

HONDURAS

APOYO A LA PREPARACIÓN Y EJECUCIÓN DE PRÉSTAMOS EN CORREDORES PRODUCTIVOS, LOGÍSTICOS E INTEGRACIÓN REGIONAL

(HO-T1506)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP); Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto: Poveda, Rafael Antonio (INE/TSP); Mesejo Hernandez, Jose Manuel (INE/TSP); Abogado: Can Telon, Hilda Irene (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Asensio Gargallo, Ana (INE/TSP); Cortes Forero, Rene Alejandro (INE/TSP); Garcia Iturri Gallego Lucia (INE/TSP); Hernandez, Gabriel Antonio (VPS/ESG); Higgins, Mark Alexander (VPS/ESG); Sierra Lopez, Claudia Melissa (CID/CHO).

HONDURAS APOYO A LA PREPARACIÓN Y EJECUCIÓN DE PRÉSTAMOS EN CORREDORES PRODUCTIVOS, LOGÍSTICOS E INTEGRACIÓN REGIONAL HO-T1506		
RESUMEN DEL PROYECTO		
Tipo de Operación:	Cooperación Técnica	
Sector:	TRANSPORTE	
Subsector:	PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA, TRANSPORTE MULTIMODAL Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	
Taxonomía de la CT:	Apoyo Operativo	
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	HO-L1265	
Unidad Técnica Responsable:	INE/TSP-Transporte	
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	CID/CHO-Representación Honduras	
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank	
OBJETIVO DEL PROYECTO		
El objetivo de la CT es apoyar al Gobierno de Honduras en la preparación y el inicio de la ejecución de la operación HO-L1265, orientada a mejorar corredores productivos y logísticos y fortalecer la integración regional, así como generar insumos para la preparación de futuras operaciones que den continuidad a este enfoque programático, mediante: (i) la priorización y diagnóstico de corredores, (ii) estudios y diseños de preinversión; y (iii) el fortalecimiento técnico e institucional necesario para una ejecución oportuna, resiliente e inclusiva.		
INFORMACIÓN FINANCIERA		
Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	P2C - OC SDP Pilar 2 - Apoyo a Países de Bajos Ingresos	200.000
TCN - No Reembolsable	P3D - OC SDP Pilar 3- Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva	220.000
Financiamiento Total		420.000
Financiamiento de Contrapartida		0
Presupuesto Total del Proyecto		420.000
Donantes:	N/A	
Periodo de Desembolso:	36 meses	
Periodo de Ejecución:	36 meses	
INFORMACIÓN FINANCIERA ADICIONAL		
N/A		

I. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVO

- 1.1 **Diagnóstico.** Honduras enfrenta retos persistentes para traducir el potencial de sus cadenas productivas en mayor competitividad, debido a cuellos de botella en conectividad vial, logística y pasos fronterizos, así como limitaciones de capacidad institucional para preparar y ejecutar inversiones con estándares de calidad, sostenibilidad y resiliencia. Asimismo, los corredores productivos y logísticos presentan elevados niveles de siniestralidad vial asociados a deficiencias en el diseño geométrico, el estado de la infraestructura, la señalización, la gestión del tránsito y la limitada incorporación de criterios de seguridad vial en la planificación y ejecución de inversiones.
- 1.2 La baja calidad de la infraestructura vial limita la competitividad logística de Honduras. Honduras tiene una densidad vial de 0,15 km/km, y solo el 33,7% de la red se encuentra en buen estado¹, lo que afecta directamente el desempeño logístico y la competitividad productiva. Indicadores internacionales reflejan estas brechas: Honduras se ubica en la posición 95 de 141 países en calidad de infraestructura vial según el Reporte de Competitividad Global², y en el puesto 66 de 139 países en el Índice de Desempeño Logístico³. En este último, la infraestructura constituye uno de los principales desafíos, con una puntuación de 2,7/5.
- 1.3 Las limitaciones de inversión y capacidad institucional en el sector vial constituyen un freno estructural a la competitividad logística del país. Honduras invierte actualmente en torno al 0,8% del PIB en infraestructura de transporte, muy por debajo del 3,1% anual que los países de LAC necesitarían para mantener su competitividad. La red vial oficial cuenta con 18.134 km clasificados en tres categorías: primaria (3.246 km), secundaria (2.862 km) y terciaria (12.025 km). Solo el 22% de la red está pavimentada y únicamente el 23% se encuentra en buen estado, resultado de la subinversión crónica, la falta de presupuestos recurrentes para operación y mantenimiento, y la acelerada degradación provocada por eventos climáticos⁴.
- 1.4 La integración sistemática de la seguridad vial en el diagnóstico, priorización y estructuración de proyectos de transporte resulta fundamental para mejorar la competitividad logística, reducir costos sociales y económicos asociados a la siniestralidad y garantizar una movilidad más segura, resiliente e inclusiva. Honduras registra una tasa de mortalidad vial de 18,5 fallecidos por cada 100.000 habitantes⁵, por encima del promedio regional de América Latina y el Caribe. El costo económico de la siniestralidad ha sido estimado en 5,5% del PIB, cifra que incluye pérdidas de productividad, interrupción de servicios de transporte y presión sobre el gasto público en salud⁶. Estas pérdidas recaen de forma desproporcionada sobre los corredores que articulan las zonas productivas con

¹ SIT. Informes de inspecciones de la red vial 2023 y 2025.

² [BM](#), 2019.

³ [BM](#), 2023.

⁴ [BM](#), 2025.

⁵ [OPS](#), 2024.

⁶ [ONU](#), 2023.

los mercados y pasos fronterizos, donde la combinación de altos volúmenes de tráfico, deficiencias en el diseño geométrico y la señalización, y la limitada incorporación de criterios de seguridad vial en la planificación de inversiones elevan el riesgo de siniestros que interrumpen la operación logística.

- 1.5 **Solicitud.** El Gobierno de Honduras, a través de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT), ha solicitado apoyo al Banco para fortalecer la planificación, priorización y ejecución de inversiones en infraestructura de transporte y logística. La SIT será el beneficiario directo de esta Cooperación Técnica (CT), que estará orientada a mejorar la calidad de la preparación de proyectos, incorporar criterios de resiliencia climática y seguridad vial, y fortalecer las capacidades institucionales del sector. En línea con el diagnóstico presentado en los párrafos anteriores, la solicitud busca atender las brechas en conectividad, desempeño logístico y seguridad vial que afectan la competitividad del país. Como parte del diálogo entre el Banco y el Gobierno para la definición del programa operativo, esta operación ha sido priorizada para su preparación y aprobación.
- 1.6 **Objetivo.** El objetivo de la CT es apoyar al Gobierno de Honduras en la preparación y el inicio de la ejecución de la operación HO-L1265, orientada a mejorar corredores productivos y logísticos y fortalecer la integración regional, así como generar insumos para la preparación de futuras operaciones que den continuidad a este enfoque programático, mediante: (i) la priorización y diagnóstico de corredores, (ii) estudios y diseños de preinversión; y (iii) el fortalecimiento técnico e institucional necesario para una ejecución oportuna, resiliente e inclusiva.
- 1.7 **Descripción del Préstamo asociado.** Esta operación está asociada al préstamo Proyecto de Integración Productiva en el Noroccidente de Honduras (HO-L1265), que constituye la primera operación de un enfoque programático del Banco orientado a mejorar corredores productivos, logísticos y de integración regional en Honduras. El objetivo general de HO-L1265 es contribuir a mejorar el desarrollo de las cadenas productivas agrícolas del Noroccidente de Honduras. Los objetivos específicos son: (i) mejorar las condiciones de circulación del Noroccidente de Honduras; y (ii) fortalecer las capacidades institucionales de la SIT para gestionar la infraestructura vial nacional. Esta CT apoyará el inicio de la ejecución de esta operación y adicionalmente financiará estudios e insumos técnicos que puedan servir de base para la preparación de futuras operaciones de préstamo que den continuidad a este enfoque programático.
- 1.8 **Complementariedad.** A continuación, se desarrolla cómo la intervención propuesta se alinea y contribuye a la visión estratégica del sector y del Banco:
- 1.9 **Cambio Climático (CC).** Más del 60 % de la red vial del país está expuesta a peligros naturales, lo que afecta a la continuidad de la conectividad y la accesibilidad, especialmente en las zonas rurales⁷. Entre 1995 y 2024, Honduras ha experimentado 60 eventos climáticos extremos, posicionándose entre los más afectados a nivel mundial. generando pérdidas promedio equivalentes al 2,1% del

