

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

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

(HO-L1206)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Manuel Rodríguez Porcel, Jefe de Equipo (TSP/CDR); Margarita Libby (TIN/CPN) y Sergio Deambrosi (TSP/CHO), Jefes de Equipo Alternos; Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Erick Mendez (TIN/CGU); Amália Guzman y Ana Gabriela Paz (CID/CHO); María Cecilia del Puerto y Nadia Rauschert (FMP/CHO); Jaqueline Bueso-Merriam (SPD/SPV); Sisi Larrea (INE/INE); y Enrique Ignacio Barragán (LEG/SGO).

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.....	14
C. Indicadores Claves de Resultados.....	17
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	19
A. Instrumentos de Financiamiento	19
B. Riesgos Ambientales y Sociales	19
C. Riesgos Fiduciarios	19
D. Otros Riesgos del Programa.....	19
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	20
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	20
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	21
IV. CARTA DE POLÍTICA	21

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	Anexo de Organización Institucional del Sector
EEO#3	Anexo de Integración Regional
EEO#4	Nota Técnica Innovación y Tecnología en el Sector de Logística de Cargas de Honduras
EEO#5	Alcances del Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte
EEO#6	Plan Nacional de Logística de Cargas
EEO#7	Plan de Acción Inmediata
EEO#8	Anexo Técnico Inclusión y Diversidad

ABREVIATURAS	
AAH	Administración Aduanera de Honduras
ALC	América Latina y el Caribe
BCH	Banco Central de Honduras
BID/Banco	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CL	Conglomerado Logístico
CNL	Consejo Nacional de Logística
COPRISAO	Comisión Presidencial de Reforma Integral del Sistema Aduanero y Operadores de Comercio
DARA	Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras
ECFCC	Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad
ENTT	Escuela Nacional de Transporte Terrestre
FYDUCA	Factura y Declaración Única Centroamericana
GdH	Gobierno de Honduras
IHTT	Instituto Hondureño del Transporte Terrestre
INSEP	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos
LPI	Índice de Desempeño Logístico
OEA	Operador Económico Autorizado
OMC	Organización Mundial de Comercio
PAI	Plan de Acción Inmediata
PBP	Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política
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
SEFIN	Secretaría de Finanzas
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
SLN	Sistema Logístico Nacional
RFID	Dispositivos de Identificación por Radio Frecuencia (sigla en inglés)
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 II
(HO-L1206)

Términos y Condiciones Financieras			
Prestatario:	Fuente	Monto (US\$)	%
República de Honduras	BID (CO Regular):	39.077.500	35
Organismo Ejecutor (OE):	BID (CO Concesional):	72.572.500	65
Secretaría de Finanzas (SEFIN)	Total:	111.650.000	100
	CO Regular (FFF) ^(a)	CO Concesional	
Plazo de amortización:	20 años	40 años	
Período de desembolso:	1 año		
Período de gracia:	5,5 años ^(b)	40 años	
Tasa de interés:	Basada en LIBOR	0,25%	
Comisión de crédito:	^(c)	N/A	
Comisión de inspección y vigilancia:	^(c)	N/A	
Vida Promedio Ponderada (VPP):	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) 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 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 segundo 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^(d):	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales^(e):	GD <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>

^(a) 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 y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) 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.

^(c) 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.

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

^(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

1. Contexto general

- 1.1 **Aspectos macroeconómicos.** La economía hondureña es una de las más dinámicas de América Latina y el Caribe (ALC). Entre 2010-2018, su crecimiento anual promedio fue de 3,7%, similar al resto de Centroamérica y superior al resto de ALC (2%). Honduras ocupa la posición 10 entre los 32 países de mayor crecimiento económico en ALC para el mismo período¹, situación que ha estado impulsada principalmente por la inversión, las exportaciones y el consumo.
- 1.2 El país ha avanzado en su estabilidad macroeconómica. La consolidación fiscal ha permitido reducir el déficit del sector público no financiero (pasando de 7,5% del Producto Interno Bruto [PIB] en 2013 al 0,9% en 2018). Asimismo, la deuda pública del Gobierno Central se situó en 48,5% del PIB en 2018 y, gracias al esfuerzo fiscal, Honduras pudo mejorar su perfil crediticio², lo cual incentiva la inversión extranjera. En el ámbito monetario y financiero, la política monetaria prudente y los bajos precios de las materias primas permitieron que la inflación se desacelerara y se mantuviera dentro del rango objetivo del 3% a 5% del Banco Central de Honduras (BCH), observándose en 2017 y 2018 una inflación acumulada de 4,7% y 4,2%, respectivamente.
- 1.3 Su estructura económica refleja un sector terciario o de servicios dominante en términos de su aporte al PIB (60% en 2018), donde el subsector de servicios logísticos destaca por su influencia directa en la competitividad del país. Los sectores secundario y primario contribuyen en 25% y 15% al PIB respectivamente³; mientras la producción industrial ligada al sector agropecuario destaca por su relevancia en el comercio exterior del país, representando el 60% del valor de las exportaciones totales en 2018. Dicha estructura se ha mantenido entre los años 2007-2018.
- 1.4 Continuar con los esfuerzos de implementar el acuerdo sobre facilitación del comercio (¶1.24) y mejorar los indicadores de desempeño logístico (¶1.17) representan una oportunidad de crecimiento económico para Honduras. El desafío a largo plazo se centra en fortalecer la capacidad institucional del gobierno, en particular en lo que respecta al sector transporte y logística de cargas; estas mejoras contribuirán a mantener la estabilidad macroeconómica y generar las condiciones adecuadas para reducir la pobreza, aumentar el empleo y el crecimiento del PIB.
- 1.5 A pesar de los buenos indicadores económicos, el país enfrenta altos niveles de [pobreza y desigualdad](#). Mientras que la tasa de pobreza (US\$5,50 por persona por día, para país de ingresos medios) se redujo del 60,8% al 52,6% entre 2005 y 2017, la tasa de pobreza extrema (US\$1,90 por persona por día) es de 17,2%, la más alta en ALC después de Haití. La desigualdad (Índice GINI 50,5 en 2017, entre los más altos de la región y del mundo) también ha resultado en una de las clases medias más pequeñas en ALC (11% en 2015, en comparación con el

¹ Fondo Monetario Internacional (FMI), [Perspectivas de la economía mundial](#), abril 2019.

² Honduras tiene hoy una de las mejores calificaciones crediticias de CARD, sólo por debajo de Panamá. Moody's mantiene en 2019 la calificación riesgo país en B1 con perspectiva estable.

³ BCH.

promedio regional de 35%)⁴. En términos de violencia, el país ha venido disminuyendo progresivamente la tasa de muertes violentas por cada 100 mil habitantes, pasando de 85,5 en 2012 a 41,6 en 2017; sin embargo, sigue siendo una de las más altas a nivel mundial (promedio 6,9) y casi tres veces la tasa de las Américas (promedio 15,4)⁵.

- 1.6 **El sector de transporte y logística de cargas.** El desarrollo y desempeño del sector es relevante para la competitividad de Honduras⁶ por su interrelación con la agricultura y la industria manufacturera; esta última sobre todo relacionada a las industrias de maquila ubicadas en San Pedro Sula, las cuales representan el 31% del valor agregado de la industria manufacturera y 5,2% del PIB⁷. En general, la oferta de transporte terrestre de cargas 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. Los grandes exportadores, prefieren adoptar INCOTERMS que incluyen el segmento de transporte y así delegar en la naviera la escogencia del transportista, por lo cual los costos se incrementan a pesar de estar regulados⁸. Organizacionalmente, el sector se compone en un 55% por empresas privadas agrupadas en 1.357 concesionarios; mientras el restante 45% son el denominado Transporte Unitario de Carga o pequeños empresarios que tienen de 1 a 10 unidades de carga, y quienes en los últimos años (2016-2019) sumaron un total de 28.171 transportistas⁹. Adicionalmente, existe la Cámara del Transporte de Carga de Honduras (CATRACHO), cuyos agremiados son principalmente las empresas de transporte de carga internacional.
- 1.7 **El Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) (EEO#6).** Para mejorar su posicionamiento regional en términos de logística (¶1.17), Honduras ha elaborado un PNLOG que caracteriza las agrupaciones de oferta logística en Conglomerados Logísticos (CL) y su relación con las dinámicas comerciales regionales en el Sistema Logístico Nacional (SLN, Figura 1). El CL más importante es el del Norte (CLN), que abarca el complejo de San Pedro Sula, Puerto Cortés, la frontera Corinto-Entre Ríos con Guatemala, el aeropuerto de San Pedro Sula y la red vial que los enlaza. El CLN conecta los centros productivos más importantes del país (maquileros y agropecuarios) con las principales infraestructuras de comercio exterior.

⁴ Banco Mundial, 2019. [Honduras. Panorama general](#).

⁵ Asociación para una Sociedad más Justa. [Capítulo Honduras](#).

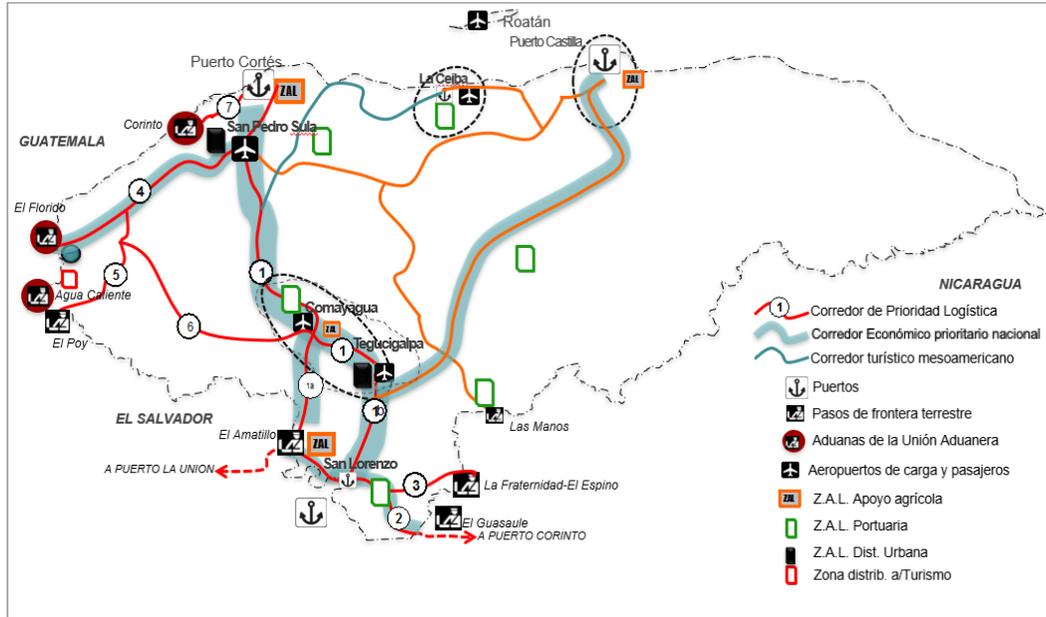
⁶ El país se mantuvo en la posición 101 en el ranking del [Índice de Competitividad Global](#) para los años 2018 y 2019. World Economic Forum.

