áreas transversales de: (i) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al apoyar acciones para mejorar y modernizar la coordinación interinstitucional, mediante la consolidación del CNL; la actualización de los mecanismos de planificación multisectorial; la mejora de los procesos de facilitación comercial e incorporación de tecnología, con impacto en temas de transparencia y rendición de cuentas; desarrollo de reglamentos -como el del seguro de transporte terrestre de carga, que posibilitan perfeccionar y cumplir con la Ley de Transporte Terrestre; y consolidar el proceso de registro de transportistas, que permite avanzar en la formalización del sector y reglamentar tarifas mínimas como punto de negociación entre éstos y los usuarios con la finalidad de no incurrir en prácticas de competencia desleal y velar por el correcto desarrollo del mercado; (ii) Igualdad de [Género](#)⁷⁴ por brindar oportunidades de trabajo formal y apoyar incentivos para reducir barreras de acceso de las mujeres a actividades no tradicionales, a través de programas de capacitación para conductoras de transporte de carga, en coordinación con el programa Ciudad Mujer; (iii) Diversidad, por promover el acceso de PcD al sistema logístico en igualdad de condiciones, en coordinación entre el CNL y las Secretarías de Trabajo y Seguridad Social, Desarrollo e Inclusión Social y Derechos Humanos; y en la recuperación económica, al priorizar el PMCLN y el PAI en el Plan de Reconstrucción y Desarrollo Sostenible (§1.28), así como la actualización del Reglamento Operativo de la UA adoptando medidas de bioseguridad; y (iv) CC, a través de la incorporación de criterios de eficiencia energética en el proyecto de Ley de Logística y en los planes desarrollados por el CNL y el IHTT, como la modernización de la flota de transporte de carga y la inclusión de pautas de conducción eficiente que resultan en ahorro de consumo de combustible y reducción de emisiones asociadas ([EEO#4](#)). De acuerdo con la [metodología conjunta de financiamiento climático de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#), se estima que el 12,50% del financiamiento del BID resulta en mitigación del CC - condicionantes 2.2.2 y 7.1. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID (30% del volumen de aprobaciones anual). El programa es también consistente con la [Visión 2025](#) del Banco, al enfatizar acciones en integración económica y fortalecimiento de cadenas de valor globales, perspectiva de género, transformación digital, resiliencia al CC y sostenibilidad ambiental que resultarán en oportunidades para la recuperación económica post-pandemia.

- 1.37. El programa contribuye con el Marco de Resultados Corporativo 2020-2023 ([GN-2727-12](#)) a través de los siguientes indicadores: (i) mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico; (ii) acuerdos de integración e iniciativas de cooperación a nivel regional respaldados; y (iii) instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas. También se alinea con el Plan que

⁷⁴ Con la línea de acción (i) de la Actualización del Plan de Acción de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19), cuya finalidad es apoyar el fortalecimiento de capacidades y oportunidades de las mujeres para acceder a empleos no tradicionales en los sectores de infraestructura, en particular como parte de la recuperación post COVID-19.

actualmente ha sido presentado por el sector privado “Hacia una Agenda Nacional de Reactivación y Crecimiento Económico 2021-2025”.

- 1.38. Adicionalmente, existe alineación con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo del BID ([GN-2710-5](#)), al promoverse mejoras continuas en la gobernanza del sector de transporte y logística para incrementar la eficiencia en la provisión de servicios. También existe consistencia con el Marco Sectorial de Transporte ([GN-2740-9](#)), en las líneas de acción: (i) “Mejorar el desempeño logístico de ALC, promoviendo el desarrollo de servicios logísticos eficientes y sostenibles”, al fomentar políticas para fortalecer la logística desde una perspectiva integral, incluyendo servicios, instituciones y tecnología; mejorar capacidades de planificación y gestión logística; promover mayor eficiencia y calidad en los servicios, complementándose con reformas para mayor integración regional, facilitación del comercio, transformación digital de las cadenas de suministro, profesionalización de los prestadores; (ii) “Fortalecer las instituciones y regulaciones del sector”, promoviendo la innovación en esquemas institucionales e impulsando la inclusión y sostenibilidad en el transporte; y (iii) “impulsar la transformación tecnológica del sector”.
- 1.39. Finalmente, la operación es consistente con el Marco Sectorial de Integración y Comercio ([GN-2715-8](#)), en: (i) Línea de Acción 1 (Promover condiciones de interconectividad aduanera logística y de transporte eficientes) mediante la modernización de las administraciones de aduanas y organismos de control fronterizo bajo el concepto de Gestión Coordinada de Fronteras; y (ii) Línea de Acción 3, al promover mecanismos para fortalecer la capacidad técnica de los gobiernos para negociar e implementar acuerdos internacionales de comercio e inversión.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.40. El objetivo general del programa es mejorar 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. Los objetivos específicos son: (i) la consolidación del marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística con visión de largo plazo; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través del fortalecimiento y consolidación del 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.
- 1.41. **Componentes.** La Matriz de Políticas establece la secuencia de las condiciones de política comprometidas para el programa, estructurado en tres fases y los siguientes componentes. Los ajustes hechos en la Matriz ([EEO#1](#)) por motivos del contexto actual y avance de implementación, no afectan los objetivos de la serie.
- 1.42. **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El objetivo es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa según lo establecido en la Matriz de Políticas y en la Carta de Política Sectorial.
- 1.43. **Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación del comercio.** Apoyará la consolidación de un marco normativo que

introduzca la visión de largo plazo y establezca los lineamientos estratégicos, así como también la modernización del marco legal de transporte terrestre de carga, abarcando aspectos vinculados con seguridad en el transporte y los servicios del transporte de carga. Adicionalmente, el componente consolidará los compromisos asumidos por Honduras en el marco de la UA centroamericana, contribuyendo al posicionamiento del país como *hub* regional. El proyecto de Ley de Logística de Cargas está dirigido a actualizar aspectos de eficiencia energética, así como la adopción de regulaciones necesarias para la modernización legal en aspectos vinculados con la seguridad de la carga.

