

Programa Comercio, Inversión y Competitividad

# Perfiles y Propuestas para el Sistema Logístico Interoceánico de Honduras

Material divulgativo

Tegucigalpa, agosto 2007



## CIPRES

Centro de Investigación y  
Propuestas Económicas y Sociales

Preparado por

**CIPRES / FIDE**

Con base en un estudio de Consultores y Planificadores Regionales de Desarrollo, S. de R. L.  
**REGIOPLAN**

## Contenido

Presentación .....	2
Antecedentes .....	3
Componente Vial .....	4
Componente Portuario .....	10
Componente Aduanero .....	13
Marco Jurídico para la operación del SLI .....	15
Bibliografía .....	16

## Presentación

FIDE es una institución privada sin fines de lucro, creada para promover la inversión en Honduras, apoyar el desarrollo de las exportaciones y trabajar de cerca con el gobierno y con otros organismos privados en la promoción y formulación de iniciativas locales y de nueva legislación conducentes a mejorar el clima de negocios en el país. La institución tiene como misión promover el desarrollo sustentable de Honduras, mediante una contribución continua al mejoramiento de la competitividad internacional del país y sus empresas.

Para cumplir con su misión, FIDE cuenta con varios programas, entre los que figura el Centro de Investigación y Propuestas Económicas y Sociales (CIPRES), a través del cual ejecuta el Programa de Comercio, Inversión y Competitividad, en el marco de un acuerdo de cooperación suscrito con USAID-Honduras. El principal objetivo del Programa es apoyar a Honduras en la implementación exitosa del Tratado de Libre Comercio de Centroamérica y República Dominicana con los Estados Unidos de América, conocido como DR-CAFTA.

En el marco de las actividades que desarrolla el CIPRES, vinculadas con las oportunidades y desafíos que representa el DR-CAFTA, se ha realizado un análisis de los diferentes componentes del Sistema Logístico Interoceánico, con la finalidad de sustentar propuestas orientadas a configurar un tránsito eficiente, competitivo y seguro de la carga comercial entre la costa del Pacífico y la costa del Atlántico del país.

## Antecedentes

La suscripción del DR-CAFTA, y las negociaciones para la firma de un Acuerdo de Asociación con la Unión Europea, hacen evidente el interés de la región centroamericana de incrementar y mejorar su participación en la economía global, no solamente en función de buscar el crecimiento económico, sino también de mejorar sustancialmente las condiciones de vida de la población.

Para lograr un mejor aprovechamiento de las oportunidades que genera, en materia de inversión y comercio, la participación en mercados tan importantes como los de Estados Unidos de América y de Europa, Honduras y el resto de países de la región, deben lograr mejoras sustanciales en sus niveles de competitividad. El logro de este objetivo presenta grandes desafíos en sectores claves como la infraestructura y los servicios de transporte.

El Sistema Logístico Interoceánico (SLI) se plantea como una respuesta a este desafío y comprende tres componentes fundamentales:

- 1) Mejoramiento del corredor de carreteras interoceánico
- 2) Ampliación y modernización de las infraestructuras de Puerto Cortés
- 3) Aumento de la eficiencia y la seguridad en las aduanas terrestres.

Con el propósito de conformar una visión homogénea y sistematizada de estos diversos elementos, se establecieron para el presente estudio los siguientes objetivos:

- Analizar los planes de mejoramiento y ampliación para la carretera CA-5 y el tramo Goascorán-Villa de San Antonio, para determinar si los mismos responden a los requerimientos del tráfico interoceánico.
- Determinar la capacidad real de Puerto Cortés, incluyendo las vías de acceso, para el manejo de los actuales volúmenes de carga y su incremento en el mediano y largo plazo.
- Evaluar las condiciones actuales de las aduanas terrestres que conectan por la vía interoceánica a Honduras con El Salvador, Nicaragua y Guatemala.
- Desarrollar propuestas viables, considerando; los requerimientos actuales e incrementales en los servicios de transporte, portuarios y aduaneros; la reducción de costos; y los estándares de seguridad internacionales en puertos y aduanas.

## Componente Vial

Desde febrero de 2002, el Gobierno de Honduras, a través de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), ha puesto en marcha un programa para el desarrollo del corredor interoceánico, que comprende: Mejoras del Corredor Interoceánico, en particular: la terminación de la carretera entre Puerto Cortés y la frontera con Guatemala (puesto fronterizo de Corinto); mejoramiento de la carretera CA-5 entre Tegucigalpa y Villanueva; y la construcción de la Carretera entre Villa de San Antonio y Goascorán, que servirá de conexión directa de la CA-5 con la frontera de El Amatillo, e indirecta con la frontera de Nicaragua (aduanas de Guasaule y La Fraternidad) a través de su intersección con la CA-1. Además, en la actualidad se impulsan acciones y reformas tendientes a mejorar los servicios que prestan Puerto Cortés y el sistema aduanero del país.

El Plan Estratégico de mejoras del Corredor contempla la construcción de: un tercer carril de ascenso en segmentos de fuerte y sostenida pendiente; cuatro carriles con mediana en ciertos tramos; carriles o secciones especiales para posibilitar el sobrepaso en tramos de alto volumen; cambios geométricos para mejorar la visibilidad en curvas; carriles de entrada y de salida en lugares conflictivos; mejoramiento de intersecciones; construcción de ciclovías en sitios muy urbanizados y colindantes con la vía; bahías de estacionamiento para buses; aceras y puentes peatonales; y, señalización, entre otros.