⁷ Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), 2017.

⁸ El Acuerdo Ejecutivo IHTT-002-2019 regula los fletes mínimos del transporte de carga con el fin de garantizar una tarifa que cubra los costos de operación.

⁹ IHTT, 2019.

Figura 1. SLN de Honduras



Fuente: PNLOG, 2017.

- 1.8 Esta herramienta de planeación, junto con su respectivo Plan de Acciones Inmediata (PAI)¹⁰, representan instrumentos de largo plazo que integran y ordenan los planes e iniciativas de los sectores implicados¹¹ en el transporte y logística de carga. El plan identifica una serie de necesidades (§1.19-§1.22) consistentes en el establecimiento de un mecanismo de articulación y coordinación eficiente y permanente, entre las distintas instituciones públicas y privadas vinculadas. Su sostenibilidad y la correcta implementación de las acciones y proyectos prioritarios, depende de la existencia de un marco normativo y regulatorio que atienda las necesidades del sector; así como del desarrollo de instrumentos de planificación y facilitación de comercio modernos y de reconocimiento internacional. Adicionalmente en su Estrategia N°7, el PNLOG identifica una línea estratégica dirigida a “adoptar buenas prácticas en Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TICs) a fin de apoyar la operación de cadenas logísticas”, incorporando procesos digitalizados eficientes en las operaciones (§1.14).
- 1.9 **Distribución modal e integración.** Desde el punto de vista de comercio exterior, el transporte marítimo destaca tanto en valor como en volumen¹², siendo Puerto Cortés un *hub* logístico para el comercio en el Atlántico centroamericano. Por su parte, el modo carretero conecta los centros multimodales con los puertos y representa el principal medio de comercio con Centroamérica¹³. El SLN es relevante tanto a nivel subregional, como para el resto de Centroamérica,

¹⁰ El BID apoyó con las Cooperaciones Técnicas (CT) regionales ATN/OC-14002-RG y ATN/MR-14003-RG la elaboración de los PNLOG y PAI en varios países mesoamericanos, incluido Honduras.

¹¹ Incluyendo [Visión de País 2010-2038](#); [el Plan de Nación 2010-2022](#); [el Plan Estratégico de Gobierno \(PEG\) 2018-2022](#) y la Estrategia Nacional de Competitividad; y documentos estratégicos regionales, como la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML).

¹² 79% en volumen y 29% en valor de exportaciones; y 74% en volumen y 58% en valor de importaciones.

¹³ BID, 2013. [Transporte automotor de carga en Belice, Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política.](#)

confiriendo a Honduras una gran importancia en los procesos de integración económica, concretamente con el Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y el Proyecto Mesoamérica ([EEO#3](#)).

2. Brechas en el Sector

- 1.10 **Productividad.** El sector logístico y transporte en Honduras presenta una evolución positiva¹⁴, con una participación de 6,9% del PIB en 2017; sin embargo, es menor comparada con países vecinos como Guatemala (7,8%) y El Salvador (8,5%)¹⁵. Según el Observatorio Regional de Transporte y Logística del BID (2013), el transporte carretero del país movilizó 7,9 millones de toneladas de carga¹⁶; con un promedio de 1.218 millones de ton·km y tarifas del orden de US\$0,07 ton·km, entre las más altas de la región¹⁷.
- 1.11 **Servicios.** A pesar del esfuerzo realizado por Honduras en mejorar la infraestructura vial y portuaria¹⁸, persisten ineficiencias vinculadas con el nivel de servicio necesario para la correcta articulación del SLN y el comercio exterior. El transporte terrestre presenta una antigüedad promedio de la flota de 15 años¹⁹, no existen regulaciones sobre seguridad del transporte de carga, ni sistemas de registro y gestión informatizados. Adicionalmente, la planificación de las inversiones en infraestructura vial deben realizarse tomando en cuenta la visión de los corredores estratégicos para reducir los costos logísticos²⁰. Estas deficiencias empeoran por la congestión vehicular en núcleos poblacionales, donde tráficos urbanos y de larga distancia deben convivir, y cuya elevada edad vehicular²¹ ocasiona el uso de tecnologías menos eficientes, con mayores consumos de combustible y emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero (¶1.16). A lo anterior se suman demoras en los tiempos de cruce en los pasos fronterizos por falta de procesos eficientes para el control de mercancías y personas, así como la falta de equipos de control no intrusivo (¶1.18).
- 1.12 **Aspectos de género en el sector.** La participación de la mujer en el sector varía dependiendo del tipo de actividad. Según la *Encuesta sobre participación de géneros en el sector*²², en aquellas que implican trabajos físicos o actividades de manejo de equipos y maquinaria, incluyendo la conducción de vehículos livianos y pesados²³, así como actividades de mantenimiento, operación de equipos de medición, postmanufactura, empaquetado y etiquetado, se observan participaciones inferiores al 15%²⁴. En contraste, para actividades gerenciales, de

¹⁴ La tasa de crecimiento promedio anual en los últimos 10 años fue de 9%. BCH, 2018.

¹⁵ CEPAL - CEPALSTAT. [Estadísticas e indicadores económicos](#).

¹⁶ Guatemala: 24,0 millones de toneladas; y El Salvador: 10,1 millones de toneladas.

¹⁷ Guatemala: US\$0,05 ton·km; El Salvador y Nicaragua: US\$0,06; y Costa Rica: US\$0,12.

¹⁸ Inversión pública acumulada (2010-2017): US\$1.818,9 millones. Financiamiento BID (2010-2018): US\$336 millones. A diciembre de 2019, la cartera activa del BID en el sector transporte consta de tres operaciones por un monto aprobado de US\$229 millones. [BID/INFRALATAM](#).

¹⁹ [BID. Observatorio regional](#).

²⁰ El 23% de la red vial nacional está en buen estado, 52% en estado regular y 25% en mal estado. Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP, 2017).

²¹ Entre ene-2016 y oct-2019, el 49% de vehículos de carga importados (6.235 unidades) fueron usados, situación que incide en la edad promedio de la flota existente. Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras.

²² Realizada por el BID en coordinación con el CNL en jun-2018.

²³ Cerca del 77% de las empresas reportan un 15% de ocupación femenina; y en el manejo de maquinaria, el 84% de las empresas reportan menos del 15% de ocupación femenina.

²⁴ Se considera femenino o masculino un sector que cuenta con una representación de género inferior al 25%. Hegewisch, A. and Hartmann, H. (2014).

oficina o análisis de datos se observa una mayor presencia femenina, superior al 15%; en donde las labores que implican toma de decisiones y gerencia reportan una participación femenina de más del 50%, para el 30% de las empresas consultadas.

- 1.13 Existen barreras de acceso laboral para las mujeres en el sector vinculadas a las condiciones del entorno y acceso a oportunidades de capacitación. En profesiones como la conducción de vehículos de transporte livianos y de carga, la ausencia de una formación homologada y obligatoria 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 del sector. Se ha demostrado que la diversidad de género en una empresa mejora la orientación a los clientes, promueve un mayor nivel de satisfacción en los empleados, reduce los conflictos entre grupos y promueve la creatividad e innovación²⁵, con lo cual una fuerza laboral incluyente es más innovadora y productiva²⁶.
- 1.14 **Innovación y tecnología.** Las nuevas tendencias tecnológicas en logística de carga apuntan a una mayor interconectividad (entre sectores y usuarios), que permita la trazabilidad de los flujos físicos de una manera automatizada y segura. En este sentido, el Gobierno de Honduras (GdH) tiene como política de Estado una agenda de tecnología e innovación²⁷ que reduzca la brecha digital, incluyendo la modernización de los procesos e infraestructuras tecnológicas²⁸. De acuerdo con el diagnóstico desarrollado por el BID²⁹, el crecimiento de la productividad total como consecuencia del cambio tecnológico en la economía, para el período 2003-2012, fue de -0,3% en Honduras. Por este mismo factor, las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones presentaron una contracción de -2,0%. Igualmente, se destaca que además de la innovación e incorporación de tecnologías, aspectos como calidad de la infraestructura y/o marco regulatorio, estarían limitando su potencial de crecimiento ([EEO#4](#)).
- 1.15 **Personas con Discapacidad (PcD).** Según el Instituto Nacional de Estadística (INE) en el país había 205.423 PcD en 2013³⁰, correspondiente al 2,37% de la población. Las causas más frecuentes de la discapacidad eran las enfermedades (36%), las condiciones congénitas (27%), los accidentes (20%) y el envejecimiento (14%). A nivel educativo, el 53% de las PcD no tenían ningún tipo de estudio, el 40% tenían nivel primario, el 6% nivel secundario y tan sólo el 1% nivel superior; mientras en términos de inserción laboral la tasa de participación era del 32%, donde la mayoría trabajaban por su propia cuenta. En una encuesta realizada³¹ se encontró que en el 77% de las empresas pertenecientes al sector público y en el 96% correspondientes al sector privado hay menos de un 4% de

²⁵ Hunt, Vivian et al. (2014). *Diversity Matters*.

²⁶ [Marco Sectorial de Innovación, Ciencia y Tecnología \(GN-2791-8\)](#).

²⁷ 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.

²⁸ 30 de cada 100 hondureños tienen acceso a internet (Promedio LAC: 56). 26 de cada 100 hondureños tiene conexión por banda ancha (promedio LAC:35). Encuesta Nacional de Hogares, INE - 2016.

²⁹ [Productividad total de los factores en Honduras: Diagnóstico y posibles determinantes](#) (2014).

³⁰ 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.

³¹ Por el CNL en sep-2019 a 11 entidades públicas y 22 empresas privadas del sector transporte y logística.

PcD contratadas³². Respecto a la mayor dificultad que existe para que una PcD pueda acceder a un empleo, el 59,5% de las empresas señalaron falta de conocimiento de la problemática y de costumbre para su contratación y el 27,5% afirmaron que la infraestructura logística y de transporte no es accesible. Así mismo, el 13% de las empresas privadas informaron que los cargos que ofrecen no son aptos para PcD y el 15% de las entidades públicas señalaron que se requiere mayor capacitación y educación para que puedan acceder a empleos en el sector.

