

## Documento de Cooperación Técnica No Reembolsable

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	HONDURAS
▪ Nombre de la CT:	Estrategia para la Modernización de los Servicios de Infraestructura en Honduras
▪ Número de CT:	HO-T1407
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Deambrosi, Sergio Luis (INE/TSP) Líder del Equipo; Fioravanti, Reinaldo Daniel (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Contin Steinemann, Christian Alberto (VPC/FMP); De Dobrzynski, Esteban (LEG/SGO); Del Puerto Correa, Maria Cecilia (VPC/FMP); Mariano Ansaldo (INE/TSP); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Sierra Lopez, Claudia Melissa (CID/CHO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	8 Mar 2022.
▪ Beneficiario:	Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 1 - Capacidad operativa y diálogo sobre políticas para países elegibles para finan(W1D)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$350,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Período de Desembolso (incluye período de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de julio de 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas, Consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CHO-Representación Honduras
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024:	Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

### II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar a la Secretaría de Infraestructura y Transporte de Honduras (SIT) en el Diseño de una Estrategia y Hoja de Ruta para promover la modernización de los servicios de infraestructura de transporte en Honduras, incorporando en la planeación y en la gestión consideraciones de mitigación y adaptación al Cambio Climático (CC), digitalización e innovación tecnológica, inserción en las cadenas productivas globales, e inclusión de mujeres, personas con discapacidad y grupos vulnerables.
- 2.2 Los objetivos específicos de la CT comprenden: (i) desarrollar una metodología o sistema de planificación de los proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo carreteras, puertos, aeropuertos, logística, ferrocarriles, etc.; (ii) elaborar una estrategia y hoja de ruta con proyectos priorizados; y (iii) preparar planes de acción

para incorporar consideraciones de CC, digitalización y tecnología, inserción en cadenas productivas globales, y enfoque de género e inclusión, en el diseño de los proyectos de infraestructura de transporte.

- 2.3 **Justificación.** El crecimiento sostenible y la competitividad de Honduras se encuentran limitados por el desarrollo de la infraestructura del país, que enfrenta importantes brechas de calidad, cobertura y conectividad. En el contexto de crisis sanitaria y económica provocada por la pandemia del COVID-19, agravada por las tormentas Eta e Iota en 2020, según el Banco Central de Honduras se produjo una caída del Producto Interno Bruto (PIB) de 9% ese año. El país se ubica en el puesto 112/160 en el ranking del Índice de Desempeño Logístico (LPI), por debajo del promedio de América Latina y Caribe (ALC) (posición 100). En cuanto a los componentes de dicho índice, se encuentra peor posicionado en las áreas de infraestructura (143/160), aduanas (126/160) y competencia logística (110/160) (Banco Mundial, 2017). Según el Índice de Competitividad Global 2016-2017, el país se encontraba en el puesto 78 entre 138 países en términos de calidad infraestructura de transporte, 83/138 en calidad de infraestructura aérea y 76/138 en carreteras. Las restricciones de conectividad y niveles de servicio afectan el acceso a zonas de producción y mercados tanto internos como externos, zonas de turismo, así como a los servicios de salud y educación, resultando en un desarrollo territorial inequitativo y de baja integración nacional y regional. La deficiente calidad de la infraestructura y sus servicios es resultado en parte por la carencia de un sistema de planificación que priorice las inversiones, originada en debilidades institucionales del sector.
- 2.4 Un desafío importante es la vulnerabilidad de la infraestructura a los efectos del CC. Honduras está expuesto a amenazas, tanto de origen hidrometeorológico (tormentas tropicales, inundaciones, sequías, etc.) como geofísico (sismos, deslizamientos, etc.). La frecuencia y magnitud de desastres naturales ocurridos en la región de ALC, vinculados a efectos exacerbados por el CC, se incrementaron en la región; la frecuencia entre 2010 y 2019 triplicó a la del período 1970-1979. Recientemente, en 2020 las tormentas tropicales Eta e Iota dejaron pérdidas estimadas en US\$2.170 millones, concentradas en el sector social (18%) y productivo (68%); 10% fueron en el sector infraestructura, de las cuales US\$160 millones (7,4% del total) correspondieron al subsector transporte.
- 2.5 Existe además una problemática de desigualdad de oportunidades, vinculada a las condiciones del entorno y oportunidades de capacitación. Esto es un obstáculo para mejorar la productividad sectorial, debido a barreras de acceso laboral para las mujeres y grupos vulnerables, por ejemplo, para Personas con Discapacidad (PcD). El país enfrenta importantes brechas de género en el sector de infraestructura y transporte. Por un lado, algunas investigaciones cualitativas señalan que el acoso sexual callejero es una de las principales manifestaciones de violencia sexual contra las Mujeres en los principales municipios del país (p. ej. Distrito Central) (ONU Mujeres, 2015). Sin embargo, no existen estadísticas enfocadas en analizar esta problemática. Por otro lado, la participación laboral de las Mujeres en los empleos generados por la construcción y operación de infraestructura de transporte es mínima. De acuerdo con estimaciones de la OIT (2018), las mujeres representan el 0,83% y el 8% del total de personas empleadas en el sector de la construcción y del transporte, respectivamente. Se requiere que el país fortalezca la capacidad de planificación, gestión y construcción de su infraestructura, incorporando un enfoque integral, focalizado en la modernización de los servicios y en el cierre de las brechas de acceso, inclusión y mejora de asequibilidad, incluyendo la consideración de