Este Programa ha contado desde su inicio con el apoyo de organismos multilaterales de financiamiento, como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Centroamericano de Integración Económica, así como de la Cuenta del Desafío del Milenio (MCA por sus siglas en inglés), de los Estados Unidos de América. Dicho apoyo comprende desde la realización de los estudios hasta la ejecución de las obras en los diferentes tramos en que fue seccionado el Corredor.

No obstante, el financiamiento disponible resulta insuficiente para realizar la totalidad de las obras. En particular, no existe financiamiento confirmado a la fecha para obras como: las secciones II y III del tramo entre la Villa de San Antonio y Goascorán; los primeros 12.0 kilómetros del tramo entre La Barca y Villanueva; y una serie de obras que no fueron consideradas en los estudios originales, pero que son necesarias para configurar un SLI con niveles de servicio de alta calidad y eficiencia.

La estructura de financiamiento del corredor interoceánico a la fecha es la siguiente (ver Figura 1):

- Actualmente se encuentra en ejecución el convenio de préstamo BID 1565/SF-HO, por un monto de US \$ 63.19 millones (BID 50 millones, OPEP 7 millones, Gobierno de Honduras 6.19 millones) denominado Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del Plan Puebla Panamá.

El programa con el BID consta de dos componentes: el primero, contempla inversiones en la rehabilitación y ampliación del tramo entre el inicio y el final del Valle de Comayagua y el tramo entre Villanueva y La Barca; el segundo, consiste en el diseño e implantación de un programa de seguridad en la red vial del Plan Puebla Panamá (PPP) en Honduras, incluyendo la carretera CA-5 Norte.

- A solicitud de la SOPTRAVI, el BM aprobó una reasignación de los recursos no comprometidos a 2003 de la operación de crédito IDA 3432-HO, para atender la Rehabilitación y Mejoramiento del Tramo Taulabé - La Barca por US\$ 27.81 millones. Esto en reemplazo del Proyecto de Pavimentación de la Carretera Olanchito - San Lorenzo, considerado originalmente para ser financiado con dicho crédito y que fue postergado debido a problemas de carácter ecológico, con el riesgo de que los recursos no se pudiesen ejecutar dentro del plazo

de vigencia del crédito. A la fecha, las obras de este tramo han sido concluidas, como se indicó anteriormente.

- A través del BCIE y con financiamiento de Fondos Nórdicos y del Gobierno de México, se ejecutó la rehabilitación y mejoramiento de la Carretera CA-13 en el tramo Puerto Cortés- Frontera con Guatemala, con una inversión aproximada de \$45.6 millones. Además, con apoyo del BCIE se actualizaron y mejoraron los estudios para el diseño final, y se han iniciado los procesos de concurso de empresas consultoras y las licitaciones de empresas contratistas internacionales para la ejecución del tramo Villa de San Antonio a Goascorán. No obstante, el financiamiento disponible a la fecha para este tramo (US\$ 50 millones) cubre únicamente los recursos necesarios para la construcción de las secciones IA y IB.
- La MCA-Honduras, establecida en enero del 2004 por la Corporación del Desafío del Milenio (MCC por sus siglas en inglés) del Gobierno de los Estados Unidos, ha permitido a Honduras ser beneficiaria de una donación de hasta US \$ 215.00 millones, en el marco del objetivo general de reducir la pobreza mediante el desarrollo económico sostenible y transformador de países en vías de desarrollo, que crean y mantienen ambientes políticos sanos y adecuados.

El Gobierno de Honduras y la MCC, acordaron que el Programa en Honduras se enfoque en reducir y aliviar dos impedimentos claves que restringen el desarrollo económico: La baja productividad en el sector agrícola y los altos costos de transporte<sup>1</sup>. De esta manera, se definió el Proyecto de Transporte del Programa, que contempla inversiones por alrededor de US\$ 125.0 millones en un periodo de cinco años, de los cuales se asignarán unos US \$ 96.4 millones para financiar las obras de mejoramiento en los Tramos I, II, IV, y V, que totalizan aproximadamente 107.90 km.

Figura | CORREDOR INTEROCEANICO DE HONDURAS



<sup>1</sup> Se prevé que la reducción de los costos de transporte de los insumos requeridos por los productores incrementará el impacto de las mejoras en la productividad de los mismos y en sus habilidades para realizar negocios. La inversión de US \$ 215 millones y el logro de estos dos objetivos se espera que aumenten el ingreso anual del país en US \$ 69 millones al final de la implementación. Para el logro de estos objetivos se han definido dos proyectos: El Proyecto de Desarrollo Rural y el Proyecto de Transporte.

La SOPTRAVI, con el apoyo de los organismos financieros antes mencionados, llevó a cabo la realización de varios estudios sobre el volumen del tráfico a lo largo del Corredor Interoceánico mediante la contratación de expertos y firmas consultoras nacionales y extranjeras. Los estudios presentan algunas diferencias

cuantitativas entre sí, debido a que algunos abarcan la totalidad de la carretera, mientras que otros se refieren a tramos específicos de la misma, así como por variantes en el número y ubicación de las estaciones de conteo y, en menor medida, debido a la metodología utilizada. No obstante, los estudios presentan

tendencias similares sobre la demanda actual y futura de servicios a lo largo la carretera CA-5, a partir de lo cual se puede determinar la urgencia de ciertas mejoras y la necesidad de planificar otras a mediano plazo.

Un estudio sobre las obras prioritarias de mejoramiento en la Carretera del Norte CA-5<sup>2</sup>, estableció estimaciones de tráfico para el año 2002 y, con base en éstas, proyecciones al año 2021 con tasas anuales de crecimiento que varían, dependiendo del tramo, entre 4.4% y 4.9% (ver Cuadro I).