- 1.16 **Eficiencia energética y cambio climático.** En el año 2015, las emisiones de CO₂ de Honduras alcanzaron los 8.447 kton, que corresponden al 0,02% de las emisiones mundiales para ese año; en donde el 37,5% provienen del sector transporte³³. Estas emisiones han crecido significativamente y se espera que la tendencia se mantenga por el aumento del parque vehicular, que para el periodo 2011-2015 fue del 28,4%³⁴, con una tasa promedio anual del 5,6%. Por su parte, el sector fue el destinatario en 2014 del 63% del diesel producido e importado y del 87% de la gasolina; lo cual evidencia su alto impacto en términos de consumo energético. En este contexto, entre los principales retos para impulsar una movilidad limpia y sostenible, destacan³⁵: (i) el desarrollo de marcos institucionales y legales que incluyan lineamientos de mitigación y adaptación al cambio climático; (ii) la profesionalización del sector transporte; (iii) la renovación y optimización de la flota; y (iv) la capacitación y formación de conductores en técnicas de manejo más eficientes.
- 1.17 **Desempeño logístico (productividad).** En 2018, Honduras ocupó el puesto 93 del Logistic Performance Index (LPI)³⁶, avanzando 19 posiciones en la escala en comparación con el año 2016, donde se situó en la posición 112. Este avance se fundamenta en la mejora observada en la calidad de la infraestructura de transporte y comercio, mejoras en la competencia y calidad de los servicios logísticos, y avances en la capacidad de rastreo y localización de envíos; sin embargo, los aspectos relevantes a mejorar son en materia de velocidad y predictibilidad de los procesos aduaneros por parte de las agencias correspondientes³⁷. En materia logística, Honduras mejoró su posicionamiento en Mesoamérica, ya que para el 2018 superó en posición a El Salvador (101) y Guatemala (125). A pesar de los notables avances, se hace necesario continuar incidiendo en los altos costos logísticos y de exportación, ya que, por ejemplo, mientras el costo de exportación de un contenedor oscila alrededor de US\$665 en Panamá, en Puerto Castilla (Honduras) es US\$2.308. De dichos costos, el transporte terrestre representa el 46% en la importación y el 50,5% en la exportación³⁸.
- 1.18 **Procesos aduaneros y de facilitación del comercio (integración económica).** Según el Indicador de Comercio Transfronterizo del reporte de facilidad para hacer

³² El requerimiento de contratación del 4% de PcD se estableció en el [Decreto 160 de 2005 \(Ley de equidad y desarrollo integral para las personas con discapacidad de Honduras\)](#).

³³ [La demanda de energía del sector transporte y el cambio climático en Honduras](#). CEPAL, 2017.

³⁴ Entre 2011-2015 la cantidad de vehículos aumentó en 313.487 unidades, de las cuales 3.733 fueron de carga. INE, 2016.

³⁵ Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT). [Visión del IHTT hacia una movilidad limpia y sostenible](#).

³⁶ [LPI Report, 2018](#). Banco Mundial (BM).

³⁷ Referidos, por ejemplo, a los operadores de transporte y agentes aduaneros.

³⁸ [World Development Indicators](#), 2018. BM.

negocios del BM³⁹, que mide el tiempo y costo para exportar e importar un producto, en Honduras se requieren 88h de cumplimiento fronterizo para exportar, en comparación con 24h en Panamá, 24h en El Salvador y 36h en Guatemala, siendo 61,9h el promedio en ALC. El tiempo de cumplimiento fronterizo para importar fue de 96h, 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 generalizada de problemas de eficiencia y transparencia de los procesos aduaneros son los más penalizados.

3. Problemáticas

- 1.19 Uno de los aspectos fundamentales que determinan el desempeño logístico es la calidad de los servicios de transporte y logística de carga. La misma está influida tanto por la calidad de la infraestructura, como por la normatividad, regulación y clima institucional. Estos últimos son aspectos intangibles asociados a la capacidad de un gobierno para formular políticas y reglamentaciones sólidas e implementarlas de manera sostenible. Mejorar el desempeño logístico requiere por tanto intervenir en aspectos normativos, regulatorios y de coordinación institucional, aspectos que son abordados mediante el presente programa.
- 1.20 **Marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial.** La ausencia de instrumentos de planificación ha dificultado el llevar a cabo una política de logística a nivel nacional para tratar integralmente y a largo plazo los problemas del sector. Actualmente no existe una ley de logística específica; la principal norma es la Ley de Transporte Terrestre, reformada en el año 2016, que contempla la futura elaboración de reglamentos específicos, entre ellos los de seguros de la carga y controles de pesos y dimensiones, que son claves para mejorar la seguridad y eficiencia del transporte terrestre. Cabe destacar que estos reglamentos son parte de los compromisos del Acuerdo Regional sobre Circulación por Carretera⁴⁰. Igualmente, se requieren normas y regulaciones relativas a los controles y aplicación de medidas para promover la renovación del parque vehicular, incluyendo objetivos de eficiencia energética y su trazabilidad, como sistemas de registros obligatorios, contribuyendo a una mejor planificación y gestión.
- 1.21 **Marco institucional de logística de carga y transporte.** Por su carácter transversal, el sector de logística de cargas está integrado por múltiples actores, públicos y privados. En tal sentido, existe un contexto institucional segmentado el cual genera desafíos de coordinación para la gestión estratégica ([EEO#2](#)), siendo necesario un organismo rector y coordinador especializado que alinee necesidades y asigne responsabilidades a todos los actores involucrados, de los diferentes niveles de gobierno y sectores, públicos y privados.
- 1.22 **Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística de carga y facilitación comercial.** En términos de planificación estratégica se requiere fortalecer el desarrollo de una oferta de infraestructura logística especializada con visión integral (zonas de actividad y parques logísticos, puertos secos y zonas de distribución urbana), ya que esta se encuentra dispersa en instalaciones logísticas aisladas (almacenes,

³⁹ [Doing Business, 2019](#).

⁴⁰ Mandatado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (SIECA, 2014).

estacionamientos y centros de distribución de pequeña escala), afectando principalmente a los pequeños y medianos productores. Existe además una carencia de formación para determinados puestos cualificados⁴¹, requiriéndose implementar un sistema homologado de certificación a nivel nacional para conductores e incentivar de manera particular la participación de la mujer (¶1.12). Respecto de la facilitación comercial, la consolidación de la Unión Aduanera (UA) Guatemala-Honduras-El Salvador, representa un hito en la integración regional centroamericana, que requiere el fortalecimiento de su normatividad operativa a través de procesos integrados y tecnología no intrusiva e interoperable. Adicionalmente, las acciones orientadas a implementar los principales acuerdos internacionales en materia de comercio⁴² refuerzan la necesidad de incluir acciones que contribuyan a reducir los costos logísticos derivados de la discrecionalidad, duplicidad de procesos, interrupciones de los sistemas informativos, ausencia de un sistema multiinstitucional de riesgo y de procesos de inspección conjunta.

4. Intervención

- 1.23 Para contribuir a revertir los efectos desfavorables en desempeño logístico e integración regional (problemática), posibilitando el aprovechamiento del potencial de Honduras como *hub* regional de logística de carga y transporte (¶1.7), se debe actuar sobre los determinantes derivados del diagnóstico (¶1.19-¶1.22).
- 1.24 **Solución propuesta.** Durante la primera operación del Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP), el GdH avanzó en establecer las prioridades de reforma para el sector, conforme a los lineamientos marcados por el PNLOG y el PAI, incluyendo una priorización a nivel de política pública en el Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2018-2022. Específicamente, en términos normativos se logró la actualización del Marco Institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial, la elaboración de reglamentos que fortalecen la seguridad en el transporte de carga y la implementación de los acuerdos entre Guatemala y Honduras. En materia institucional se logró avanzar en la aprobación de la estructura organizacional para la gestión de la logística de cargas, con el Consejo Nacional de Logística (CNL) como instancia de decisión de alto nivel y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL) como instancia técnica responsable de la gestión de proyectos y la coordinación entre los distintos organismos. Relacionado con planificación sectorial se logró la aprobación de un acuerdo interinstitucional con lineamientos claves para la elaboración de un Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN), la implementación de un sistema de registro de vehículos por medio de tarjetas inteligentes y la creación de un sistema nacional de capacitación para pilotos. Y finalmente en materia de facilitación comercial se destaca 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 la implementación de Dispositivos de Identificación por Radiofrecuencia (RFID) para trazabilidad⁴³ y

⁴¹ 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.

⁴² Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad (ECFCC) y el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

⁴³ Cuya implementación es obligatoria según lo establecido en la Resolución No. 02-2019 del Consejo de Ministros de Integración Económica.

el uso de la Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA)⁴⁴ en la comercialización de mercancías en libre circulación en la UA entre Honduras-Guatemala.

- 1.25 La segunda y presente operación se enfoca en la elaboración de los instrumentos legales que soportan las reformas del sector⁴⁵ (¶1.47), 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) la elaboración y aprobación de regulaciones establecidas en la Ley de Transporte vigente, necesarias para la modernización legal en aspectos vinculados con seguridad; y (iii) las normativas para la modernización de la flota de vehículos, que permitan mejorar la eficiencia de los servicios. Para robustecer la institucionalidad (¶1.50) y la planificación integral (¶1.54), el programa contempla el fortalecimiento y puesta en marcha del CNL y la UTEL, esta última 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. El funcionamiento del CNL contribuirá a la mejora de la planificación integral a través de su participación en la elaboración y aprobación de planes maestros subnacionales enfocados en los CL prioritarios, que incluyan una visión estratégica de integración armónica a los entornos urbanos, como son el PMCLN⁴⁶. En materia de facilitación comercial (¶1.57), el programa apoyará la implementación de las medidas previstas en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad (ECFCC), específicamente las de orden tecnológico⁴⁷ y equipamiento de los procesos comerciales.
- 1.26 **Justificación del programa.** El programa fortalecerá la capacidad institucional y normativa, favoreciendo la implementación de una política de estado orientada a las necesidades del sector mediante: (i) la consolidación del CNL; (ii) la elaboración de un proyecto de Ley de Logística; (iii) la adopción de mecanismos de planificación multisectoriales y plurianuales (PNLOG, PAI, PMCLN); y (iv) la implementación de procesos de facilitación del comercio modernos, reconocidos internacionalmente, interoperables e integrados. El cumplimiento del programa de reformas contribuirá a la mejora de los servicios en términos de seguridad del transporte, con una visión social inclusiva, gracias a la adopción de reglamentos específicos, la capacitación homologada y la implementación de instrumentos de gestión que incorporen nuevas tecnologías. Los resultados esperados del programa (¶1.59) contribuirán a la reducción de las brechas en términos de competitividad, servicios, género, innovación, inclusión y cambio climático (¶1.10-¶1.16), generando un impacto favorable en el desempeño logístico del país.
- 1.27 Las acciones contempladas en esta serie programática han guiado el dialogo del Banco con el GdH, para contribuir a la continuidad del proceso de desarrollo,

⁴⁴ Documento legal electrónico para registrar las transferencias (antes exportaciones) y adquisiciones (antes importaciones) de mercancías con libre circulación entre países de la Unión Aduanera. SIECA.