⁷ [BM](#), 2023.

PIB anual⁸, con proyecciones de aumento al 5,4% en 2050⁹. El sector transporte es particularmente vulnerable: durante 2020, la tormenta tropical Eta y el huracán Iota provocaron daños a la infraestructura por USD 82 millones y pérdidas por interrupciones en los servicios de transporte estimadas en USD 59 millones¹⁰.

- 1.10 **Género.** Las mujeres en Honduras presentan menores niveles de participación económica (48,8% contra 80,9%), especialmente en zonas rurales (31,6% de participación rural contra 47,3% de participación urbana)¹¹. Además, enfrentan una mayor carga de trabajo no remunerado (15,5% de su tiempo contra 3% en los hombres¹²) y altos niveles de violencia basada en género (1 de cada 2 mujeres de 15 años o más)¹³. A estas barreras se suma la movilidad como factor invisibilizado: la exposición a violencia durante los traslados al trabajo constituye una de las barreras adicionales que desincentivan a las mujeres a incorporarse al mercado laboral¹⁴.
- 1.11 **Diversidad.** En Honduras, los pueblos indígenas y afrodescendientes (7% de la población) residen mayoritariamente en zonas rurales con limitada conectividad¹⁵, lo que restringe su acceso a servicios y oportunidades, especialmente en épocas de lluvias. Asimismo, las personas con discapacidad (14% de la población) enfrentan barreras de movilidad debido a deficiencias en la infraestructura vial¹⁶. La discriminación en el empleo y la ocupación afecta de manera interseccional a personas indígenas, afrodescendientes y con algún tipo de discapacidad.
- 1.12 **Alineación Estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia Institucional BID Impact + (CA-631), en especial con los objetivos de: (i) abordar el CC; al apoyar el desarrollo de políticas que impulsan la adaptación y resiliencia de la infraestructura de transporte; y (ii) impulsar el crecimiento sostenible. También se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (ii) desarrollo productivo e innovación e (iii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva.
- 1.13 La CT se alinea con la con la Estrategia de País del Grupo BID con Honduras 2019-2026 (GN-2944) y su objetivo central de promover un crecimiento más elevado e inclusivo, mediante el área prioritaria de expansión de oportunidades productivas sostenibles, así como con la Actualización de la Estrategia del Grupo BID con Honduras 2025-2026 (GN-2944-3), en concreto con el área prioritaria de expansión de oportunidades productivas sostenibles.
- 1.14 La CT se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar la provisión de infraestructura multimodal que mejora la accesibilidad, transitabilidad y seguridad.

⁸ [BM](#), 2024.

⁹ [BM](#), 2023.

¹⁰ [BID](#), 2023.

¹¹ [CEPALSTAT](#), 2025.

¹² [CEPALSTAT](#), s.f.

¹³ [INE](#), 2023.

¹⁴ [BM](#), 2020.

¹⁵ [US Department of State](#), 2022.

¹⁶ [CONADEH](#), 2024.