El Cuadro I muestra que el mayor volumen de tránsito corresponde al tramo que atraviesa el valle de Comayagua y al tramo entre La Barca y Villanueva. Estos resultados coinciden con un desarrollo urbano mayor en estas zonas. Al año 2015 el tránsito se habrá incrementado entre un 75% y un 83% a lo largo de la carretera; y al 2021 el incremento será entre un 132% y un 144%. Esto tiene importantes implicaciones en la capacidad vial y, por consiguiente, en la economía y la seguridad entre otros.

Con base en las proyecciones del volumen de tráfico de los estudios antes mencionados, se determinó que el nivel de servicio ideal para la carretera CA-5 corresponde al de una “carre-

tera bidireccional sin control de accesos”, en la cual se logre una circulación estable, con velocidad media de al menos 84 Km. por hora. Esto corresponde a una intensidad máxima de servicio, en condiciones ideales, igual al 43% de la capacidad (o 1,200 vehículos livianos por hora, en ambos sentidos).

Sobre la base de estos estudios se realizaron los diseños de ingeniería pertinentes entre los años 2002 y 2005, pero desde esa fecha hasta la actualidad se ha producido un desfase de ejecución de 5 años, el cual puede llegar hasta 8 o más años con respecto a la fecha de finalización de las obras. Estos atrasos son atribuibles a varios factores, entre los que destaca la lentitud en los procesos de saneamiento de la propiedad de los terrenos, compensación y reasentamiento de la población afectada. Esta situación indica que, de no tomarse las medidas correspondientes, no se podrán iniciar las obras en varios tramos: en el caso de algunos financiados por el BID, no podrá ser antes de finales de 2007, y en el caso de

los correspondientes a la MCA no podrá ser antes del segundo trimestre de 2008. En un escenario optimista las obras programadas no podrían ser concluidas antes de finales del año 2010.

Con respecto a los estudios de ingeniería, no ha existido una estandarización de las normas de diseño, lo cual no permite homogeneidad en las estructuras ni en las condiciones geométricas de las obras. A manera de ejemplo, se nota que los espesores de la superficie de rodadura varían desde 5 cm. hasta 16 cm. Además, las obras fueron diseñadas siguiendo el alineamiento de la Carretera CA-5, que atraviesa importantes zonas urbanas, en donde el tráfico local se mezcla con el tráfico de paso; a pesar de lo cual no se diseñaron libramientos para ciudades como: Siguatepeque, Villanueva, San Pedro Sula, Choloma y Puerto Cortés. Esto se traduciría en demoras incrementales en el tránsito de vehículos y en serios problemas de seguridad vial.

### Cuadro I

Proyecciones de tráfico 2002 - 2021  
Número de vehículos por día



Tramo	Nombre	Año base				
		2002	2007	2015	2020	2021
1	Tegucigalpa – Río del Hombre	5,456	6,873	9,995	12,668	13,287
2	Río del Hombre – Inicio del Valle de Comayagua	5,456	6,873	9,995	12,688	13,287
3	Inicio – Final del Valle de Comayagua	6,137	7,661	10,989	13,815	14,467
4	Final del Valle de Comayagua – Siguatepeque	5,185	6,520	9,475	12,021	12,613
5	Siguatepeque – Taulabé	4,756	5,955	8,590	10,843	11,365
6	Taulabé – La Barca	4,131	5,143	7,340	9,196	9,622
7	La Barca – Villanueva	6,081	7,564	10,793	13,532	14,163

Fuente: Estudio de recomendaciones sobre las obras prioritarias de mejoramiento en la Carretera del Norte CA - 5

<sup>2</sup> Figueroa Fuentes, Ricardo. 2002. Recomendaciones sobre las Obras Prioritarias de Mejoramiento de la Carretera del Norte, CA-5. BID.

# Propuestas

Las propuestas para corregir algunos de los problemas antes mencionados y mejorar la capacidad y la conectividad vial en el Corredor interoceánico, incluyen lo siguiente:

- Realizar gestiones para eliminar los desfases financieros que existen actualmente, de modo que se aseguren los recursos necesarios para realizar las obras programadas.
- Agilizar los procesos de saneamiento del derecho de vía.
- Estudiar el uso del concreto hidráulico como superficie de rodadura versus el concreto asfáltico considerando la inversión inicial y los costos de mantenimiento durante el ciclo de vida del proyecto.
- Iniciar el tramo de Villa de San Antonio a Goascorán, con una primera etapa con dos carriles bidireccionales y terceros carriles de ascenso donde amerite; y proseguir con el saneamiento del derecho de vía, en todo el tramo, y con las gestiones de financiamiento para cubrir el desfase que actualmente se tiene.