- 1.44. En concordancia con las reformas realizadas durante las primeras dos fases (§1.25), esta operación apoyará la: (2.1) evaluación de los avances de la implementación del PEG 2018-2022, por parte de la Secretaría de Coordinación General de Gobierno; (2.2.1) evaluación y actualización del PAI por el CNL; (2.2.2) aprobación del proyecto de Ley de Logística⁷⁵ por parte del Ejecutivo; (3.1) elaboración de un plan de acción del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) incorporando medidas de seguridad del transporte de carga; (3.2) aprobación del reglamento del seguro del transporte terrestre de carga por parte del IHTT; y (4.1) ratificación del reglamento operativo de la UA Guatemala-Honduras, por parte de la Secretaría de Desarrollo Económico (SDE). En la preparación del presente tramo se modificó la condición (4.1) con el objetivo de reflejar el avance en la ratificación del mencionado reglamento, en lugar de su elaboración (esto fortalece la posición de Honduras en su diálogo futuro con otros países de la subregión) y no incluir en la condición a El Salvador, desde que dicho país decidió poner en pausa el proceso de integración al Protocolo.
- 1.45. **Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte.** Apoyará el fortalecimiento de la institucionalidad a través de la creación de una instancia de decisión de alto nivel, integrada por instituciones claves vinculadas al sector; una instancia de coordinación y ejecución; y los mecanismos de monitoreo del impacto de las políticas y proyectos en el desempeño del sector de logística.
- 1.46. Para avanzar en este fortalecimiento institucional (§1.22), esta operación incluye la: (5.1.1) aprobación del Informe de Gestión Institucional, incluyendo el avance de las acciones del PAI; y (5.1.2) aprobación del Informe de Gestión de la UTEL, ambos por parte del CNL. Durante la preparación no se hicieron ajustes en la Matriz de Políticas para este componente.
- 1.47. **Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística, y de facilitación del comercio.** El componente contribuirá a fortalecer la planificación integral del sector y la promoción de medidas destinadas a mejorar la calidad del servicio de transporte. Apoyará también la interoperabilidad de los sistemas de las agencias involucradas en el comercio exterior y su adecuación a normas internacionales y regionales. Comprende los siguientes dos subcomponentes:
- 1.48. **Subcomponente IV.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística de carga.** Este subcomponente

⁷⁵ Busca regular aspectos para el desarrollo armónico de los componentes del sistema logístico de Honduras: logística de larga distancia; última milla; logística de suministro, distribución y retorno; y cadenas en el ámbito nacional y de tránsito aduanero.

tiene por objetivo la mejora en la planificación integral del sector mediante la elaboración de planes maestros subnacionales enfocados en los conglomerados logísticos prioritarios y la integración armónica al sistema logístico urbano. Asimismo, busca mejorar los servicios de transporte incorporando la visión de género y diversidad en lo relacionado al transporte de carga.

- 1.49. Para cumplir estos objetivos, la operación complementa las acciones adelantadas en las fases previas (§1.25) mediante la: (6.1) aprobación del PMCLN por parte del CNL; (7.1) aprobación del plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga por parte del IHTT y (7.2) aprobación del plan de sostenibilidad técnica y financiera de la ENTT por parte del IHTT. En la Matriz de Política no se hicieron cambios en las condiciones asociadas a este componente.
- 1.50. **Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial.** El objetivo del subcomponente es avanzar en la transformación del marco operativo y de los sistemas tecnológicos a nivel nacional, que contribuyan a la implementación de los compromisos asumidos por Honduras en los AFC, incluyendo: (i) el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el AFC de la OMC – Paquete de Bali; y (ii) la implementación de herramientas tecnológicas y procesos que cumplan con los compromisos asumidos por Honduras en el marco de los AFC establecidos por el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamérica (COMIECO), y en los compromisos del marco de la UA Honduras-Guatemala.
- 1.51. Complementando los resultados de las fases anteriores (§1.25), la operación plantea la: (8.1) aprobación del diseño funcional y operativo del PGICE, por parte de la SDE (8.2) entrada en vigencia del Programa OEA, por parte de la AAH; (9.1) implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoosanitarios, por parte de Servicio Nacional de Sanidad e Inocuidad Agroalimentaria; y (10.1) creación por el Servicio de Administración de Rentas (SAR) de una herramienta que realice control cruzado de las FYDUCAS por procedencia de empresas beneficiarias. En la preparación el tramo se modificó la condición (8.1) para enunciar el mayor avance en la condicionalidad, al aprobarse el diseño funcional y operativo de la PGICE, a través de un acuerdo multi institucional para incluir y actualizar la información de sus trámites en la plataforma, sin requerirse modificación del marco normativo como lo establecía la segunda fase del programa; y la condición (8.2) para evidenciar el lanzamiento del Programa de OEA en Honduras, requisito previo a los procesos de integración al Acuerdo de Reconocimiento Mutuo del Programa OEA con los dos países hasta ahora suscriptores.