La operación es consistente con los Marcos Sectoriales de Transporte (GN-2740-12) impulsando la conectividad eficiente y resiliente en el país, CC (GN-2835-13), en concreto abordando el desafío de necesidad de adaptación y resiliencia climática, Integración y Comercio (GN-2715-12) y el Plan de Acción de Género y Diversidad 2022-2025 (GN-3116-1).

- 1.15 La CT está alineada con el Nuevo Programa para el Desarrollo Estratégico del Capital Ordinario -OC SDP- (GN-2819-25), a través del pilar 2: Programas de Respuesta Rápida/Confiable, con el programa de apoyo a países de bajos ingresos (P2C), al dar respuesta a necesidades emergentes y desafíos en evolución.
- 1.16 La CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario OC SDP Pilar 3 - Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva (P3D) (GN-2819-25), al apoyar la generación y preparación de proyectos, la ejecución y supervisión, el fortalecimiento de capacidades institucionales y la generación de conocimiento.

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componentes.** La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes:
- 2.2 **Componente I: Diagnóstico y priorización de corredores productivos, logísticos e integración regional (US\$120.000).** Incluye: (i) consultoría para el levantamiento, actualización y sistematización de información relevante sobre la red de transporte y logística, que comprende la caracterización de corredores prioritarios que conecten polos productivos, puertos, pasos fronterizos y mercados regionales y diagnóstico del desempeño de corredores; y (ii) consultoría para el apoyo al sector agrícola en las áreas de intervención de los caminos priorizados, orientada a pequeños productores vinculados a las cadenas productivas, que incluya actividades de apoyo, asistencia técnica y capacitación para promover la adopción de tecnologías y prácticas productivas sostenibles y climáticamente inteligentes —incluyendo enfoques agroecológicos—, así como el fortalecimiento de su integración en cadenas de valor sostenibles y su acceso a mercados y talleres técnicos de validación y difusión de resultados con las entidades nacionales competentes.
- 2.3 **Componente II: Estudios de preinversión y estructuración de proyectos estratégicos (US\$220.000).** Financiará: (i) consultoría para la identificación y selección de intervenciones prioritarias en infraestructura de transporte, logística y facilitación del comercio, mediante la elaboración de estudios de preinversión, estudios socioambientales y la preparación de expedientes técnicos e insumos necesarios para la estructuración de operaciones de préstamo; y (ii) consultoría de apoyo a la estructuración de mecanismos de implementación previstos en las operaciones de préstamo apoyadas por la CT, incluyendo esquemas de participación del sector privado, así como contratos basados en desempeño.
- 2.4 **Componente III: Fortalecimiento institucional y apoyo a la ejecución de préstamos (US\$80.000).** Financiará: (i) consultoría de asistencia técnica para

mejorar procesos de gestión, apoyo fiduciario, supervisión y seguimiento de proyectos mediante la capacitación técnica en planificación de infraestructura, gestión de riesgo climático, seguridad vial y mantenimiento y actividades de apoyo a la coordinación interinstitucional entre entidades vinculadas al transporte, logística y comercio; y (ii) consultoría de incluya actividades de difusión, intercambio de conocimientos y sistematización de lecciones aprendidas.

2.5 Resultados Esperados. Se espera que la CT genere insumos estratégicos y capacidades fortalecidas para la preparación y ejecución de inversiones en infraestructura de transporte en Honduras. En particular, se prevé: (i) la identificación y priorización de corredores productivos y logísticos clave, acompañada de diagnósticos técnicos que integren criterios de resiliencia climática y seguridad vial; (ii) la elaboración de estudios de preinversión, diseños y otros instrumentos técnicos que permitan estructurar operaciones de préstamo orientadas a mejorar la conectividad, eficiencia logística e integración regional; y (iii) el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales de la Secretaría de Infraestructura y Transporte y entidades relacionadas, para una gestión más eficiente, resiliente e inclusiva de la red de transporte. En conjunto, estos resultados contribuirán a mejorar la competitividad logística del país, reducir vulnerabilidades ante riesgos climáticos y disminuir los costos sociales y económicos asociados a la siniestralidad vial.