Figura 2 **LIBRAMIENTO EN SIGUATEPEQUE**

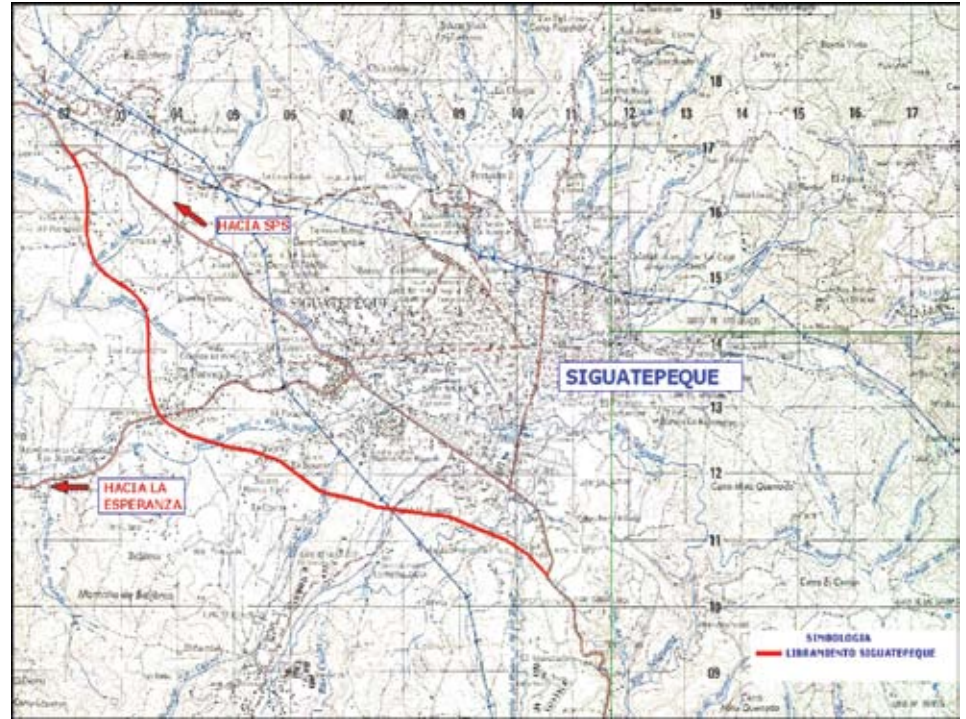
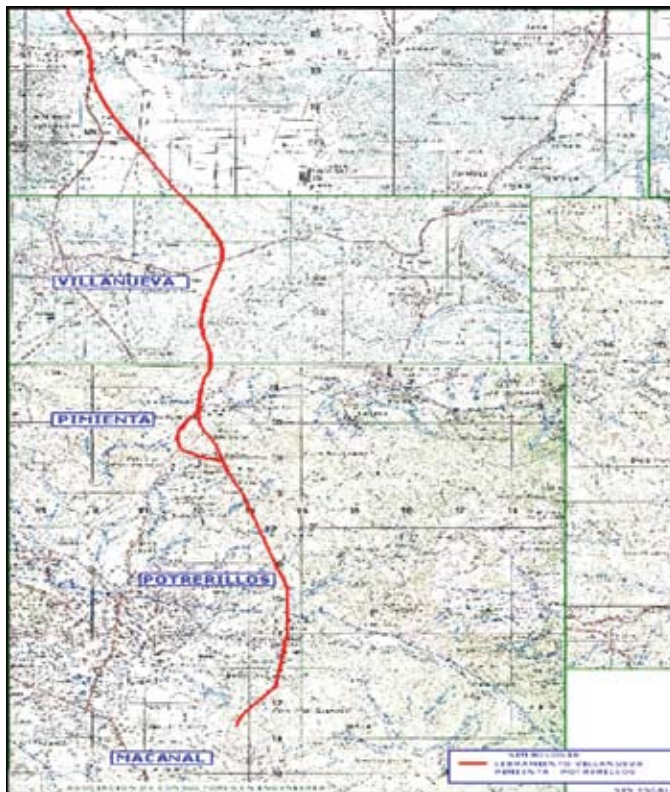


Figura 3 **LIBRAMIENTO EN VILLANUEVA**



Fuente: Asociación de Consultores en Ingeniería S. de R.L.

- Analizar la factibilidad de construir cuatro carriles en el tramo final del Valle de Comayagua a Siguatepeque y en el tramo de Siguatepeque a Taulabé.
- Planificar y programar actividades de mantenimiento rutinario para el tramo Taulabé - La Barca y para el tramo Puerto Cortés - Frontera con Guatemala, tramos ya finalizados.
- Realizar las gestiones para el financiamiento adicional que requiere la construcción de los dos carriles adicionales en el segmento A del tramo La Barca - Villanueva.
- Evaluar la utilización del puente existente sobre el Río Ulúa, con base en los ahorros que implicaría un puente nuevo con 4 carriles, como está previsto.
- Analizar la factibilidad económica y la viabilidad financiera para construir libramientos en las ciudades de Siguatepeque, Villanueva, San Pedro Sula, Choloma; y un intercambiador en el desvío a La Paz (ver figuras 2 y 3).