⁴⁵ Las reformas legales reconocidas por el GdH como necesarias responden a las necesidades identificadas durante las socializaciones del PNLOG.

⁴⁶ El PMCLN se integrará con el Plan Maestro de Desarrollo Municipal de San Pedro Sula, que prevé la implementación de una ciudad inteligente en el municipio. El vínculo entre las dos herramientas moderniza la gestión de los viajes de corta distancia, afectando subsistemas logísticos prioritarios, reduciendo la congestión en el área urbana y mejorando la seguridad del transporte.

⁴⁷ 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.

aprobación e implementación de las regulaciones, reglamentos y herramientas necesarias para la materialización de las estrategias sectoriales, con el objetivo de mejorar su planificación, eficiencia, seguridad y sostenibilidad. El PBP es un instrumento apropiado teniendo en cuenta el alcance estructural, gradualidad y número de actores involucrados en la formulación, socialización e implementación de las reformas contempladas en el programa.

- 1.28 En cuanto a la secuencia formulada, en la primera operación se establecieron las bases de la reforma, configurándose aspectos clave del marco normativo e institucionalidad multisectorial estratégica para su implementación. En la segunda fase se iniciará la elaboración y aprobación de los reglamentos e instrumentos de gestión y planificación, que serán implementados y evaluados en la tercera fase, incluyendo los compromisos de facilitación de comercio, proyecto de Ley de Logística y PNCLN, para lo cual la institucionalidad multisectorial consolidada será clave. El aporte del Banco, como asesor técnico y facilitador del diálogo multisectorial, avalado por las experiencias exitosas con procesos de reformas similares (¶1.30), ha contribuido a la generación del consenso necesario para la sostenibilidad del programa con visión de política de Estado.
- 1.29 **Correlación de las reformas en el sector logístico y el crecimiento económico.** En la literatura económica se establece que las instituciones son un determinante del crecimiento de largo plazo⁴⁸. La evidencia empírica demuestra que el marco legal es relevante para el desempeño logístico y consecuentemente para el crecimiento económico. Así mismo, otros análisis indican que las reformas institucionales en el sector de logística y comercio exterior tienen correlación positiva con el crecimiento económico y la inversión extranjera⁴⁹. Concretamente se ha demostrado que cada reforma positiva en las regulaciones de comercio transfronterizo está asociada, en promedio, a un aumento del 0,88% en el crecimiento económico⁵⁰. Adicionalmente, un estudio del BM (2014) contrasta el marco regulatorio de 14 países y su desempeño logístico, concluyendo que para impulsar el desempeño logístico y generar efectos positivos en el LPI⁵¹ se requiere establecer un marco regulatorio que tenga en cuenta las particularidades del negocio del transporte de carga, además de la creación de un acuerdo interinstitucional con división de responsabilidades para la gestión y coordinación de acciones estratégicas. En línea con lo anterior, el BID (2010) estableció que la organización y el fortalecimiento institucional del sector de logística de cargas en ALC es fundamental para generar impactos positivos en el mediano y largo plazo⁵²; específicamente en un análisis realizado que utilizó los indicadores del *Doing Business* en Panamá, se identificó que cada reforma regulatoria enfocada

⁴⁸ [Reversal of fortune: geography and institutions in the making of moderns world income distribution](#), The Quarterly Journal of Economics. (Nov-2002).

⁴⁹ [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.

⁵⁰ Este resultado es derivado para una muestra de 172 países para el período 2006-2010. [The impact of business regulatory reforms on economic growth](#). Haidar, J.I. (2012). Esta evidencia está alineada con los siguientes objetivos específicos del programa: (i) consolidar un marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo; y (ii) la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación del comercio.

⁵¹ [Review of logistics service regulations for freight forwarding businesses: what should be addressed for a better logistics regulatory framework?](#) Policy Research Working Paper. BM.

⁵² [La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. Nota técnica No. IDB-TN-103 \(2010\).](#)

en la mejora del clima de negocios está asociada, en promedio, con un aumento de 0,03% en el crecimiento económico. Las evidencias antes mencionadas sugieren que los países deberían priorizar la modernización de sus regulaciones comerciales, de transporte y logística al diseñar políticas de crecimiento.

- 1.30 **Experiencia en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco ha trabajado en diez reformas de políticas en el sector transporte en la región⁵³, incluyendo la primera fase del presente programa, de las que se han obtenido las siguientes lecciones aprendidas aplicadas a esta operación: (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) apoyo del Banco en el acercamiento entre los diferentes sectores a través de insumos y diagnósticos técnicos; (iv) necesidad de fortalecimiento del diálogo con el sector privado como factor de sostenibilidad de las reformas; (v) contar con una cabeza coordinadora interinstitucional al más alto nivel del gobierno; (vi) inclusión de una unidad técnica con capacidad multisectorial capaz de implementar agendas transversales como innovación, personas con discapacidad y género; y (vii) conveniencia de desarrollar una gestión ágil basada en la digitalización y la innovación del sector.
- 1.31 **Coordinación con otros donantes.** El Banco ha trabajado de modo coordinado con el Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT) en materia de planes de renovación de flota vehicular, apoyado de modo complementario por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). En facilitación comercial, las iniciativas vinculadas en la matriz de política se conectan a un entorno regional que se sustenta en el apoyo de cooperantes, como en el caso del sistema RFID, iniciado con apoyo de la United States Agency for International Development (USAID) y el Banco, complementado por la Unión Europea en el marco del Modelo de Plataforma Digital de Comercio Centroamericana y la Cooperación Española.
- 1.32 **Estrategia del GdH.** El país ha anunciado su propósito de convertirse en líder de transporte, infraestructura y servicios logísticos en Centroamérica. Dentro de los instrumentos de política nacional que establecen las directrices para el desarrollo del Sector se encuentra: 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 consolidados de Mesoamérica. La Estrategia Nacional de Competitividad 2018-2022 concuerda con estos lineamientos nacionales y establece objetivos relevantes para el funcionamiento del sector logístico en las áreas de infraestructura, desarrollo económico y eficiencia de los mercados. El presente PBP apoya la implementación y consolidación de las recomendaciones y reformas obtenidas durante el proceso de elaboración del PNLOG (¶1.19-¶1.21), lo que implica una apropiación multisectorial de las reformas y un compromiso de Estado con las mismas, que contribuye a la adecuada sostenibilidad del programa.
- 1.33 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Estrategia del Banco con Honduras ([GN-2944](#)), que incluye como objetivo la mejora de su desempeño

⁵³ 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).

- logístico, mediante la mejora de la conectividad, cobertura y calidad de la infraestructura, medido a través del incremento de su integración nacional y regional, y de su LPI.
- 1.34 Adicionalmente, la operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2) y está alineada con los desafíos de desarrollo de: (i) Integración Económica, ya que contribuirá a la mejora de la planificación integral, incluyendo procesos logísticos y de comercio exterior, así como también de armonización del marco normativo regional; y (ii) Productividad e Innovación, al contribuir a la mejora de la eficiencia logística debido a las acciones relacionadas al cierre de la brecha digital.
- 1.35 El programa también se alinea con las áreas transversales de: (i) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al apoyar acciones para mejorar la coordinación interinstitucional; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, por contribuir a la reducción de la brecha de género en el sector y por el desarrollo de estrategias para fomentar la mayor participación de personas con discapacidad en la fuerza laboral del sector; y (iii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, a través de la incorporación de medidas de eficiencia energética y capacitación en técnicas de conducción eficiente, que consiste en una serie de pautas de manejo para ahorrar consumo en combustible y, así, reducir las emisiones asociadas. Con respecto a este último punto, el 29,41% de los recursos de la operación se invierten en actividades de mitigación al cambio climático, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo \(BMD\)](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el cambio climático a un 30% de todas las aprobaciones de operaciones a fin de año 2020.
- 1.36 El programa contribuye al 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.
- 1.37 Existe alineación con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo del BID (GN-2710-5) y es consistente con el [Marco de Infraestructura Sostenible](#), al promover mejoras continuas en la gobernanza del sector de transporte y logística para incrementar la eficiencia en la provisión de servicios. Existe consistencia con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) en las dimensiones relacionadas con: redes logísticas consolidadas y eficientes; e instituciones con capacidad de generar e implementar políticas sectoriales de transporte. La operación está igualmente incluida en la actualización del Anexo III del Programa de Operaciones de 2020 (GN-2991-1).
- 1.38 De forma alineada con las estrategias señaladas y para contribuir a superar la brechas identificadas, la presente operación en términos de género (¶1.12 y ¶1.13) continuará apoyando el diseño de incentivos para reducir barreras de acceso de mujeres a actividades no tradicionales, a través de la inclusión de programas específicos de capacitación para conductoras de flota de transporte de carga en la currícula de la Escuela Nacional y escuelas privadas de formación, en coordinación con el programa [Ciudad Mujer](#)⁵⁴.

⁵⁴ Para "...brindar servicios con calidez y calidad para el desarrollo integral de la mujer hondureña".

- 1.39 Respecto de innovación y tecnología (¶1.14), el programa impulsará, entre otros aspectos, la inclusión de tecnologías digitales para la mejora de servicios, a través de la exploración de las redes digitales de comunicación y datos para crear esquemas de logística colaborativa⁵⁵. Específicamente se busca la implementación de procesos y herramientas, como el Módulo Integrado de Gestión de Riesgos y la Ventanilla Única Marítima (VUM); la utilización de RFID para trazabilidad; y la actualización de herramientas tecnológicas y digitales para la consolidación de información de FYDUCA, a través de herramientas de inteligencia de negocios.
- 1.40 En relación a la inclusión y diversidad (¶1.15), el programa promoverá acciones para incrementar la fuerza laboral de PcD en el sector logístico (¶1.6), en empleos que puedan realizarse en armonía con las capacidades particulares y competencias solicitadas, incentivando programas de formación y educación, de manera coordinada entre el CNL y el Ministerio de Trabajo de Honduras.
- 1.41 Con relación a las brechas de cambio climático (¶1.16), se promueve la incorporación de criterios de eficiencia energética dentro del proyecto de Ley de Logística, los planes y estrategias desarrollados por el CNL, la UTEL y el IHTT, complementado con la inclusión de parámetros de conducción eficiente dentro de los programas de capacitación de pilotos.
- 1.42 Entre los desafíos que persisten, luego de la implementación de la serie programática en materia de logística y facilitación comercial, se encuentran entre otros: la implementación integral de los proyectos transformadores derivados del PNLOG y del PMCLN; y el desarrollo de infraestructura y procesos de gestión coordinada de fronteras que optimicen los procesos tecnológicos de eficiencia comercial estructurados. El Banco seguirá apoyando al GdH en la consolidación de las reformas del sector, a través de instrumentos financieros y de asistencia técnica adicionales⁵⁶.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.43 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) 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 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. Dichos objetivos específicos atienden a la problemática previamente identificada.
- 1.44 **Componentes.** La Matriz de Políticas establece la secuencia de compromisos para el programa, estructurados en los siguientes componentes, siendo indicativas las reformas identificadas en la tercera fase y sus activadores.