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.52. La operación contribuirá a mejorar el desempeño logístico de Honduras, reflejado en el LPI, y al incremento de la actividad económica nacional, a través de la relación PIB logístico /PIB nominal. Se espera alcanzar resultados de: (i) mejora de seguridad en servicios de logística, con la aplicación de reglamentos específicos; (ii) fortalecimiento institucional del sector con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular; (iii) mejora de eficacia en la priorización multisectorial de acciones estratégicas para el sector; (iv) mejora en calidad de la prestación de servicios de carga con visión social inclusiva; y (v) disminución de tiempos de cruce del puesto de aduana El Amatillo, con modernización de procesos y sistemas tecnológicos. No se modificaron los

indicadores, salvo la actualización de las metas esperadas de los resultados #2 y #4⁷⁶, para reflejar las expectativas y el grado de avance real debido al contexto del país durante 2020.

- 1.53. **Beneficiarios.** Con la implementación del programa se generarán beneficios económicos en sectores de la producción y el comercio, a nivel nacional y regional, principalmente en aquellos sectores productivos con mayor peso dentro de la economía. Las reformas promovidas contribuirán a mejoras institucionales, de planificación, regulación del transporte terrestre, servicios logísticos y gestión aduanera con alcance en el territorio nacional. Esto especialmente en el sector agrícola, que aporta el 13,3% del PIB y genera cerca del 33% de las exportaciones, y cuyas principales áreas productivas se encuentran en la zona del PMCLN, con Puerto Cortés como punto de salida. También se destaca el impacto en el sector de industrias de maquila (5,2% del PIB), ubicadas mayormente en la misma área, ya que las eficiencias en las operaciones de comercio exterior y manejo de áreas logísticas permitirá potencializar el mercado hacia EE.UU. como principal destino de estos productos. Los productores y comercializadores⁷⁷ alcanzarán un mayor acceso a mercados nacionales e internacionales; los operadores logísticos⁷⁸ contarán con infraestructuras y procesos más eficientes, planeados y desarrollados acorde con las necesidades. Los usuarios de los servicios de transporte y logística⁷⁹ podrán brindar servicios costo-eficientes. El aumento de exportaciones en el sector textil, debido a las mejoras en el desempeño logístico, también impactará indirectamente el empleo formal y disminuirá la brecha de género en dicho sector, que emplea cerca de 150.000 personas y cerca del 75% de la fuerza laboral femenina.
- 1.54. **Evaluación económica.** Con base en recomendaciones de la Oficina de Evaluación y Supervisión, en su revisión sobre Evaluabilidad de los Proyectos del Banco de 2011⁸⁰ y en los estándares de evaluación para los préstamos de apoyo a reformas de política, llevada a cabo por el Grupo de Cooperación de Evaluación (compuesto por las Oficinas de Evaluación Independiente de los Bancos Multilaterales de Desarrollo)⁸¹, y previsto en el párrafo 1.3 del documento GN-2489-5, que, señala que no resultaría necesario incluir un análisis de eficiencia en el uso de los recursos financieros, y como se ha informado al Directorio del Banco no se realizará un análisis económico para este tipo de préstamo. Por tanto, la presente operación no incluye un análisis económico y, por consiguiente, no se considera para efectos de medir el puntaje de evaluabilidad en la DEM.

⁷⁶ Número de vehículos de carga registrados usando tarjeta inteligente (reducción de 20.000 a 12.000), número de certificaciones a pilotos (de 4.500 a 2.500) y pilotos mujeres (de 450 a 250) otorgadas por la ENTT.

⁷⁷ Según el BCH, en 2019 el país contaba con: 1,2 millones de personas (72% de la población económicamente activa; 37% del total) vinculadas a agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; 537 mil a la industria manufacturera; y 762.000 al comercio.

⁷⁸ Incluidas cerca de 340 empresas que operan en zonas de libre comercio y 273 empresas dentro de los 17 parques empresariales existentes. PNLOG, 2017.

⁷⁹ Incluidos 20.000 propietarios de vehículos de carga que se espera registren vehículos usando tarjeta inteligente y 4.500 pilotos que recibirán capacitación.

⁸⁰ RE-397-1: "Actualmente, el puntaje de la sección de análisis económico se calcula utilizando el valor máximo del análisis de costos y beneficios y del análisis de la eficacia en función de los costos. Sin embargo, estos análisis no pueden aplicarse a los préstamos en apoyo de reforma de política".

⁸¹ *Good practice standards for the evaluation of public sector operations. Evaluation cooperation group, working group on public sector evaluation, 2012 revised edition.*

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumento de Financiamiento

- 2.1 El programa está estructurado como un Préstamo Programático en Apoyo de Reformas de Políticas (PBP), de conformidad con las Directrices de Preparación y Aplicación de PBP (CS-3633-2); ésta es la última de la serie de tres operaciones relacionadas técnicamente. Esta modalidad es apropiada por promover de manera continua el diálogo de políticas, considerando la complejidad y plazos necesarios para llevar a cabo la implementación de las reformas.
- 2.2 **Dimensionamiento.** Esta operación será de US\$118,48 millones, 65% con recursos del Capital Ordinario Regular y 35% del Capital Ordinario Concesional. El dimensionamiento fue establecido conforme al párrafo 3.27, literal (b) del documento de “Préstamos en Apoyo de Reformas de Política: Directrices sobre Preparación y Aplicación (Nueva Versión, CS-3633-2)”, que hace referencia a las necesidades de recursos fiscales del país. El programa representa el 8,41% de las necesidades de financiamiento netas en 2021, que se proyectan en US\$1.407,9 millones (5,4% del PIB).