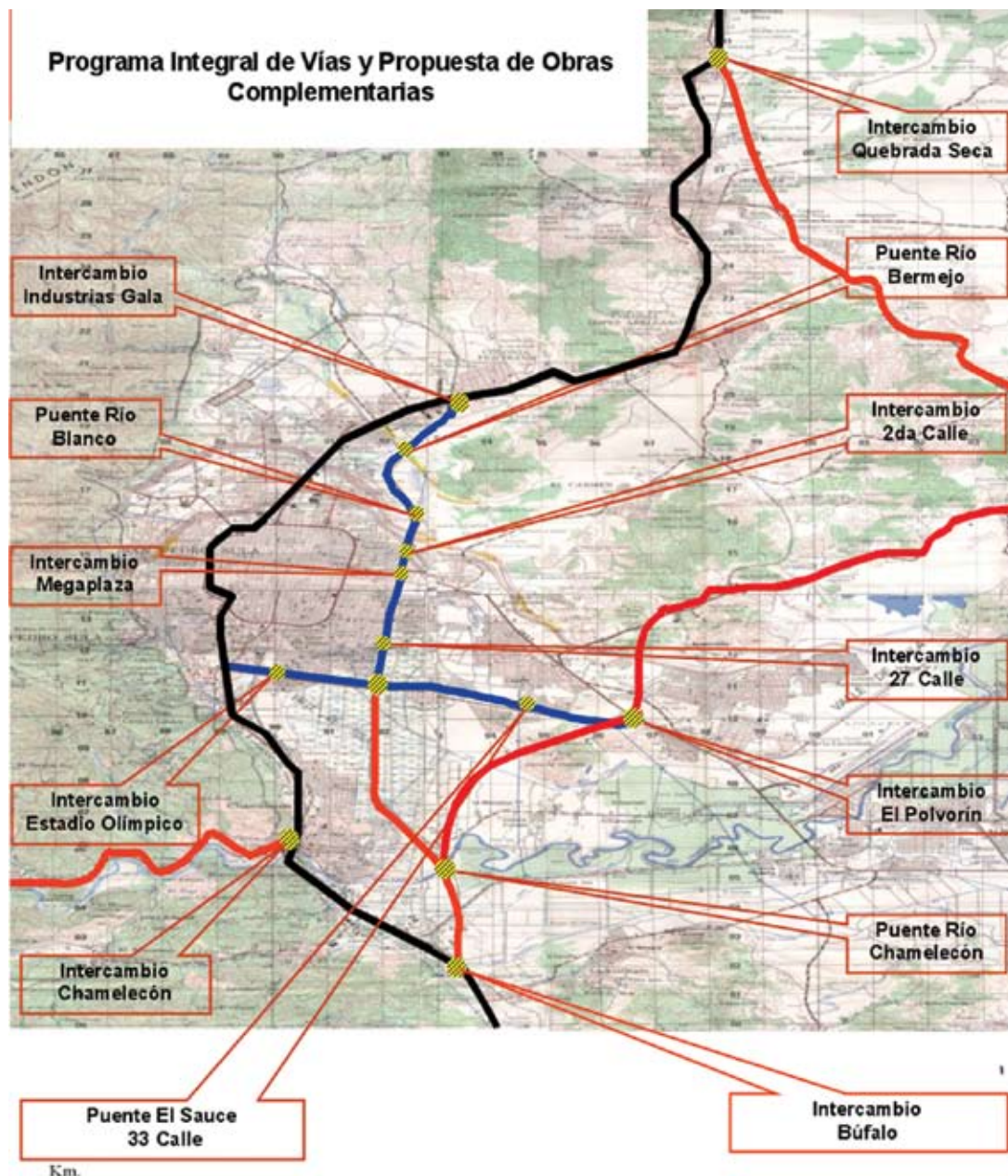
- Implementar un Programa integral de vías para San Pedro Sula, en dos etapas: la primera comprende obras pendientes y adicionales en el segundo anillo de circunvalación para facilitar el tráfico con destino a Puerto Cortés; la segunda, contempla el diseño y ejecución de un libramiento (con sus varios componentes) para la ciudad, iniciando desde la comunidad de Dos Caminos hasta el segundo anillo, a la altura del Estadio Olímpico, y su continuación hasta la comunidad de Quebrada Seca en Choloma (ver Figura 4).

- Desarrollar un programa de mejoramiento vial en Puerto Cortés, considerando los planes actuales de la municipalidad de la ciudad y ejecutar obras complementarias, como las siguientes: un puente que comunique los extremos del segmento más corto de la Laguna de Alvarado, en lugar de la idea de construir un boulevard alrededor de la Laguna; un intercambiador entre la Autopista y el nuevo puente, para permitir los giros necesarios para el tráfico entrante y saliente; un nuevo acceso al Puerto a través del acceso actual a la Zona Libre;

y un intercambiador en la Intersección de la Calle del Barrio el Porvenir, la carretera CA-13 y la salida vieja hacia San Pedro Sula (ver Figura 5).

En Puerto Cortés, el nuevo puente que aquí se propone, tendría una longitud de aproximadamente 1,100 metros y comunicaría los extremos del segmento más corto sobre la laguna (ver Figura 5).