necesidades diferenciadas conforme a criterios de género y diversidad, así como de aspectos de igualdad de sostenibilidad ambiental y resiliencia y adaptación a los efectos del CC.

- 2.6 La infraestructura es un componente vital dentro del crecimiento económico. Como ha sido señalado por varios estudios y documentos de estrategia del BID, ésta guarda una relación estrecha con la calidad de vida en países en vía de desarrollo, dado que la provisión de servicios esenciales (como educación, salud, entre otros) no sería posible sin infraestructura adecuada (Serebrisky y otros, 2015). Estimaciones del BID indican que los países de la región requieren invertir el 5% de su PIB para cerrar sus brechas en infraestructura con relación a las regiones más desarrolladas. En el caso de Honduras, la inversión en este sector ha superado el 4% del PIB, como promedio entre 2008 y 2013. Sin embargo, hace falta mejorar la planificación para que estas inversiones se prioricen a largo plazo, para lograr una gestión articulada, efectiva y eficiente del Estado, así como para garantizar el crecimiento económico, la inversión en desarrollo, y la cooperación internacional.
- 2.7 Honduras requiere una adecuada infraestructura de transporte, que esté a la altura de las necesidades del país y a las oportunidades y retos que le demanda su integración interna y regional. Responder a estos retos implicará orientar las inversiones públicas hacia proyectos de alto impacto, tanto en el campo social como económico. La priorización de proyectos debe incorporar criterios productivos y sociales, considerando dimensiones territoriales para potencializar las oportunidades de las distintas regiones del país, y dar énfasis en la inserción de cadenas productivas en los mercados internacionales.
- 2.8 Se busca entonces fortalecer los procesos y metodologías de planificación en infraestructura de transporte, que permitan el desarrollo de una estrategia y hoja de ruta que promueva la estructuración, implementación y sostenibilidad de los proyectos, priorizando aquellos de mayor impacto para los objetivos de desarrollo del país. Esta estrategia y hoja de ruta deberán facilitar la integración regional, la conectividad territorial y el acceso a servicios de transporte. El resultado final incluirá una lista de proyectos con un horizonte de largo plazo y una metodología de priorización ajustada al nivel de información disponible y que, partiendo de los trabajos sectoriales disponibles, considere criterios específicos de mitigación y adaptación al CC, digitalización e innovación tecnológica, inserción en las cadenas productivas globales, inclusión de mujeres y diversidad y grupos vulnerables.
- 2.9 El componente de gestión transversal de CC y riesgo de desastres naturales priorizará las actuaciones en materia de análisis de riesgos, gestión, prevención, y mitigación de éstos en el sector. Se propone desarrollar herramientas de apoyo a la toma de decisión en base a análisis espaciales y económicos para identificar los activos más críticos en la red de transporte, y las mejores opciones de inversión para aumentar el desempeño y la resiliencia de la red. Para hacer frente a la incertidumbre sobre las amenazas naturales y climáticas futuras, pero también sobre el tráfico y las actividades económicas locales, se espera aplicar los enfoques y las herramientas de “Toma de Decisiones Bajo Incertidumbre” (*Decision Making under Deep Uncertainty*, o DMDU, por sus siglas en inglés), con la implementación del *Blue Spot Analysis*. El *Blue Spot* es una herramienta para analizar y visualizar la criticidad y la vulnerabilidad de la infraestructura ante escenarios de eventos naturales de origen hidrometeorológico y geofísico, y que servirá para apoyar el trabajo de las instituciones del estado relacionadas con la Gestión del Riesgo de Desastres en las infraestructuras viales.