2.6 Beneficiarios. Los beneficiarios de esta Cooperación Técnica (CT) serán, de manera directa, el Gobierno de Honduras y la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT), como entidad solicitante y responsable de la planificación, ejecución y conservación vial. De manera indirecta, la población hondureña en su conjunto será beneficiaria final, dado que la mejora en la gestión y mantenimiento de la infraestructura pública contribuirá a servicios más eficientes, mayor seguridad vial, reducción de costos logísticos y una movilidad más resiliente y sostenible.

III. PRESUPUESTO

3.1 Presupuesto. El presupuesto de la CT será de US\$420.000, financiados por OC SDP Pilar 2 – Apoyo a Países de Bajos Ingresos (P2C) y por OC SDP Pilar 3 - Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva (P3D). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	BID / P2C (USD)	BID / P3D (USD)	Financiamiento Total (USD)
Componente 1: Diagnóstico y priorización de corredores productivos, logísticos e integración regional	55.000	65.000	120.000
Componente 2: Estudios de preinversión y estructuración de proyectos estratégicos	105.000	115.000	220.000

Componente 3: Fortalecimiento institucional y apoyo a la ejecución de préstamos	40.000	40.000	80.000
TOTAL	200.000	220.000	420.000

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 El Organismo Ejecutor será el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a solicitud de los beneficiarios y de acuerdo con las directrices y requisitos establecidos en la Política de Cooperación Técnica (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de cooperación técnica y asuntos conexos (OP-619-4) a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). La ejecución por parte del Banco se fundamenta en la experiencia y el conocimiento acumulado del BID en el diseño, financiamiento y supervisión de proyectos de transporte en Honduras. Esto favorecerá la sostenibilidad de los resultados de la cooperación técnica, al promover su adopción y ampliación a través de la cartera de transporte del BID y de las instituciones beneficiarias. La Representación de Honduras (CID/CHO) actuará como Unidad Responsable del Desembolso (UDR).
- 4.2 Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta CT han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.
- 4.3 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El periodo de desembolso (incluyendo la ejecución) será de 36 meses. La Representación de Honduras (CID/CHO) actuará como UDR.
- 4.4 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión.** El monitoreo y supervisión de la Cooperación Técnica estará a cargo del Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP), en coordinación con la Representación del BID en Honduras (CID/CHO). El punto focal designado será Rodrigo Rendón, Jefe de Equipo de la CT. El seguimiento financiero y técnico se registrará en el Sistema de Seguimiento y Presentación de Informes de Cooperación Técnica (TCM), asegurando trazabilidad y control durante todo el período de ejecución.

V. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la CT, no se identifican riesgos potenciales, al tratarse de consultorías cuyo trabajo en campo se limita a la realización de inspecciones y recolección de información necesaria para análisis y estudios. El jefe de equipo concluye que los riesgos asociados a la ejecución del proyecto son mitigados debido a que el Banco ejecutará la CT, ayudando así al cumplimiento de los tiempos.

- 5.2 **Propiedad Intelectual.** Los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán de propiedad del Banco y podrán colocarse a disposición del público bajo licencia de Creative Commons. Sin perjuicio de ello, y previa solicitud de las entidades beneficiarias, los derechos de uso de dichos productos podrán ser compartidos o transferidos mediante acuerdos específicos, de conformidad con las políticas y procedimientos aplicables del Banco.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 Esta Cooperación Técnica está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y los estudios ambientales y sociales asociados a los mismos; por lo tanto, los términos de referencia y los productos de esta TC serán consistentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (ESPF, por sus siglas en inglés) del Banco. La clasificación de riesgo ambiental y social ha sido definida como sustancial.

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I: Solicitud del Cliente
- Anexo II: Matriz de Resultados
- Anexo III: Términos de Referencia
- Anexo IV: Plan de Adquisiciones