Figura 4 **SAN PEDRO SULA: PROGRAMA INTEGRAL DE VÍAS Y PROPUESTAS DE OBRAS COMPLEMENTARIAS**



Fuente: Elaboración propia

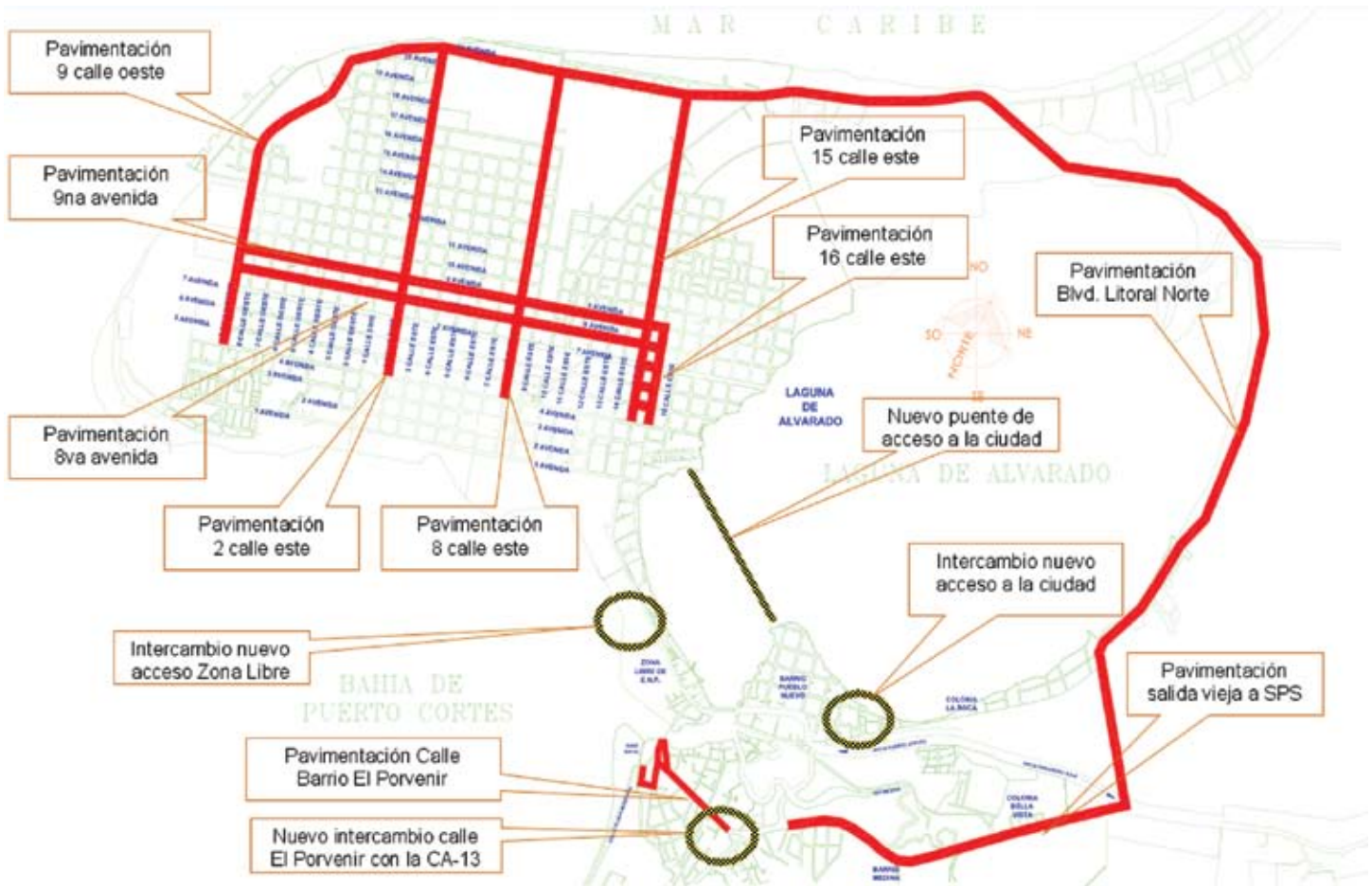
Esta opción abriría más posibilidades y alternativas para el manejo del tráfico desde, hacia y dentro de las instalaciones portuarias, ya que el volumen total de vehículos sería distribuido entre los que se dirigen al puerto propiamente y los que se dirigen a la ciudad. Los vehículos que se dirigen al puerto continuarían utilizando la actual calle de entrada al puerto y a la ciudad (prolongación de la calle 16) pero a través de un nuevo acceso a la altura de la entrada a la Zona Libre. Los vehículos que entran y salen

de la ciudad de Puerto Cortés utilizarían el nuevo puente que los comunicaría inmediatamente con las calles y avenidas que conforman la malla vial urbana de la ciudad.

Este nuevo acceso, continuaría hasta empalmar con la avenida 20 ó 21, incluidas en el programa actual de pavimentaciones, constituyendo prácticamente un anillo periférico a lo largo de la costa, que también utilizarían las unidades que transportan combustible. Bajo

esta opción se podría incorporar la utilización de la Avenida I como una vía dedicada exclusivamente al tráfico que se conduce desde y hacia los portones de la ENP que se ubican a lo largo de la misma. Como parte de esta propuesta se incluyen los accesos y aproximaciones al puente desde la Autopista y desde la ciudad. Esta propuesta debe compararse técnica, económica y financieramente con el proyecto actual de construir el Boulevard del Litoral Norte.

Figura 5 PROGRAMA DE PAVIMENTACIÓN DE VÍAS Y PROPUESTA DE OBRAS COMPLEMENTARIAS EN PUERTO CORTÉS



Fuente: Elaboración propia.

## Componente Portuario

Puerto Cortés es el puerto más importante de Centro América en el Océano Atlántico para el transporte marítimo de mercancías desde y hacia la costa Este de los Estados Unidos de América, hacia Europa y el Oriente Medio (ver Figura 6). Es el más importante para Honduras y también para El Salvador y Nicaragua y, en menor medida para Guatemala –tanto El Salvador como Nicaragua tienen aduanas periféricas en este puerto. Además, Puerto Cortés, es uno de los tres puertos en América Latina que tiene la certificación CSI (Containers Security Initiative); es el único en la región que cuenta con los dispositivos y aparatos requeridos para detectar material radioactivo, lo cual lo clasifica como un “mega puerto”; y cuenta con una aduana de los Estados Unidos de América, lo que permite que gran parte de la carga que sale de este puerto con destino a los Estados Unidos de América no tenga que realizar trámites adicionales de aduana al llegar a los puertos de ese país.

Puerto Cortés cuenta en la actualidad con cinco atracaderos, tres de ellos son muelles marginales, dos con grúa pórtico de 45 toneladas, especializadas en movimiento de contenedores. Cuenta con dos muelles de penetración, uno es la terminal petrolera y el otro es de manejo de otros graneles líquidos.

La administración del puerto es realizada de manera directa por la Empresa Nacional Portuaria (ENP), la cual ejerce monopolio sobre los servicios portuarios y la definición de tarifas, entre otros. No obstante, la ENP ha desarrollado algunas experiencias de participación privada.

La relación ingresos /gastos de la ENP es bastante aceptable, no obstante, los gastos de personal representan una proporción muy alta del total de los gastos operativos y administrativos (66% en 2006). Por otra parte la empresa está obligada por ley a realizar elevadas transferencias al Gobierno Central y a las municipalidades donde opera, en detrimento de sus requerimientos de inversión.