- 2.10 La elaboración de una estrategia para las inversiones en infraestructura comprende una amplia coordinación, discusión y socialización intersectorial, que resulte en metodologías de priorización de inversiones y una hoja de ruta con proyectos o programas de inversión priorizados. El valor agregado del enfoque propuesto consiste en combinar recursos de cooperación técnica con soporte y diálogo con las autoridades por parte de los especialistas sectoriales del Banco.
- 2.11 La presente CT apoyará la labor técnica de la SIT como institución beneficiaria, fortaleciendo sus capacidades para una adecuada planificación. La SIT fue creada por el nuevo Gobierno mediante Decreto Ejecutivo PCM 05-2022 de abril de 2022, en reemplazo de la suprimida Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), con la finalidad de desarrollar los proyectos y programas de infraestructura de transporte en el país. Se le transfirieron además las obligaciones derivadas de los contratos de obra, reconstrucción, y mantenimiento periódico y rutinario de la Red Vial Oficial Pavimentada y No Pavimentada, así como los recursos asignados en el Fideicomiso de Infraestructura Vial.
- 2.12 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2), en los desafíos de: (i) Productividad e Innovación, en el ámbito de enfoque estratégico de tecnología e innovación, al contribuir al cierre de la brecha digital, ofreciendo ambientes adecuados de generación de conocimiento e innovación, y desarrollo de capital humano de calidad; y (ii) Integración Económica, al contribuir en la mejora de la planificación integral y de la infraestructura de integración. También se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, por la incorporación de la perspectiva de género y diversidad en la planificación de infraestructura y la creación de un plan de acción relacionado; (ii) CC y Sostenibilidad Ambiental, al promover la sostenibilidad ambiental en la planificación y provisión de infraestructura, además de generar una nueva metodología para el análisis de riesgo frente al CC; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al contribuir en el fortalecimiento de las agencias gubernamentales de planificación y mantenimiento de infraestructura, mejorando la coordinación interinstitucional a través de ejes estratégicos de desarrollo.
- 2.13 **Visión 2025.** La operación es también consistente con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) (AB-3266), al enfocarse en acciones de orientadas a aumentar el impacto de la infraestructura básica y servicios, que resultarán en oportunidades para acelerar la recuperación económica postpandemia. Este proyecto se alinea con los pilares de Género y Diversidad, Acción frente al CC, Economía Digital e Integración Regional.
- 2.14 La CT se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; y es consistente con: (i) los Marcos Sectoriales de: (a) Integración y Comercio (GN-2715-6), al mejorar infraestructuras para las cadenas de valor internacional; (b) Transporte (GN-2740-12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (c) CC (GN-2835-8), al incluir un enfoque especial en la definición de acciones para la adaptación y mitigación al CC; y (ii) el Plan de Acción de Género para Operaciones 2020-2022 (GN-2531-19). La operación también 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.

- 2.15 Esta operación se financiará con recursos del Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario, a través de la Ventanilla 1 – Capacidad operativa y diálogo sobre políticas para países elegibles para financiamiento concesional de Capital Ordinario (W1D) (GN-2819-14). La finalidad de esta CT es congruente con los objetivos y las actividades perseguidas por este Programa, siendo uno de sus objetivos el mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura, generando soluciones y modelos nuevos e innovadores, sistematizándolos y diseminando ese nuevo conocimiento en la región.

### III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 **Componente I: Estrategia y hoja de ruta para inversiones en infraestructura (US\$ 130.000).** Este componente se enfocará: (i) la elaboración de una metodología o sistema de planificación para la gestión integral del ciclo de vida de los proyectos de inversión, incluyendo preparación de perfiles, análisis de elegibilidad, priorización y selección, monitoreo de avance y evaluación de resultados; y (ii) una estrategia y hoja de ruta para inversiones en infraestructura. Esto considerará, entre otras actividades: (i) la recolección de informes, datos, diagnósticos, estudios sectoriales y planes estratégicos existentes; (ii) un esquema de priorización basado en un conjunto de criterios que, además de los parámetros económico-financieros, incluirán consideraciones de mitigación y adaptación al CC, digitalización e innovación tecnológica, inserción en las cadenas productivas globales, generación de empleo, e inclusión de mujeres y grupos vulnerables; y (iii) análisis y priorización de los proyectos existentes en la cartera de la SIT mediante la aplicación de la metodología desarrollada. Se generará un listado de proyectos priorizados por sector y por tipo de intervención, que se integrarán a un documento de estrategia y una hoja de ruta para las inversiones en infraestructura y, adicionalmente se desarrollará una plataforma para presentación, visualización georreferenciada y seguimiento de proyectos priorizados, con fines de difusión.
- 3.2 **Componente II: Planes de acción y metodologías para desarrollar proyectos (US\$ 190.000).** Este componente se enfocará en la preparación de planes y metodologías para incorporar en el diseño de proyectos de infraestructura consideraciones de: (i) mitigación y adaptación al CC; (ii) digitalización e innovación tecnológica; (iii) inserción en las cadenas productivas globales; (iv) inclusión de mujeres; y (v) diversidad y grupos vulnerables. En particular, para incluir la dimensión de resiliencia frente al CC se realizará una metodología de análisis de riesgo frente a amenazas naturales extremas de origen hidrometeorológico y geofísico, embebido en un marco de toma de decisiones bajo incertidumbre (*Blue Spot Analysis*), y se aplicará a la infraestructura de transporte primaria del país.
- 3.3 **Componente III: Conocimiento y diseminación (US\$30.000).** Este componente estará enfocado en la generación de productos de conocimiento que permitan transmitir las lecciones aprendidas de las actividades realizadas en el marco de esta CT. También se considerarán actividades de difusión, como la organización de talleres y presentaciones, para las distintas temáticas consideradas en el alcance de la CT (CC, digitalización, cadenas productivas, género y diversidad).
- 3.4 **Presupuesto.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$350.000, provenientes en su totalidad del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario, a través de la Ventanilla 1 – Capacidad operativa y diálogo sobre políticas