⁵⁵ Esquemas logísticos que promueven la colaboración a lo largo de la cadena logística; bien en el origen, a través de agrocentros o en los nodos de comercio exterior, facilitando el negocio principalmente del pequeño y mediano productor.

⁵⁶ Apoyo al Programa de Reforma de Transporte y Logística de Honduras (ATN/OC-17685-HO).

Los ajustes hechos en la Matriz de Políticas (§1.47, §1.50 y §1.54) no afectan el logro de los objetivos de la serie, motivo por el cual las metas de impacto y resultados se mantuvieron sin cambios, con la excepción del resultado #4 (§1.54).

- 1.45 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El objetivo de este componente es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa según establecido en la Matriz de Políticas y en la Carta de Política Sectorial. No se realizaron cambios en la Matriz de Políticas para este componente.
- 1.46 **Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación del comercio.** El componente apoyará la consolidación de un marco normativo que introduzca la adopción de una visión de largo plazo y establezca los lineamientos estratégicos del sector, 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 acuerdos normativos de los compromisos asumidos por Honduras en el marco de la UA centroamericana, contribuyendo al posicionamiento del país como *hub* regional.
- 1.47 En concordancia con las reformas realizadas durante la primera operación (§1.24), esta segunda fase apoyará la: (2.1) aprobación del PEG 2018-2022 que refleja la priorización del sector logístico dentro de las políticas del Gobierno Nacional; (2.2.1) aprobación del PAI a cinco años por el CNL; (2.2.2) elaboración de un proyecto de Ley de Logística –la cual incluye criterios de eficiencia energética- a fin de modernizar el marco normativo del sector en consulta con la Unidad Técnica del CNL; (3.1) actualización del Plan Estratégico del Consejo Nacional de Seguridad Vial incorporando aspectos de seguridad del transporte de carga terrestre; (3.2) aprobación de reglamento de pesos y dimensiones, que incluye límites de pesos y dimensiones y penalidades; y (4.1) actualización del reglamento operativo de la UA entre Guatemala y Honduras. En la preparación del presente tramo se complementó una condición (2.2.2) en la Matriz de Políticas, con el objetivo de fortalecer el apoyo del programa a la inclusión de medidas de eficiencia energética en el proyecto de Ley de Logística.
- 1.48 La tercera operación incluye la: (2.1) evaluación de los avances logrados en la implementación del PEG 2018-2022, incluyendo recomendaciones para fortalecer su implementación; (2.2.1) evaluación y actualización del PAI a cinco años por el CNL; (2.2.2) aprobación del proyecto de Ley de Logística por parte del Ejecutivo; (3.1) elaboración de un plan de acción incorporando la implementación de medidas vinculadas con la seguridad del transporte de carga terrestre; (3.2) aprobación del seguro del transporte terrestre de carga; y (4.1) la elaboración del reglamento operativo de la UA entre Guatemala-Honduras-El Salvador.
- 1.49 **Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte.** El componente apoyará el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico de carga a través de la creación una instancia de decisión de alto nivel, integrada por instituciones claves vinculadas al sector de logística de carga; 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 de carga.
- 1.50 Para avanzar en este fortalecimiento institucional (§1.21), la segunda operación incluye específicamente la: (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; y (5.1.2) consolidación y funcionamiento de la UTEL que incluyen entre otras funciones: (i) la coordinación de actividades con entidades públicas y privadas para el desarrollo y ejecución de planes y proyectos del sector, conteniendo medidas de eficiencia energética y de fomento a la inclusión de personas con discapacidad; y (ii) las actividades encomendadas por los gabinetes sectoriales y alineados con el PNLOG. Durante la preparación se ajustaron tres condiciones [5.1.1, 5.1.2 (i) y 5.1.2 (ii)] en la Matriz de Políticas, con el objetivo de evidenciar en esta fase la efectiva funcionalidad del CNL y la UTEL.

- 1.51 La tercera operación comprende: (5.1.1) la aprobación del Informe de Gestión Institucional del CNL, incluyendo el avance de las acciones del PAI; y (5.1.2) la aprobación del Informe de Gestión de la UTEL, incluyendo actas de las actividades de coordinación implementadas.
- 1.52 **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 que contribuyan 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:
- 1.53 **Subcomponente IV.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística de carga.** Este subcomponente 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 automotor terrestre de carga.
- 1.54 La segunda operación complementa las acciones adelantadas en la primera (¶1.24) a través de la: (6.1) creación del mecanismo interinstitucional de supervisión del PMCLN, en cuanto a análisis de demanda, plan de inversiones en infraestructura y modelos de operación, herramientas tecnológicas y modelos de colaboración con cadenas productivas; (7.1) elaboración de un plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga; (7.2.1) el inicio de la operación de las escuelas privadas de pilotos; y (7.2.2) de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT), incluyendo en ambas un programa de incentivos para la capacitación de mujeres, de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el IHTT. En la Matriz de Política se revisaron cuatro condiciones (6.1, 7.1, 7.2.1 y 7.2.2) en la preparación, para guardar la lógica entre las condiciones del PBP-I y PBP-II; y para considerar medidas de eficiencia energética en la modernización de flota y módulos de formación, en técnicas de conducción eficiente, dentro de los programas para pilotos. De igual forma se incluyó específicamente como 7.2.2 el mecanismo activador de la política de la tercera operación, dada la efectiva puesta en operación de la ENTT; ajustando también la Matriz de Resultados en la meta final del resultado #4, debido a que esta entidad se centra únicamente en la emisión de certificados para pilotos de flotas de transportes de carga y de pasajeros.

- 1.55 La tercera operación establece 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 considerando incentivos financieros de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre; y (7.2) plan de sostenibilidad técnica y financiera de la ENTT, que incluye asignación presupuestal anual y funcionalidad de las escuelas privadas de formación de pilotos.
- 1.56 **Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación del comercio.** El objetivo del subcomponente es avanzar con el proceso de mejoras al marco operativo y los sistemas tecnológicos a nivel nacional que contribuyan a la implementación de los compromisos asumidos por 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 el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC) – Paquete de Bali; y (ii) la implementación de 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), y en los compromisos asumidos en el marco de la UA Honduras-Guatemala.
- 1.57 Complementando los resultados de la primera fase (¶1.24), la segunda operación plantea: (8.1) el inicio de la implementación de procesos y herramientas requeridos en el contexto del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE), incluyendo el Módulo Integrado de Gestión de Riesgos y la Ventanilla Única Marítima (VUM); (8.2) la aprobación del acuerdo ministerial de constitución del Programa de OEA y de su manual de procedimiento que pone en marcha el programa; (9.1) la implementación de la primera fase de las medidas cuarta y quinta de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad (ECFCC): RFID de trazabilidad y cámaras⁵⁷, respectivamente; y (10.1) la actualización de las herramientas tecnológicas y digitales para la consolidación de información de FYDUCA en el *Data Warehouse* institucional de la administración tributaria, para monitoreo y gestión a través de la herramienta de inteligencia de negocios. No se realizaron ajustes en la Matriz de Políticas para este subcomponente.
- 1.58 La tercera operación establece la: (8.1) aprobación del marco normativo para el funcionamiento del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE); (8.2) suscripción del acuerdo de reconocimiento mutuo de los Programas OEA de Centroamérica, habilitando su reconocimiento; (9.1) implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoonosanitarios con al menos dos países; y (10.1) la 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.

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.59 Mediante la operación se esperan alcanzar los siguientes resultados: (i) mejora de la eficacia en la priorización multisectorial y multianual de acciones estratégicas para el sector; (ii) mejora en la seguridad de los servicios de logística de carga,

⁵⁷ Se prevé que en 2020 esté en funcionamiento un sistema de transmisión de video.

a través de la aplicación de reglamentos específicos; (iii) fortalecimiento de la institucionalidad del sector con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular; (iv) mejora en la calidad de la prestación de servicios de carga con una visión social inclusiva; y (v) disminución de los tiempos de cruce del puesto fronterizo de aduana en El Amatillo, en razón a la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos. Dichos resultados contribuirán a mejorar el desempeño logístico del país reflejado en el LPI, además de la importancia del sector logístico en la economía nacional.

- 1.60 **Beneficiarios.** La mejora en los procesos de planificación sectorial y gestión institucional impactarán en la productividad del país, haciendo más costo-eficientes los servicios de transporte y logística. En este sentido, los beneficiarios directos del programa serán los productores y comercializadores⁵⁸ hondureños quienes disfrutarán de mejores condiciones para el desarrollo de sus actividades, logrando un mayor acceso a los mercados nacionales e internacionales. Directamente también se beneficiarán los usuarios de los servicios de transporte⁵⁹, quienes contarán con infraestructuras y procesos más eficientes, planeados y desarrollados acorde con las necesidades de movilización de personas y mercancías. Y, finalmente, será beneficiaria indirecta del programa la economía hondureña, teniendo en cuenta que el mejoramiento del sector transporte y logística impactará de manera transversal en diferentes sectores de la producción y el comercio, trayendo resultados positivos tanto a nivel nacional como regional.
- 1.61 **Evaluación Económica.** Con base a recomendaciones de la Oficina de Evaluación y Supervisión (OVE), en su revisión sobre Evaluabilidad de los Proyectos del Banco de 2011⁶⁰ y en los resultados de la revisión de las prácticas y 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)⁶¹, en el previsto en el párrafo 1.3 del documento GN-2489-5 (Revisión de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo [DEM] para Operaciones con y sin Garantía Soberana), que, entre otros, señalan que no resultaría necesario incluir un análisis de eficiencia en el uso de los recursos financieros⁶², y como informado al Directorio del Banco, se determinó que 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.

⁵⁸ Incluidas cerca de 340 empresas que operan en las zonas de libre comercio y 273 empresas que están dentro de los 17 parques empresariales existentes. PNLOG, 2017.

⁵⁹ Incluidos los 20.000 propietarios de vehículos de carga que se espera registren sus vehículos usando tarjeta inteligente y los 4.500 pilotos que recibirán capacitación en las escuelas de formación.