Figura 6 RUTAS MARÍTIMAS DE PUERTO CORTÉS



Entre 2000-2006 las transferencias representaron, en promedio, el 82% de las utilidades netas, y en 2006 alcanzaron el 159%, lo que provocó una pérdida en el ejercicio superior a los L 176 millones.

Puerto Cortés manejó durante el año 2006 un volumen de carga de 7,396,841 toneladas métricas, lo que equivale aproximadamente al 84% de la carga marítima total del país. Entre 1994 y 2006 la carga marítima, manejada a través de este puerto, se ha incrementado 1.2 veces, equivalente a una tasa promedio de crecimiento anual de 6.8%. Al efectuar una relación entre la tasa de crecimiento del volumen de carga con respecto a la tasa de crecimiento promedio anual del PIB, de 3.6%, se aprecia que por cada punto porcentual que creció el PIB, el movimiento de carga creció en 1.9.

La carga proyectada al 2021 representa entre 2.6 y 3.4 veces la de 2006, dependiendo de la tasa de crecimiento del PIB (3.5% a 4.5%). En un escenario medianamente optimista en el que el puerto creciera a un ritmo ligeramente superior al actual (supuesto un crecimiento

del PIB de 4%), la demanda de movimiento de contenedores se triplicaría para el año 2021 (ver Cuadro 2). Estas estimaciones pueden quedarse cortas debido a que no se considera la tendencia actual de incremento de la economía hondureña y el esperado incremento del comercio en el marco del RD-CAFTA y otros acuerdos comerciales.

Puerto Cortés se ha ido desarrollando bajo el concepto de un hub regional, que potenciado bajo la hipótesis del Mercado Común Centroamericano y del acuerdo de libre comercio DR-CAFTA, podría dar servicio a la mayoría de los países del área. Bajo este marco, Puerto Cortés podría trascender de simple transferidor de carga a concentrador neto de tráfico, lo que supondría realizar actividades de mayor valor añadido, fidelizar cargas y generar nuevos tráfico. El hinterland de Puerto Cortés, puede ser ampliado para captar mayores volúmenes de cargas de Guatemala, El Salvador y Nicaragua. De hecho, la pavimentación de la carretera que une los puertos de Cortés, Santo Tomás y Puerto Barrios tiende a convertirlos, para fines prácticos, en un solo puerto con tres terminales; asimismo, el mejoramiento

FUNCIONES ESTRATÉGICAS		CARACTERÍSTICAS ESTRATÉGICAS			
		Importancia estratégica en el desarrollo de la ZAL	Potencialidad de captación	Fase de maduración en el área de POSPS	Fijación de valor añadido
1	Centro de Distribución Terrestre	Elevada	Elevada	Maduro	Elevada
2	Centro de Distribución Regional	Elevada	Elevada	Maduro	Elevada
3	Centro de Distribución "JIT"	Elevada	Elevada	En Maduración	Elevada
4	Centro de Comercio Internacional	Media	Baja	Incipiente	Media
5	Plataforma Centroamericana de Grupaje	Media	Elevada	Incipiente	Elevada
6	Centro de Servicios Integrados	Elevada	Elevada	Incipiente	Baja
7	Truck Center/ Centro de Tránsito Regional	Baja	Media	Incipiente	Baja
8	Hub de productos hortofrutícolas	Elevada	Elevada	Maduro	Elevada

Fuente: Strategic Planning Implementation Management S. L. 2003

del corredor interoceánico abre nuevas oportunidades de ampliación del tráfico comercial con los vecinos del sur.

Con base en una presentación de la firma española Strategy Planning Implementation Management, se determinó que Puerto Cortés tiene fuerte potencial para el desarrollo de funciones estratégicas como las siguientes:

- i) Centro de distribución terrestre, con destino nacional y regional;
- ii) Centro de distribución Just in Time (JIT), para el sudeste de Estados Unidos;
- iii) Centro de comercio y tránsito internacional;
- iv) Hub Hortofrutícola, desde Centroamérica a otras zonas geográficas (ver Cuadro 3).

Para el desarrollo de estas funciones, propias de una zona de actividades logísticas, la ENP dispone de predios adyacentes a la actual Zona Libre y terrenos que actualmente no tienen un uso portuario. El desarrollo de Puerto Cortés como centro logístico le agrega un alto valor

competitivo. No obstante, para el logro de este propósito se requiere, además de la superficie, de instalaciones especializadas, la creación de instalaciones que satisfagan los estándares internacionales requeridos, para el desarrollo de este concepto portuario.

Con base en las proyecciones de demanda, la ENP ha previsto realizar en el corto y mediano plazo inversiones prioritarias, como la ampliación de la Terminal de Contenedores y la construcción de una nueva terminal granelera. Para esto se consideran dos escenarios:

- i) Inversiones Mínimas Obligatorias, que permitan soportar el crecimiento normal previsible de los tráficos en un horizonte de 10 años;
- ii) Inversiones de Libre Ejecución, destinadas a satisfacer a tráficos futuros previsibles en un horizonte de 25 años.

La ENP y el Gobierno Central han tomado la decisión de implementar un programa de inversiones para ampliar la capacidad de Puerto Cortés, mediante una estrategia de financiamiento, que consiste en el estableci-

miento de un fideicomiso con apoyo del BCIE. No obstante, no se han planteado medidas tendientes a modificar la modalidad de gestión de los servicios e instalaciones portuarias.