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.3 En atención a la Directiva B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), este programa no requiere clasificación de impactos ex-ante. La operación apoya la definición de políticas, normas, instrumentos de gestión y otras acciones de fortalecimiento institucional por lo cual no prevé efectos socioambientales.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.4 La operación tiene un riesgo bajo, porque los recursos serán de libre disponibilidad y gestionados a través de los sistemas nacionales de apoyo presupuestario a partir de un marco de política fiscal responsable. La actualización de la evaluación de los sistemas nacionales de presupuesto, tesorería, contabilidad y reportes, hecho en 2018, concluyó un nivel de desarrollo alto en presupuesto y tesorería, y medio en contabilidad y reportes, destacando que 100% de la cartera de Honduras se gestiona a través de ellos.

D. Otros Riesgos del Programa

- 2.5 La operación tiene un nivel de riesgo bajo a medio-bajo, cuenta con apoyo político y compromiso por parte del GdH con la sostenibilidad de las políticas acordadas⁸². Se identifica riesgo medio-alto que, como consecuencia de la desaceleración económica sostenida debida a los efectos de la pandemia por COVID-19 y los desastres naturales de 2020, aparezcan restricciones en la inversión esperada en infraestructura del sistema logístico (taxonomía de riesgo tipo proyecto-sostenibilidad); como medida de mitigación se acuerda que las inversiones

⁸² El riesgo relacionado con la sostenibilidad a mediano plazo y en el contexto del cambio de gobierno, se ha mitigado con el enfoque progresivo y secuencial con que se ejecutó la serie programática; por otro lado, con el grado de avance y la maduración de las reformas (asociadas a políticas de Estado más que a medidas de gobierno, por ejemplo, en la integración aduanera con Guatemala, en el marco de SIECA) alcanzados en las etapas anteriores, al fortalecimiento de la institucionalidad (con la consolidación del CNL), y al involucramiento de la sociedad civil y sector privado en las discusiones y formulación de los planes del proyecto.

contempladas en el PMCLN y su PAI se priorizarán e integrarán en el “Plan de Reconstrucción Nacional Sostenible”.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 El prestatario será la República de Honduras y el organismo ejecutor será la SEFIN, quien tendrá las siguientes responsabilidades: (i) coordinar a las entidades involucradas, las cuales tienen a su cargo la definición, aprobación y adopción de las reformas de política de la operación; (ii) entregar los informes y la evidencia del cumplimiento de las condiciones de la operación, así como los demás informes que el Banco pueda requerir; (iii) impulsar acciones asociadas al logro de los objetivos de política definidos en el programa; y (iv) 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.
- 3.2 **Condiciones contractuales especiales previas al único desembolso del financiamiento que estará condicionado al cumplimiento de las acciones de reformas de política, de conformidad con lo establecido en la Matriz de Política, la Carta de Política ([EER#1](#)) y las demás condiciones contractuales establecidas en el Contrato de Préstamo.**

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo y Evaluación de Resultados

- 3.3 La SEFIN coordinará cumplimiento oportuno de los compromisos correspondientes a esta tercera operación (Anexos Matriz de Políticas y Matriz de Resultados), así como de remitir al Banco las evidencias previstas en la Matriz de Medios de Verificación ([EER#2](#)). Con relación al monitoreo, se ha acordado hacer seguimiento a la ejecución del programa según el Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#3](#)), en donde los indicadores de la Matriz de Resultados guiarán el progreso en la implementación. El Informe de Terminación del Programa (PCR) se realizará dentro de los 24 meses tras el desembolso de la última operación.
- 3.4 La evaluación del programa tiene por objeto verificar si los resultados fueron alcanzados, y si las acciones del programa tuvieron un impacto en el LPI y PIB del sector. Se realizará una evaluación reflexiva en el año 2023, una vez cumplido el plazo previsto para alcanzar los resultados, a finales de 2022.

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 **Carta de Política ([EER#1](#)).** La Matriz de Políticas de la operación está alineada con la Carta de Política emitida por el GdH, reflejando el acuerdo con el Banco sobre las políticas macroeconómicas y sectoriales que serán apoyadas a través de este programa, y ratificando el compromiso del GdH de implementar las actividades acordadas.

| Matriz de Efectividad en el Desarrollo | | |
|---|--|---|
| Resumen HO-L1219 | | |
| I. Prioridades corporativas y del país | | |
| 1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF | | |
| Retos Regionales y Temas Transversales | -Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho | |
| Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo | -Acuerdos de integración e iniciativas de cooperación a nivel regional respaldados (#) -Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (#) -Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#) | |
| 2. Objetivos de desarrollo del país | | |
| Matriz de resultados de la estrategia de país | GN-2944 | Mejorar el desempeño logístico |
| Matriz de resultados del programa de país | GN-3034 | La intervención esta incluida en el Programa de Operaciones 2021 |
| Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país) | | |
| II. Development Outcomes - Evaluability | | |
| 3. Evaluación basada en pruebas y solución | | 9.7 |
| 3.1 Diagnóstico del Programa | | 2.5 |
| 3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas | | 3.2 |
| 3.3 Calidad de la Matriz de Resultados | | 4.0 |
| 4. Análisis económico ex ante | | N/A |
| 5. Evaluación y seguimiento | | 9.5 |
| 5.1 Mecanismos de Monitoreo | | 4.0 |
| 5.2 Plan de Evaluación | | 5.5 |
| III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación | | |
| Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad | | Medio Bajo |
| Clasificación de los riesgos ambientales y sociales | | B.13 |
| IV. Función del BID - Adicionalidad | | |
| El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales | | |
| Fiduciarios (criterios de VPC/FMP) | Si | Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional. |
| No-Fiduciarios | | |
| La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones: | | |
| Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto | Si | A través de la CT HO-T1333 se apoya al HO-L1219, mediante la financiación de actividades clave para el diseño de las acciones necesarias para apoyar el cumplimiento de los objetivos de PBL. |