⁶⁰ 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".

⁶¹ *Good practice standards for the evaluation of public sector operations*. Evaluation cooperation group, working group on public sector evaluation, 2012 revised edition. Febrero de 2012.

⁶² Según el grupo de cooperación de evaluación, los préstamos de reformas de políticas deben ser evaluados de acuerdo con la relevancia, efectividad y sostenibilidad. La eficiencia no se incluyó como criterio, dado que el dimensionamiento de los mismos está vinculado a la brecha de financiamiento de un país, siendo independiente de los beneficios del proyecto.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El programa es la segunda operación de una serie de tres operaciones, independientes pero relacionadas técnicamente, y está estructurado de conformidad con las Directrices de Preparación y Aplicación de PBP (CS-3633-2). Esta modalidad es apropiada por promover de manera continua el diálogo de políticas, teniendo en cuenta la complejidad, plazos y ajustes necesarios para llevar a cabo el desarrollo, socialización e implementación de las reformas incluidas en el programa.
- 2.2 **Dimensionamiento.** Esta operación será de US\$111,65 millones, con un único desembolso. El dimensionamiento del financiamiento ha sido realizado de acuerdo al criterio (b) del párrafo 3.27 de la CS-3633-2, que hace referencia a las necesidades de recursos fiscales en sentido amplio que experimenta el país. Al respecto, según la SEFIN, para 2020, se espera un déficit equivalente a 2,8% del PIB para la Administración Central y las necesidades totales de financiamiento externo neto se proyectan en US\$590 millones (2,3% del PIB). De acuerdo a las estimaciones del Banco Central de Honduras (BCH), se prevé que el crecimiento económico de Honduras se ubique en 1,5-2,5% para 2020, comparado con 2,5% observado en 2019, con un significativo riesgo a la baja como consecuencia de la emergencia sanitaria del COVID-19.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.3 De acuerdo con la Directiva B.13 de la Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta operación no requiere de clasificación ambiental, ni de la elaboración de un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). El programa no conlleva riesgos socioambientales. Las medidas de reforma previstas buscan incluir la reglamentación necesaria para normar los aspectos relacionados con la logística de carga y facilitación comercial, propiciando el desarrollo sostenible del sector transporte. Los procesos de planificación integral que serán apoyados por el programa, incorporan medidas para la mitigación del cambio climático y la inclusión de PcD en la fuerza laboral del sector, por lo cual se generan impactos sociales y ambientales positivos.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.4 La operación tiene un riesgo bajo, ya que 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 y contabilidad y reportes, hecho en 2018, concluyó un nivel de desarrollo alto en presupuesto y tesorería, y medio en contabilidad y reportes, destacando que el 100% de la cartera de Honduras se gestiona a través de ellos. Asimismo, la unidad ejecutora de SEFIN posee amplia experiencia en la gestión de proyectos financiados por organismos internacionales.

D. Otros Riesgos del Programa

- 2.5 Como parte del diseño de la operación se ha realizado, con participación de las entidades beneficiarias, un taller de gestión de riesgos del programa siguiendo la metodología del Banco. Se considera que la operación tiene un nivel general de riesgo bajo, pues cuenta con amplio apoyo político y un claro compromiso por

parte del GdH con la sostenibilidad de las políticas acordadas en esta operación. No se identifica riesgo de discontinuidad de las reformas en el mediano y largo plazo, ya que la creación del marco institucional y jurídico asentará la continuidad de los avances. En el ámbito de Gestión Pública y Gobernabilidad se identifica un riesgo medio relacionado con la asignación de recursos presupuestarios para la operación y sostenibilidad del CNL. El compromiso de SEFIN con el programa y la identificación del mecanismo de asignación presupuestaria y de financiamiento para el CNL mitigan el riesgo de sostenibilidad de la nueva institucionalidad.

- 2.6 En el componente de facilitación de comercio se considera como un riesgo medio la transición entre la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA) y la Administración Aduanera de Honduras (AAH), que entró en operación en enero de 2020⁶³. Para mitigar este riesgo, se han involucrado a las nuevas autoridades⁶⁴ en las misiones de preparación y se sostendrán sesiones específicas de trabajo con el liderazgo del Secretaria de Desarrollo Económico, el CNL y las instituciones que la conforman. Debido a que los temas de facilitación de comercio tienen relación con otras instituciones, se espera mantener una alineación acorde a lo previsto en la Matriz de Política.

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 SEFIN, quien tendrá el rol de coordinación estratégica de las entidades involucradas⁶⁵ en las reformas de política ([EEO#2](#)), para garantizar el oportuno y pleno cumplimiento de las acciones del programa de la segunda operación por parte de todas las instancias involucradas, así como sobre la eventualidad de ajustes en los activadores indicativos producto de la dinámica del diálogo al procesar la tercera operación de la serie programática. Las responsabilidades de la SEFIN serán las siguientes: (i) coordinar con las demás entidades involucradas en la operación, las cuales tienen a su cargo la definición, aprobación y adopción de medidas; (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: 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 Política, la Carta de Política y las demás condiciones contractuales establecidas en el Contrato de Préstamo.**

⁶³ Decreto Ejecutivo Número PCM-059-2019. La Gaceta No. 35.062 del 30 de septiembre del 2019.

⁶⁴ El secretario y directores de la nueva institución son parte del equipo de la actual Comisión Presidencial de Reforma Integral del Sistema Aduanero y Operadores de Comercio (COPRISAO).

⁶⁵ Secretaria de Coordinación General de Gobierno (SCGG), INSEP, CNL, UTEL, COPRISAO, DARA, IHTT y la AAH.

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

- 3.3 SEFIN coordinará el seguimiento y cumplimiento oportuno de los compromisos correspondientes a esta segunda operación, reflejados en el Anexo II y la Matriz de Resultados, así como de remitir al Banco las evidencias previstas en la Matriz de Medios de Verificación. Con relación al monitoreo, el prestatario y el Banco han acordado monitorear la ejecución del programa con reuniones de seguimiento anual. Los indicadores del Anexo III (¶1.59) guiarán el monitoreo del progreso en la implementación. El Informe de Terminación del Programa (PCR por su sigla en inglés) se realizará dentro de los 12 meses tras el desembolso de la última operación.
- 3.4 La evaluación del programa tiene por objeto verificar si los resultados e impactos previstos fueron alcanzados, y si las acciones del programa tuvieron un impacto en el LPI. Se realizará una evaluación reflexiva en el año 2022, una vez cumplido el plazo previsto para los resultados.

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 **Carta de Política.** El Anexo II de la operación está alineada con la Carta de Política emitida por el GdH, reflejando el acuerdo entre el Banco y el GdH sobre las políticas macroeconómicas y sectoriales que serán apoyadas a través de este programa. La carta ratifica el compromiso del GdH de implementar las actividades acordadas en el Anexo II.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		HO-L1206
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID		
Retos Regionales y Temas Transversales	<ul style="list-style-type: none"> -Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental -Capacidad Institucional y Estado de Derecho 	
Indicadores de desarrollo de países	<ul style="list-style-type: none"> -Tiempos de procesamiento del comercio internacional de bienes y servicios por parte de las agencias públicas responsables * -Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (#)* -Acuerdos de integración regional, subregional y extra regional e iniciativas de cooperación apoyadas (#)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)* 	
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-2991-1	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2020.
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		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.1
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.6
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		2.5
4. Análisis económico ex ante		N/A
5. Evaluación y seguimiento		7.0
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5
5.2 Plan de Evaluación		4.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Bajo
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Sí
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Sí
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)	Sí	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.
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	Sí	A través de la CT HO-T1333 se prevé apoyar el HO-L1206, mediante la financiación de actividades clave para el diseño de las acciones necesarias para apoyar el cumplimiento de los objetivos de PBL.

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

Para mejorar el posicionamiento regional de Honduras y establecerse como un hub logístico centroamericano, el gobierno de Honduras ha elaborado un Plan Nacional Logístico. Su correcta implementación depende de la existencia de un marco normativo y regulatorio que atienda las necesidades del sector logístico y bajo el cual se establezcan instrumentos de planificación y modernización. En la actualidad, la flota de carga tiene una edad promedio de 15 años y no existen regulaciones sobre la seguridad de transporte ni sistemas de registro. Además, el despacho de mercancía no cuenta con los sistemas que permitan su trazabilidad. Actualmente no existe una ley de logística específica; con los asociados reglamentos de seguridad y eficiencia de transporte y normas para la renovación del parque vehicular incluyendo objetivos de eficiencia energética y registros obligatorios. Para lograr estas reformas transversales se necesitará la coordinación de múltiples instituciones y actualmente no existe un organismo rector. Además, se debe reducir los costos logísticos y evitar duplicidad de procesos y así el tiempo para importar y exportar. Por ejemplo, mientras el costo de exportación de un contenedor oscila alrededor de US\$665 en Panamá, en Honduras es alrededor de US\$2,308 – con el costo de transporte terrestre conformando alrededor de la mitad del mismo. El tiempo para exportar en Honduras es de 88 horas de cumplimiento fronterizo mientras en Guatemala es de 36 horas y en Panamá de 24 horas. En este contexto nace el PBR. Esta es la segunda operación de una serie de tres. 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 logística de servicios de carga; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través del fortalecimiento y consolidación del Consejo Nacional de Logística (CNL); (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 sistemas tecnológicos de facilitación del comercio. Las reformas han apoyado la consolidación del CNL como ente rector del sector. Al igual, incluyen un proyecto de Ley de Logística, incluyendo criterios de eficiencia energética. Además, bajo las reformas se impulsan reglamentos operativos con aspectos de seguridad de transporte de carga terrestre, y de regulación de dimensiones y pesos. También, se va a apoyar la interoperabilidad de los sistemas de comercio exterior y la modernización de la flota terrestre – empezando con el registro de los vehículos en la flota. 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 (HO-ES) 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 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) 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 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	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES 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.	Cumplida	1.1 El marco macroeconómico del prestatario es estable y consistente con los objetivos del programa y la CPS.
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	2.1 Aprobación de las prioridades de gobierno 2018-2022 que incluyan al sector logístico como eje estratégico en el marco de la elaboración	2.1 Aprobación del PEG 2018-2022 que refleja la priorización del sector logístico dentro de las	Cumplida (IV trimestre 2018)	2.1 Evaluación de los avances logrados en la implementación del PEG 2018-2022, incluyendo recomendaciones