para países elegibles para financiamiento concesional de Capital Ordinario (W1D). La distribución del presupuesto se presenta en el siguiente cuadro.

### Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	Descripción	BID / Fondo W1D	Financiamiento Total
<b>Componente I:</b> Estrategia y Hoja de Ruta para inversiones en infraestructura.	Elaboración de: (i) metodología integral de planificación y priorización de proyectos; y (ii) estrategia y hoja de ruta	US\$130.000	US\$130.000
<b>Componente II:</b> Planes de acción y metodologías para desarrollar proyectos.	Metodología para análisis de riesgo frente al CC	US\$100.000	US\$100.000
	Planes de Acción para: a. Digitalización e innovación tecnológica b. Alineación e inserción en las cadenas de valor productivas y generación de empleo c. Enfoque de género d. Diversidad e inclusión de grupos vulnerables	US\$90.000	US\$90.000
<b>Componente III:</b> Conocimiento y disseminación.	Productos de conocimiento y actividades de difusión	US\$30.000	US\$30.000
<b>Total</b>		<b>US\$350.000</b>	<b>US\$350.000</b>

#### IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 El ejecutor de la Cooperación Técnica será la División de Transporte del Banco (INE/TSP) por medio de su Oficina en Honduras (TSP/CHO).
- 4.2 Este esquema de ejecución de la CT se acordó con el Gobierno de Honduras (GdH), considerando el nivel de conocimiento técnico y de coordinación requerido para ello. El GdH considera al Banco como un socio estratégico para lograr los resultados esperados.
- 4.3 Se conformará un equipo de proyecto que coordinará con el beneficiario la ejecución de las actividades requeridas para la presente CT. El equipo será responsable del apoyo técnico y diálogo con las autoridades nacionales, la planeación de actividades, el seguimiento y la supervisión de los estudios y productos asegurando que los mismos cumplan los lineamientos del GdH, así como la coordinación de la capacitación.
- 4.4 **Adquisiciones y gestión financiera.** Las adquisiciones serán ejecutadas de acuerdo con los métodos establecidos por el Banco, a saber: (i) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) Contratación de firmas

consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) Contratación de servicios distintos a consultoría, de acuerdo con la política GN-2303-28.

## **V. Riesgos importantes**

- 5.1 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, no se identifican riesgos importantes.
- 5.2 En relación con el riesgo que pueda asociarse a la falta de experiencia por parte de la SIT en este tipo de proyectos, el mismo es mitigado al constituirse el Banco en Ejecutor de la operación. Para ello, el equipo de proyecto se integra con Especialistas de la División de Transporte y áreas relacionadas con género y cambio climático, quienes aportarán su conocimiento y experiencia en las actividades consideradas en esta CT. El equipo será además responsable de la coordinación de actividades con los consultores contratados.
- 5.3 Igualmente, para la ejecución de esta CT, será esencial la colaboración de las diversas instituciones gubernamentales responsable por activos viales, transporte urbano, puertos, aeropuertos, etc. con los especialistas del Banco y consultores contratados, a fin de proveer las informaciones necesarias para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos.

## **VI. Excepciones a las políticas del Banco**

- 6.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

## **VII. Salvaguardias Ambientales**

- 7.1 Por el alcance y características de esta CT, se prevé que no tiene por objeto financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad para proyectos de inversión específicos o estudios ambientales o sociales asociados a los mismos. Por lo tanto, los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social del Banco no se aplican a esta CT.

### **Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente - HO-T1407](#)

[Matriz de Resultados - HO-T1407](#)

[Términos de Referencia - HO-T1407](#)

[Plan de Adquisiciones - HO-T1407](#)