Para mejorar el posicionamiento regional de Honduras y establecerse como un núcleo logístico centroamericano, el gobierno de Honduras ha elaborado un Plan Nacional Logístico. Su correcta implementación necesitaba de la existencia de un marco normativo y regulatorio que pudiera atender las necesidades del sector logístico y bajo el cual se establecieran instrumentos de planificación y modernización. Este marco regulatorio y legal es lo que la serie de este PBP ha venido apoyando desde su primera operación. Esta tercera operación del PBP por US\$118 millones alimenta los mismos objetivos que las dos anteriores. El objetivo general del programa es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Honduras a través de reformas sectoriales en los ámbitos regulatorios, institucional, de planificación y de facilitación comercial que permita ganancias en la competitividad e integración regional. Los objetivos específicos del programa son: (i) consolidar 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 prestación de servicios asociados; y (iv) la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación del comercio. Entre otros, algunos de los resultados a resaltar incluyen el incremento en el porcentaje de vehículos de carga registrados y asegurados cubriendo daños a terceros; que el ejercicio presupuestario anual tome en cuenta prioridades del CNL para el sector logístico (verificado por los proyectos del sector con asignación presupuestal); y que los tiempos de cruce en canal rojo del puesto fronterizo en la Aduana El Amatillo (Honduras – El Salvador) disminuyan. A largo plazo, se espera una mejora en el puntaje del país del índice de desempeño de logística. Al cierre se va a utilizar una evaluación reflexiva de los resultados del programa.

MATRIZ DE POLÍTICAS

OBJETIVO: 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. Los objetivos específicos son: (i) la consolidación del 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 de la creación 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.

| OBJETIVO Y ALCANCE | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III | ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III |
|--|---|--|---|--|
| Componente I. Estabilidad macroeconómica | | | | |
| 1. Asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa según establecido en la Matriz de Políticas y en la Carta de Política Sectorial (CPS). | 1.1 El marco macroeconómico del prestatario es estable y consistente con los objetivos del programa y la CPS. | 1.1 El marco macroeconómico del prestatario es estable y consistente con los objetivos del programa y la CPS. | 1.1 El marco macroeconómico del prestatario es estable y consistente con los objetivos del programa y la CPS. | Cumplida |
| Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial | | | | |
| 2. Consolidar un marco normativo de logística que introduzca una visión de largo plazo y establezca los lineamientos del sector, incluyendo: (i) objetivos, programas y proyectos; (ii) visión de largo plazo, estrategia de intervención y sistema de monitoreo; y (iii) lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector de logística de carga y competencias institucionales. | 2.1 Aprobación de las prioridades de gobierno 2018-2022 que incluyan al sector logístico como eje estratégico en el marco de la elaboración del Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2018-2022. | 2.1 Aprobación del PEG 2018-2022 que refleja la priorización del sector logístico dentro de las políticas del Gobierno Nacional. | 2.1 Evaluación de los avances logrados en la implementación del PEG 2018-2022, incluyendo recomendaciones para el fortalecimiento de su implementación. | Cumplida (IV trimestre 2020) |
| | 2.2 Aprobación del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) por el Consejo Nacional Logístico, que refleja un acuerdo interinstitucional y multisectorial público-privado, sobre la orientación estratégica para la priorización de acciones y proyectos en el sector de logística de cargas. | 2.2.1 Aprobación del Plan de Acciones Inmediatas (PAI) a cinco años por el Consejo Nacional de Logística (CNL). | 2.2.1 Evaluación y actualización del PAI a cinco años por el CNL. | Cumplida (IV trimestre 2020) |
| | | 2.2.2 Elaboración de un proyecto de Ley de Logística, incluyendo aspectos de eficiencia energética, a fin de modernizar el marco normativo | 2.2.2 Aprobación del proyecto de Ley de Logística por parte del Ejecutivo. | Cumplida (IV trimestre 2020) |

| OBJETIVO Y ALCANCE | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III | ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III |
|---|--|--|---|--|
| | | del sector en consulta con la Unidad Técnica del CNL. | | |
| 3. Modernizar el marco legal de transporte terrestre de carga, ampliando la consideración de aspectos vinculados con: (i) seguridad en el transporte; y (ii) servicios del transporte de carga. | 3.1 Actualización del marco institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) al marco legal vigente, incluyendo a las instituciones con competencia en el sector de logística de carga y transporte. | 3.1 Actualización del Plan Estratégico del CNSV incorporando aspectos de seguridad del transporte de carga terrestre. | 3.1 Elaboración de un plan de acción del CNSV incorporando la implementación de medidas vinculadas con la seguridad del transporte de carga terrestre. | Por cumplir (III trimestre 2021) |
| | 3.2 Elaboración de reglamentos que fortalecen la seguridad en el transporte de carga: (a) 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. (b) de pesos y dimensione, que incluye al menos: (i) límites de pesos y dimensiones; y (ii) penalidades. | 3.2 Aprobación del reglamento de pesos y dimensiones, que incluye: (i) límites de pesos y dimensiones; y (ii) penalidades. | 3.2 Aprobación del reglamento 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. | Cumplida (IV trimestre 2020) |
| 4. Consolidar acuerdos normativos de los compromisos asumidos por Honduras en el marco de la Unión Aduanera Centroamericana, contribuyendo al posicionamiento del país como <i>hub</i> regional. | 4.1 Implementación de la primera etapa del proceso de Unión Aduanera -que incluye la creación y reglamentación del marco normativo- entre la República de Guatemala y la República de Honduras, de conformidad con lo establecido en el Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el libre tránsito de mercancías y de | 4.1 Actualización del Reglamento Operativo de la Unión Aduanera Guatemala - Honduras. | 4.1 Ratificación del Reglamento Operativo de la UA Guatemala - Honduras (adoptando las recomendaciones sobre bioseguridad). | Por cumplir (III trimestre 2021) |