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
<p>lineamientos del sector, incluyendo:</p> <p>(i) objetivos, programas y proyectos;</p> <p>(ii) visión de largo plazo, estrategia de intervención y sistema de monitoreo; y</p> <p>(iii) lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector de logística de carga y competencias institucionales.</p>	del Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2018-2022.	políticas del Gobierno Nacional.		para el fortalecimiento de su implementación.
	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).	Cumplida (IV trimestre 2019)	2.2.1 Evaluación y actualización del PAI a cinco años por el CNL.
2.2.2 Elaboración de un proyecto de Ley de Logística, incluyendo aspectos de eficiencia energética, a fin de modernizar el marco normativo del sector en consulta con la Unidad Técnica del CNL.		Cumplida (IV trimestre 2019)	2.2.2 Aprobación del proyecto de Ley de Logística por parte del Ejecutivo.	
<p>3. Modernizar el marco legal de transporte terrestre de carga, ampliando la consideración de aspectos vinculados con:</p> <p>(i) seguridad en el transporte; y</p> <p>(ii) servicios del transporte de carga.</p>	3.1 Actualización del marco institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial 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 Consejo Nacional de Seguridad Vial incorporando aspectos de seguridad del transporte de carga terrestre.	Cumplida (IV trimestre 2019)	3.1 Elaboración de un plan de acción incorporando la implementación de medidas vinculadas con la seguridad del transporte de carga terrestre.
	3.2 Elaboración de reglamentos que fortalecen la	3.2 Aprobación del reglamento de pesos y dimensiones, que incluye:	Cumplida (IV trimestre 2019)	3.2 Aprobación del seguro del transporte

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
	<p>seguridad en el transporte de carga:</p> <p>(a) del seguro del transporte terrestre de carga que incluye al menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) responsabilidad civil; (ii) cobertura a medios de transporte; y (iii) cobertura a la carga. <p>(b) de pesos y dimensiones, que incluye al menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) límites de pesos y dimensiones; y (ii) penalidades. 	<ul style="list-style-type: none"> (i) límites de pesos y dimensiones; y (ii) penalidades. 		<p>terrestre de carga que incluye al menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) responsabilidad civil; (ii) cobertura a medios de transporte; y (iii) cobertura a la carga.
<p>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.</p>	<p>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 personas naturales entre ambos países.</p>	<p>4.1 Actualización del Reglamento Operativo de la Unión Aduanera Guatemala–Honduras.</p>	<p>Cumplida (I trimestre 2020)</p>	<p>4.1 Elaboración del Reglamento Operativo de la Unión Aduanera Guatemala–Honduras–El Salvador.</p>

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
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>Cumplida (IV trimestre 2019)</p>	<p>5.1.1 Aprobación del Informe de Gestión Institucional del CNL, incluyendo el avance de las acciones del PAI.</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 	<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 	<p>Condición 5.1.2.(i): Cumplida (IV trimestre 2019)</p> <p>Condición 5.1.2.(ii): Cumplida (I trimestre 2020)</p>	<p>5.1.2 Aprobación del Informe de Gestión de la UTEL, que incluya actas de las actividades de coordinación implementadas.</p>

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
	<p>en la logística de cargas; y</p> <p>(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>	<p>energética y de fomento a la inclusión de personas con discapacidad; y</p> <p>(ii) Actividades encomendadas por los Gabinetes Sectoriales y alineados con el PNLOG.</p>		
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> <p>(i) análisis de la demanda actual y futura de carga por cadenas usuarias en toda el área de influencia</p>	<p>6.1 Creación del mecanismo interinstitucional de supervisión del PMCLN, en cuanto a:</p> <p>(i) análisis de demanda;</p> <p>(ii) plan de inversiones en infraestructura y modelos de operación;</p>	<p>Cumplida (IV trimestre 2019)</p>	<p>6.1 Aprobación del PMCLN por parte del CNL.</p>

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
	<p>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;</p> <p>(ii) elaboración de un plan de inversiones en infraestructura de transporte y logística, así como propuestas operacionales;</p> <p>(iii) requerimientos de tecnologías de información para optimizar la logística integral del conglomerado; y</p> <p>(iv) propuesta de modelos de colaboración logística para cadenas agrícolas usuarias.</p>	<p>(iii) herramientas tecnológicas; y</p> <p>(iv) modelos de colaboración con cadenas productivas.</p>		
<p>7. Mejora de los servicios de transporte -incorporando una visión de género y diversidad- en lo relacionado al transporte automotor terrestre de</p>	<p>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</p>	<p>7.1 Elaboración de un plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga considerando criterios de eficiencia energética e</p>	<p>Cumplida (IV trimestre 2019)</p>	<p>7.1 Aprobación del plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga considerando</p>

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
<p>carga, lo que incluye aspectos vinculados con:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) modernización de la flota de vehículos; y (ii) capacitación de pilotos. 	vehículos de transporte de carga terrestre.	incentivos financieros de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre.		incentivos financieros de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre.
	<p>7.2 Creación de un sistema nacional de capacitación para pilotos, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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). 	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Condición 7.2.1: Cumplida (IV trimestre 2019)</p> <p>Condición 7.2.2: Cumplida (IV trimestre 2019)</p>	<p>7.2 Plan de sostenibilidad técnica y financiera de la ENTT que incluye asignación presupuestal anual; y funcionalidad de las escuelas privadas de formación de pilotos.</p>
Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial				

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
<p>8. Implementar el marco operativo y los sistemas tecnológicos a nivel nacional que permitan la implementación de los compromisos asumidos por Honduras en los acuerdos internacionales de facilitación de comercio incluyendo:</p> <p>(i) el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65) de la Organización Marítima Internacional (OMI); y</p> <p>(ii) el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) – Paquete de Bali.</p>	<p>8.1 Inicio de la creación del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE).</p>	<p>8.1 Inicio de la implementación de procesos y herramientas requeridos en el contexto del PGICE, incluyendo:</p> <p>(i) Módulo Integrado de Gestión de Riesgos; y</p> <p>(ii) Ventanilla Única Marítima.</p>	<p>Cumplida (I trimestre 2020)</p>	<p>8.1 Aprobación del marco normativo para el funcionamiento del PGICE.</p>
	<p>8.2 Inicio de la implementación de la fase piloto del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA).</p>	<p>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.</p>	<p>Cumplida (III trimestre 2019)</p>	<p>8.2 Suscripción del Acuerdo de Reconocimiento mutuo de los Programas OEA de con al menos dos países de Centroamérica, habilitando su reconocimiento.</p>
<p>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</p>	<p>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.</p>	<p>9.1 Implementación de la primera fase de la Estrategia de GCF: RFID de trazabilidad y cámaras.</p>	<p>Cumplida (IV trimestre 2019)</p>	<p>9.1 Implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoonosanitarios con al menos dos países.</p>

OBJETIVO Y ALCANCE	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO I	CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE POLÍTICA PROGRAMÁTICO II	MECANISMOS ACTIVADORES PROGRAMÁTICO III
de Ministros de Integración Económica Centroamérica (COMIECO).				
10. Implementación de los compromisos asumidos por Honduras en el marco de la Unión Aduanera Guatemala-Honduras, 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 Guatemala-Honduras, 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.	Cumplida (III trimestre 2019)	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.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto:	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) consolidar de un marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través del fortalecimiento y consolidación del Consejo Nacional de Logística (CNL) e instancia a nivel técnico; (iii) la mejora de la planificación integral en el sector y la prestación de servicios asociados; y (iv) la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación comercial.
-------------------------------	--

IMPACTO ESPERADO

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios
<u>IMPACTO #1: Mejora del desempeño del sector de logístico de Honduras</u>						
Índice de Desempeño en Logística (LPI) ¹	Índice	2,46	2016 ²	2,82	Logistics Performance Index Report LPI – World Bank	El LPI refleja el desempeño del sector logístico que varía entre 1 (bajo)–5 (alto).
<u>IMPACTO # 2: Incremento de la importancia de la logística en la actividad económica nacional</u>						
PIB logístico de Honduras/PIB nominal	%	6,9	2017	7,1	Estadísticas. Cuentas nacionales del BCH	Línea de Base: PIB logístico = US\$1,6 mil millones. PIB nominal = US\$22,82 mil millones. Se proyecta el peso del sector logístico usando la media móvil a 12 años y extrapolando el resultado a los datos proyectados

¹ 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 agregada observada en el índice para los años 2010 y 2014 donde Honduras presenta cambios positivos en el índice.

² Año previo a la implementación del programa de reforma (PBP-I), sobre el que se medirán los avances del indicador.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios
						del PIB Nominal de Honduras (World Economic Outlook, WEO-IMF).

RESULTADOS ESPERADOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios ²
RESULTADO #1: Aplicación de reglamentos específicos para la mejora la seguridad de los servicios de logística de carga									
Porcentaje de vehículos de carga o remolque registrados ³ , asegurados cubriendo daños a terceros	Número	0	2018	--	--	--	50%	Base de datos del Instituto de la Propiedad de Honduras a partir del otorgamiento de revisiones vehiculares	De la proyección del crecimiento de vehículos de carga total, el Instituto Hondureño de Tránsito y Transporte (IHTT) estima que al 2020 el reglamento se encontrará aprobado y socializado, consecuentemente, como meta; el 50% del total de vehículos de carga se encontrarán asegurados. Esto significa 31.961 vehículos para 2022. La línea base es cero, debido a que antes de la promulgación de los reglamentos específicos, no existía obligatoriedad de seguro con cobertura a daños a terceros para los vehículos de carga o remolque.
RESULTADO #2: Fortalecimiento de la institucionalidad del sector de logística de cargas y transporte con la implementación de sistemas modernos de gestión de flota vehicular									
Número de vehículos de carga	Número	29	2018	2.595	--	--	20.000	Reporte anual del IHTT, en el	La línea base: información provista por el IHTT sobre la cantidad de

³ Registro de vehículos se define como la inscripción de la titularidad de los vehículos nuevos y usados, así como los documentos relativos a la constitución, transmisión y transferencias de dominio. Definición establecida por el Instituto de la Propiedad de Honduras.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios ²
registrados usando la tarjeta inteligente ⁴								marco del plan de renovación vehicular de transporte de carga	vehículos usando la tarjeta inteligente en el año base (primer año de implementación, siendo 29 el primer grupo registrado). La estimación se realiza a partir de la cantidad de vehículos registrados bajo la modalidad previa a la tarjeta inteligente, cuyo certificado se vencerá al 2022 y por ende entrarán al nuevo sistema de registro.
RESULTADO #3: Mejora de la eficacia en la priorización multisectorial y multianual de acciones estratégicas para el sector transporte y logística de carga									
Ejercicio presupuestario anual tomando en cuenta las prioridades identificadas para el sector por CNL	Documento	0	2018	1	2	3	4	Informe del CNL adjuntando las prioridades de proyectos logísticos de INSEP	El informe es anual. El INSEP remite al CNL el listado de proyectos del sector logístico priorizados, en ejecución con asignación presupuestal, resultante del ejercicio de programación del CNL en coordinación con los diferentes gabinetes sectoriales. Previo a la existencia del CNL este ejercicio se realizaba sin priorización específica (línea de base cero).
RESULTADO #4: Mejora en la calidad de la prestación de servicios de carga con una visión social inclusiva									
Número de certificaciones a pilotos otorgadas por la Escuela Nacional de Transporte (ENTT)	Número	0	2018	200	--	--	4.500	Registro de pilotos de la EHTT	Pronóstico realizado con base en la cuantificación de las renovaciones de licencias esperadas al 2022. De acuerdo con la implementación normativa relacionada con la operación de la ENTT, no se puede