| OBJETIVO Y ALCANCE | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III | ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III |
|---|--|---|---|--|
| | personas naturales entre ambos países. | | | |
| Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte | | | | |
| <p>5.Fortalecer la institucionalidad del sector logístico a través de la creación de:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) una instancia de decisión de alto nivel, integrada por las instituciones clave vinculadas al sector de logística de carga; (ii) una instancia de coordinación y ejecución; y (iii) mecanismos de monitoreo del impacto de las políticas y proyectos en el desempeño del sector de logística de carga. | <p>5.1 Aprobación del diseño institucional de la estructura organizacional para la gestión de la logística de cargas que incluya:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Una instancia de decisión de alto nivel, integrada por las principales instituciones públicas y privadas con competencias en el sector de logística de carga; | <p>5.1.1 Consolidación y funcionamiento del CNL, integrado por las principales instituciones con competencias en el sector de logística de carga, responsable de acordar los lineamientos estratégicos y planes plurianuales.</p> | <p>5.1.1 Aprobación del Informe de Gestión Institucional del CNL, incluyendo el avance de las acciones del PAI.</p> | <p>Cumplida (IV trimestre 2020)</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> (ii) Una instancia técnica integrada por los organismos ejecutores, responsable de la gestión de proyectos y la coordinación entre los distintos organismos; (iii) Mecanismos permanentes de monitoreo, análisis e inteligencia de mercados, que cuenten con la participación de las instituciones públicas y privadas involucradas en la logística de cargas; y (iv) El mecanismo de asignación presupuestaria anual y de financiamiento para el cumplimiento de las funciones de la instancia técnica y los objetivos del CNL. | <p>5.1.2 Consolidación y funcionamiento de la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL) que incluyen entre otras funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) La coordinación de actividades con los ministerios y entidades públicas y privadas para el desarrollo y ejecución de planes y proyectos del sector de logística de carga, considerando medidas de eficiencia energética y de fomento a la inclusión de personas con discapacidad; y (ii) Actividades encomendadas por los Gabinetes Sectoriales y alineados con el PNLOG. | <p>5.1.2 Aprobación del Informe de Gestión de la 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).</p> | <p>Cumplida (I trimestre 2021)</p> |

| OBJETIVO Y ALCANCE | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III | ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III |
|---|---|--|--|--|
| | Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística de carga y facilitación comercial | | | |
| | Subcomponente IV.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística de carga | | | |
| <p>6. Mejora de la planificación integral en el sector mediante la elaboración de planes maestros subnacionales enfocados en los conglomerados logísticos prioritarios y la integración armónica al sistema logístico urbano.</p> | <p>6.1 Aprobación de acuerdo interinstitucional que incluya los siguientes lineamientos para la elaboración de un Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN), y su mecanismo de supervisión:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) análisis de la demanda actual y futura de carga por cadenas usuarias en toda el área de influencia del conglomerado, que permita planificar e identificar los servicios logísticos necesarios con una visión de largo plazo, considerando los efectos del PMCLN en el área de influencia, en particular en las redes urbanas; (ii) elaboración de un plan de inversiones en infraestructura de transporte y logística, así como propuestas operacionales; (iii) requerimientos de tecnologías de información para optimizar la logística integral del conglomerado; y (iv) propuesta de modelos de colaboración logística para cadenas agrícolas usuarias. | <p>6.1 Creación del mecanismo interinstitucional de supervisión del PMCLN, en cuanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) análisis de demanda; (ii) plan de inversiones en infraestructura y modelos de operación; (iii) herramientas tecnológicas; y (iv) modelos de colaboración con cadenas productivas. | <p>6.1 Aprobación del PMCLN por parte del CNL.</p> | <p>Cumplida (IV trimestre 2020)</p> |

| OBJETIVO Y ALCANCE | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III | ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III |
|--|---|---|--|--|
| 7. Mejora de los servicios de transporte -incorporando una visión de género y diversidad- en lo relacionado al transporte automotor terrestre de carga, lo que incluye aspectos vinculados con: (i) modernización de la flota de vehículos; y (ii) capacitación de pilotos. | 7.1 Implementación de un sistema de registro de vehículos por medio de tarjetas inteligentes a fin de obtener un diagnóstico para la actualización de la flota de vehículos de transporte de carga terrestre. | 7.1 Elaboración de un plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga considerando criterios de eficiencia energética e incentivos financieros de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. | 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. | Cumplida (IV trimestre 2020) |
| | 7.2 Creación de un sistema nacional de capacitación para pilotos, incluyendo: (i) el Programa Nacional de Capacitación de Pilotos para las diferentes categorías de licencias de Honduras; (ii) normas que regulan la operación de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT); y (iii) normas que regulan la operación de las escuelas privadas y públicas, de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el Instituto Hondureño de Tránsito y Transporte (IHTT). | 7.2.1 Inicio de la operación de las escuelas privadas de pilotos -incluyendo formación en técnicas de conducción eficiente y un programa de incentivos para la capacitación de mujeres- de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el IHTT. 7.2.2 Inicio de la operación de la ENTT, incluyendo formación en técnicas de conducción eficiente y un programa de incentivos para la capacitación de mujeres- de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el IHTT. | 7.2 Aprobación del plan de sostenibilidad técnica y financiera de la 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. | Cumplida (IV trimestre 2020) |
| Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial | | | | |
| 8. Implementar el marco operativo y los sistemas tecnológicos a nivel nacional que permitan la implementación de los compromisos asumidos por | 8.1 Inicio de la creación del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE). | 8.1 Inicio de la implementación de procesos y herramientas requeridos en el contexto del PGICE, incluyendo: (i) Módulo Integrado de Gestión de Riesgos; y | 8.1 Aprobación del diseño funcional y operativo del PGICE | Cumplida (I trimestre 2021) |

| OBJETIVO Y ALCANCE | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II | CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III | ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO III |
|--|---|---|---|--|
| Honduras en los acuerdos internacionales de facilitación de comercio incluyendo: (i) el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65) de la Organización Marítima Internacional (OMI); y (ii) el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) – Paquete de Bali. | | (ii) Ventanilla Única Marítima. | | |
| | 8.2 Inicio de la implementación de la fase piloto del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA). | 8.2 Aprobación del Acuerdo Ministerial de constitución del Programa de OEA y de su manual de procedimiento que pone en marcha el Programa de OEA. | 8.2 Entrada en vigencia en Honduras del Programa OEA | Cumplida (I trimestre 2021) |
| 9. Implementar herramientas tecnológicas y procesos que permitan cumplir con los compromisos prioritarios asumidos por Honduras en el marco de los acuerdos de facilitación de comercio establecidos por el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamérica (COMIECO). | 9.1 Adopción de requisitos tecnológicos necesarios para la implementación de la primera fase de la Estrategia de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF): Dispositivos de Radiofrecuencia (RFID) de trazabilidad. | 9.1 Implementación de la primera fase de la Estrategia de GCF: RFID de trazabilidad y cámaras. | 9.1 Implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoonosanitarios con al menos dos países. | Cumplida (IV trimestre 2020) |
| 10. Implementación de los compromisos asumidos por Honduras en el marco de la Unión Aduanera Honduras–Guatemala, contribuyendo al posicionamiento del país como <i>hub</i> regional. | 10.1 Inicio de uso de la FYDUCA en la comercialización de mercancías en libre circulación en la Unión Aduanera Honduras–Guatemala, a través de un mecanismo electrónico/informático de emisión. | 10.1 Actualización de las herramientas tecnológicas y digitales para la consolidación de información de FYDUCA en el <i>Data Warehouse</i> institucional de la administración tributaria para monitoreo y gestión a través de la herramienta de inteligencia de negocios. | 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. | Cumplida (IV trimestre 2020) |

MATRIZ DE RESULTADOS

| | |
|-------------------------------|--|
| Objetivo del Proyecto: | Los objetivos específicos del programa son: (i) la consolidación del 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 de la creación 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. |
|-------------------------------|--|

OBJETIVO GENERAL DE DESARROLLO

| Indicadores | Unidad de Medida | Línea de Base ¹ | Año Línea de Base | Meta Final 2022 | Medios de Verificación | Comentarios ² |
|---|------------------|----------------------------|-------------------|-----------------|---|--------------------------|
| El objetivo general 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. | | | | | | |
| INDICADOR #1: Mejora del desempeño del sector de logístico de Honduras | | | | | | |
| LPI ³ | Índice | 2,46 | 2016 ⁴ | 2,82 | Logistics Performance Index Report LPI – World Bank | |
| INDICADOR # 2: Incremento de la importancia de la logística en la actividad económica nacional | | | | | | |
| PIB logístico de Honduras/PIB nominal | % | 6,9 | 2017 | 7,1 | Estadísticas. Cuentas nacionales del BCH | |

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 ⁵ |
|--|------------------|---------------|-------------------|------|------|------|-----------------|---|--------------------------|
| Objetivo específico #1: consolidación del marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo | | | | | | | | | |
| Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados ⁶ , asegurados | Porcentaje | 0 | 2018 | -- | -- | -- | 50% | Base de datos del Instituto de la Propiedad, revisiones vehiculares | |

¹ 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.

² Ver comentarios en [EER#3](#) Plan de Monitoreo y Evaluación.

³ 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.

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

⁵ Ver comentarios en [EER#3](#) Plan de Monitoreo y Evaluación.

⁶ 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.

| Indicadores | Unidad de Medida | Línea de Base | Año Línea de Base | 2019 | 2020 | 2021 | Meta Final 2022 | Medios de Verificación | Comentarios ⁵ |
|---|------------------|---------------|-------------------|-----------|------|-----------|-----------------|---|--------------------------|
| cubriendo daños a terceros | | | | | | | | | |
| Objetivo específico #2: fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través de la creación del Consejo Nacional de Logística (CNL) e instancia a nivel técnico | | | | | | | | | |
| 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 | |
| Objetivo específico #3: mejora de la planificación integral en el sector y la prestación de servicios asociados | | | | | | | | | |
| Número de vehículos de carga registrados usando la tarjeta inteligente ⁷ | Número | 29 | 2018 | 2.59 5 | -- | 4.40 9 | 12.000 | Reporte anual del IHTT, en el marco del plan de renovación vehicular de transporte de carga | |
| Objetivo específico #4: modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación del comercio | | | | | | | | | |
| Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la ENT | Número | 0 | 2018 | 200 | -- | 2.04 6 | 2.500 | Registro de pilotos de la EHTT | |
| Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la ENT | Número | 0 | 2018 | 20 | -- | 236 | 250 | Registro de pilotos de la EHTT | |
| Reducción de tiempos de cruce en canal rojo del puesto fronterizos en la Aduana El Amatillo (ES-HO) ⁸ | hora:min | 74:35 | 2016 | -- | -- | -- | 29:50 | Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA) | |

⁷ 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.