⁴ Estimación realizada a partir de la contabilizando la cantidad de vehículos registrados bajo vieja modalidad de registro, al momento de la línea base y cuyo certificado se vencerán al 2022 y que por ende entrarán al nuevo sistema de registro de vehículos.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios ²
									emitir una nueva licencia a vehículos de transporte de carga y pasajeros de transporte público sin un certificado de capacitación. La proyección se basa en las licencias a otorgarse al 2022 donde el 25% de las acreditaciones serán otorgadas por la ENT T, incluyendo en su currícula formativa módulos específicos en técnicas de conducción eficiente. En el año base, la ENT T no existe, por ello son cero las certificaciones otorgadas.
Número de certificaciones a pilotos otorgadas a mujeres por la ENT T	Número	0	2018	20	--	--	450	Registro de pilotos de la EHTT	Como impactos del plan de incentivos, se prevé que, del total de certificaciones, un 10% corresponderá a certificados otorgados a mujeres. En el año base, la ENT T no existe, siendo cero las certificaciones otorgadas.
RESULTADO #5: Diminución de los tiempos de cruce del puesto fronterizos en la Aduana El Amatillo fruto de la aplicación de acuerdos de facilitación comercial para la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos									
Tiempos de cruce en canal rojo del puesto fronterizos en la Aduana El Amatillo (HO-ES) ⁵	hora:min	74:35	2016	--	--	--	29:74	Reporte de la Dirección General de Aduanas (DARA)	Tiempo de procesamiento de las exportaciones de ES a HO en canal rojo. La gestión coordinada de frontera en cabecera única, sin la necesidad que el conductor se baje de la unidad de transporte es una mejora que se estima reducirá el tiempo de procesamiento hasta en

⁵ 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.*

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	Meta Final 2022	Medios de Verificación	Comentarios ²
									un 60% del tiempo en exportaciones en canal rojo.

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.

Productos Esperados					
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial					
2.1 Aprobación del PEG 2018-2022 que refleja la priorización del sector logístico dentro de las políticas del Gobierno Nacional.	Circular	0	1	2.1 Circular No. CGG-2567-2018 del 6 de noviembre de 2018, de la SCGG a las máximas autoridades de las instituciones del Poder Ejecutivo, remitiendo el PEG.	
2.2.1 Aprobación del Plan de Acciones Inmediatas (PAI) a cinco años por el Consejo Nacional de Logística (CNL).	Certificación	0	1	2.2.1. Certificación No.5 del punto del acta 06 del CNL del día 8 de octubre de 2019, aprobando el PAI.	El PAI refleja la priorización de acciones y proyectos en el sector de logística de cargas.
2.2.2 Elaboración de un proyecto de Ley de Logística, incluyendo aspectos de eficiencia energética, a fin de modernizar el marco normativo del sector en consulta con la Unidad Técnica del CNL.	Proyecto de Ley	0	1	2.2.2.1 Certificación No.6 del punto del acta 06 del CNL del 8 de octubre de 2019 aprobando el proyecto de Ley de Logística. 2.2.2.2 Oficio CNL-120-2019 del 8 de noviembre de 2019, de remisión del CNL a la Coordinación General de	

Productos Esperados					
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
				Gobierno del proyecto de Ley de Logística.	
3.1 Actualización del Plan Estratégico del Consejo Nacional de Seguridad Vial incorporando aspectos de seguridad del transporte de carga terrestre.	Certificación	0	1	3.1. Certificación del 29 de octubre de 2019 remitida mediante oficio 1290-2019 de la Secretaría Ejecutiva del CNSV validando como parte de la actualización del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, el contenido del anexo técnico de seguridad vial en transporte terrestre de carga.	
3.2 Aprobación del reglamento de pesos y dimensiones. Que incluye: (i) límites de pesos y dimensiones; y (ii) penalidades.	Certificación	0	1	3.2 Certificación CD-IHTT-10-2019 del acta de la Comisión Directiva del IHTT del 6 de octubre de 2019, aprobando el reglamento de pesos y dimensiones.	
4.1 Actualización del Reglamento Operativo de la Unión Aduanera Guatemala–Honduras	Documento	0	1	4.1 Oficio de la Secretaría de Desarrollo Económico a la Instancia Ministerial de remisión del Reglamento operativo actualizado para el funcionamiento de la Unión Aduanera Guatemala-Honduras. Se anexa: (i) el Reglamento; y (ii) ayuda de memoria de la reunión de coordinadoras de integración económica de Guatemala y Honduras aprobando la matriz de actualización.	
Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte					
5.1.1 Consolidación y funcionamiento del CNL integrado por las principales	Documento	0	1	5.1.1.1 Acuerdo 210-2018 de la Secretaría de Gobernación, Justicia y	

Productos Esperados					
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
instituciones con competencias en el sector de logística de carga, responsable de acordar los lineamientos estratégicos y planes plurianuales.				Descentralización designando a los miembros del sector público ante el CNL, incluyendo las actas de las sesiones del consejo celebradas. 5.1.1.2 Oficio CGG 2321-2018 de la SCGG a la Designada Presidencial definiendo los representantes del sector privado ante el CNL.	
5.1.2 Consolidación y funcionamiento de la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).	Certificación	0	1	5.1.2.1 Certificación No.4 del punto del acta 06 del CNL del 8 de octubre de 2019, de recepción del informe semestral de gestión y planificación de la UTEL, de octubre de 2019, en línea con el PNLOG, los Gabinetes sectoriales e incorporando actividades que promueven la eficiencia energética en transporte terrestre. 5.1.2.2 Memorando de cooperación interinstitucional suscrito el 31 de enero de 2020 entre el CNL, las Secretarías de Trabajo, Desarrollo e Inclusión Social y de Derechos Humanos, que promueve mecanismos para impulsar la inclusión socioeconómica de personas con discapacidad en el sector de transporte y logística.	
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					

Productos Esperados					
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
6.1 Creación del mecanismo interinstitucional de supervisión del Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN) con (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.	Certificación	0	1	6.1 Certificación No.7 del punto del acta 06 del CNL del 8 de octubre de 2019, de conformación del comité programático para el seguimiento del PMCLN, anexando designación del coordinador y las ayudas de memoria de las reuniones celebradas.	
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.	Certificación	0	1	7.1.1 Certificación del punto de acta CD-IHTT-10-2019 del Consejo de IHTT del 6 de octubre de 2019, donde se presenta el plan de renovación vehicular de transporte de carga, relativos a: (i) acciones para la incorporación de tecnologías más eficientes; (ii) avances del registro de flota usando la tarjeta inteligente. 7.1.2 Decreto legislativo 59-2019 de exoneración tributaria en las importaciones, compras locales y servicios para la flota de transporte de pasajeros y de carga.	
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.	Certificación	0	1	7.2.1. Certificación del punto del acta CD-IHTT-10-2019 de la Comisión Directiva de IHTT, que ratifica el otorgamiento y funcionalidad de operación de las escuelas privadas de pilotos, anexando: (i) programa de conducción eficiente; y (ii) programa de capacitación de mujeres.	
7.2.2 Inicio de la operación de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT),	Certificación	0	1	7.2.2 Certificación del punto del acta CD-IHTT-10-2019 de la Comisión	

Productos Esperados					
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
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.				Directiva de IHTT, que ratifica el otorgamiento y funcionalidad de operación de la ENTT, anexando: (i) el reglamento especial de operación; (ii) el programa de capacitación de mujeres en la conducción profesional; y (iii) programa de conducción eficiente.	
Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación comercial					
8.1 Inicio de la implementación de procesos y herramientas requeridos en el contexto del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE), incluyendo: (i) Módulo Integrado de Gestión de Riesgos; (ii) Ventanilla Única Marítima.	Documento	0	1	8.1.1 Oficio DARA-653-2019 del 12 de noviembre de 2019 de la DARA al CNL remitiendo al CNL el alcance y especificaciones técnicas del módulo de gestión de riesgos y el presupuesto requerido para su desarrollo. 8.1.2 Oficio DARA-603-2019 del 10 de octubre de 2019, remitiendo los criterios y requisitos de interoperabilidad para el intercambio de información con la Ventanilla Única Marítima. 8.1.3 Convenio interinstitucional de intercambio e integración de los sistemas de información del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior.	
8.2 Aprobación del Acuerdo Ministerial de constitución del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) y de su Manual de Procedimiento que pone en marcha el Programa OEA.	Certificación	0	1	8.2.1 Certificación de COPRISAO del punto No.1 del acta 36-2019 con fecha 26 de septiembre de 2019 aprobando el Acuerdo OEA.	

Productos Esperados					
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Medios de Verificación	Comentarios
				8.2.2 Certificación de COPRISAO del 10 de septiembre de 2019 del punto único del Acta 37-2019 relativa a la aprobación del manual de procedimientos para la puesta en marcha del programa OEA.	
9.1 Implementación de la primera fase de la Estrategia de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF): Dispositivos de Radiofrecuencia (RFID) de trazabilidad.	Documento	0	1	9.1.1 Oficio DARA-600-2019 del 09 de octubre de 2019, de DARA, remitiendo el reporte de SIECA con el detalle del porcentaje de medios enrolados a octubre de 2019. 9.1.2 Oficio DARA-602-2019 del 10 de octubre de 2019, de DARA, indicando el estado de avance de la licitación de cámaras a cargo de la SIECA.	
10.1 Actualización de las herramientas tecnológicas y digitales para la consolidación de información de FYDUCA en el Data Warehouse institucional de la administración tributaria para monitoreo y gestión a través de la herramienta de inteligencia de negocios.	Resolución	0	1	10.1 Oficio SAR-SDE-298-2019 del 5 de septiembre de 2019, de SAR, presentando evidencia de la funcionalidad de FYDUCA, en términos de atributos, métricas y data sets, asociada con la integración en la plataforma de inteligencia de negocios.	

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/20

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

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 II. 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\$72.572.500, sujeto a términos y condiciones financieras concesionales ("CO Concesional"); y (ii) hasta por la suma de US\$39.077.500, 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 2020)