⁸ 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*.

PRODUCTOS

Los productos corresponden a los compromisos establecidos y detallados en la Matriz de Política y la Matriz de Medios de Verificación. Considerando que esta operación es un PBP, todos los productos serán alcanzados al momento de realizarse el desembolso.

| Indicador de Producto ⁹ | Unidad | Línea de Base (2020) | Meta (2021) | Medios de Verificación |
|--|-----------------|----------------------|-------------|--|
| Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación del comercio | | | | |
| 2.1 Evaluación de los avances logrados en la implementación del PEG 2018-2022, incluyendo recomendaciones para el fortalecimiento de su implementación. | Documento | 0 | 1 | 2.1 Certificación del Ministro de Gobierno aprobando el Informe de Seguimiento del PEG. |
| 2.2.1 Evaluación y actualización del PAI a cinco años por el CNL. | Plan | 0 | 1 | 2.2.1 Certificación del CNL aprobando el Informe de actualización del PAI. |
| 2.2.2 Aprobación del proyecto de Ley de Logística por parte del Ejecutivo. | Proyecto de Ley | 0 | 1 | 2.2.2 Oficio de SCGG remitiendo el Proyecto de Ley de Logística al Congreso Nacional, incluyendo aspectos de eficiencia energética. |
| 3.1 Elaboración de un plan de acción del CNSV incorporando la implementación de medidas vinculadas con la seguridad del transporte de carga terrestre. | Plan | 0 | 1 | 3.1 Certificación del CNSV aprobando el Plan de Acción Operativa 2021 e Informe de Ejecución 2020. |
| 3.2 Aprobación del reglamento 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. | Reglamento | 0 | 1 | 3.2 Certificación IHTT aprobando el reglamento de seguro del transporte terrestre de carga. |
| 4.1 Ratificación del Reglamento Operativo de la UA Guatemala – Honduras (adoptando las recomendaciones sobre bioseguridad). | Informe | 0 | 1 | 4.1.1 Informe técnico – legal de la SIECA ratificando el Reglamento Operativo de la UA Guatemala -Honduras. |
| | Documento | 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. |
| 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. | Informe | 0 | 1 | 5.1.1 Certificación del CNL aprobando el Informe de Gestión Institucional. |

⁹ Para consultar los comentarios de cada indicador de producto consultar la Tabla 1 del Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#3](#)).

| Indicador de Producto ⁹ | Unidad | Línea de Base (2020) | Meta (2021) | Medios de Verificación |
|--|------------|----------------------|-------------|--|
| 5.1.2 Aprobación del Informe de Gestión de la 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). | Informe | 0 | 1 | 5.1.2 Certificación del CNL aprobando el Informe de Gestión de UTEL. |
| Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística, y facilitación del comercio | | | | |
| Subcomponente IV.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística | | | | |
| 6.1 Aprobación del PMCLN por parte del CNL. | Plan | 0 | 1 | 6.1 Certificación del CNL aprobando el PMCLN |
| 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. | Plan | 0 | 1 | 7.1 Certificación de IHTT aprobando el plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga. |
| 7.2 Aprobación del Plan de sostenibilidad técnica y financiera de la 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. | Plan | 0 | 1 | 7.2 Certificación del IHTT aprobando el Plan de Sostenibilidad Técnica y Financiera de la ENTT. |
| Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial | | | | |
| 8.1 Aprobación del diseño funcional y operativo del PGICE | Documento | 0 | 1 | 8.1 Oficio de SDE aprobando el diseño funcional y operativo del PGICE para fase I |
| 8.2 Entrada en vigencia en Honduras del Programa OEA | Documento | 0 | 1 | 8.2.1 Publicación en Gaceta del Acuerdo de AAH de vigencia del Programa OEA |
| | Informe | 0 | 1 | 8.2.2 Informe de AAH confirmando el lanzamiento del Programa OEA |
| 9.1 Implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoonosanitarios con al menos dos países. | Resolución | 0 | 1 | 9.1.1 Resolución de intercambio de notificación MSF, adoptada por la Instancia Ministerial de UA Guatemala-Honduras. |
| | Informe | 0 | 1 | 9.1.2 Informe de implementación entre GU y HO por medio de la PIC. |
| 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. | Informe | 0 | 1 | 10.1 Informe del Servicio de Administración de Rentas sobre impacto y resultados de la implementación del módulo BI. |

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/21

Honduras. Préstamo ____/BL-HO a la República de Honduras
Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística
de Carga de Honduras III

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Honduras, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras III. Dicho financiamiento será con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco, de la siguiente manera: (i) hasta por la suma de US\$41.468.000, sujeto a términos y condiciones financieras concesionales ("CO Concesional"); y (ii) hasta por la suma de US\$77.012.000, sujeto a los términos y condiciones financieras aplicables a las operaciones financiadas con los recursos del programa regular del CO del Banco ("CO Regular"), según se indican en el Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo, y sujeto a las Condiciones Contractuales Especiales de dicho Resumen.

(Aprobada el ____ de _____ de 2021)