**Cuadro 3**

Puerto Cortés: Inversiones requeridas (En millones de dólares)

Descripción	Valor
Terminal de Graneles	23.00
Construcción de muelles	14.00
Inversión en maquinaria	6.00
Almacenamiento	1.75
Bandas transportadoras	0.75
Inversiones ambientales	0.50
Terminal de contenedores	77.50
Construcción de muelles	20.00
Equipamiento	15.00
Almacenamiento	2.50
Relleno	40.00
Programa integral de vías	50.00
<b>Total</b>	<b>150.50</b>

Fuente: Elaboración propia con datos de la ENP.

Figura 7 ESQUEMA PROYECTADO DE NUEVAS TERMINALES



## Propuestas

Las propuestas relacionadas con este componente del SLI, en el marco de un nivel de demanda de servicios portuarios cada vez más elevada y exigente, son las siguientes:

- Definir un plan de modernización de Puerto Cortés, con una visión de largo plazo.
- Considerar como objetivos del Plan:
  - Atraer la inversión necesaria para ampliar y mejorar la infraestructura.
  - Ofrecer una relación calidad/ precio apropiada para los usuarios.
  - Acrecentar el posicionamiento regional del puerto.
- A este respecto, resulta de primera importancia considerar el modelo de Sociedad Mercantil de Capital Mixto para la gestión de las terminales de Contenedores y Graneles Sólidos e inclusive de la Zona de Actividades Logísticas. Esto tomando en cuenta que dicho modelo no requiere cambios legales; permite financiamiento público/privado; puede incluir socios como la municipalidad de Puerto Cortés; y permite contratar un operador con mejor conocimiento (know how) del subsector, entre otros. Aunque también, existen desventajas que deben considerarse.
- La modernización del puerto debe considerar aspectos como:
  - El incremento de la demanda con estándares internacionales de calidad y costos, considerando un escenario optimista de crecimiento del PIB de 4.5% anual.
  - Desarrollo del puerto como centro de actividades logísticas, con elevados niveles de exigencia y parámetros internacionales de competitividad.
  - Mejoramiento de la eficiencia, con infraestructura y recursos humanos adecuados.
  - Programación de inversiones con base en objetivos y metas de largo plazo.
- Definir un programa de inversiones mínimas del puerto, para las terminales de carga a granel y de contenedores, incluyendo instalaciones, equipo y demás requerimientos.
- El perímetro portuario muestra una relación muy baja entre la superficie terrestre y la longitud de muelles (ver Figura 7). Es posible considerar en el Plan de modernización la expansión del recinto hacia las áreas laterales y ganarle tierra al mar en aquellas zonas de menor calado, como lo que se propone en el proyecto de la Terminal de Contenedores.
- En el marco de esta expansión de la zona de actividades logísticas del puerto, puede considerarse la utilización de las 12 hectáreas que actualmente ocupa la Zona Libre, la cual puede ubicarse fuera del recinto portuario, en un predio que sea propiedad de la ENP, de manera que se incentiven nuevas inversiones en la misma y, con ello, se incremente el empleo en el municipio.

## Componente Aduanero

El Poder Ejecutivo ejerce la dirección y administración general del Servicio de Aduanas, por medio de la Secretaría de Finanzas (SEFIN) y específicamente de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI). De la DEI depende la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA), la cual se desconcentra en las Administraciones de Aduana, ubicadas en diversos puntos del país.

Las aduanas se rigen por el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su reglamento, los cuales tienen por objeto establecer la legislación aduanera básica de los países signatarios del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, conforme a los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y a los instrumentos regionales de integración. No obstante, de manera más reciente, la administración aduanera del país tiene como referente el Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Este marco institucional y legal, le otorga competencia a las aduanas para conocer el tráfico internacional de mercancías, controlar y fiscalizar su paso a través de las fronteras del país, aplicar la legislación correspondiente a gravámenes a que están sujetas las mercancías, realizar exoneraciones y demás funciones establecidas en el mismo.

Con el propósito de que las aduanas que forman parte del Sistema Logístico Interoceánico (SLI), contribuyan al objetivo general de reducir los costos y tiempos del transporte de carga y personas, con mayor agilidad y seguridad, se ha realizado un análisis evaluativo de los aspectos físicos y normativos que les corresponden, lo que sirve de fundamento para la formulación de propuestas de acciones y medidas que tiendan al mejoramiento de estos aspectos.

Las aduanas y puestos fronterizos que forman parte del SLI, tanto en las costas del Atlántico como del Pacífico de Honduras y entre éste y los países vecinos, son las siguientes:

- Aduana fronteriza con El Salvador: El Amatillo.
- Aduanas fronterizas con Nicaragua: Guasaule y La Fraternidad.
- Aduana fronteriza con Guatemala (en la actualidad solo funciona como paso fronterizo).
- Aduana marítima: en el Atlántico: Puerto Cortés.

La evaluación de las instalaciones físicas de las aduanas, se ha realizado mediante la recolección de datos de campo y el análisis de los mismos. Como se muestra en el Cuadro 6,

prevalecen condiciones deficientes, especialmente en la infraestructura de los edificios, que muestran un deterioro grave o muy grave. El caso del puesto de Corinto es excepcional, ya que se trata de edificaciones de reciente construcción y, paradójicamente de escasa utilización, debido a que no funciona como aduana, propiamente dicha.

Existen aspectos positivos que es importante mencionar, como los siguientes:

- Implantación del “Paso fácil”. Es un esquema implementado entre: Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua, que ha contribuido a simplificar el paso en las fronteras CA-4.
- Instalación de equipos de rayos gamma. Estos con equipos instalados en la Empresa Nacional Portuaria, que permiten revisar contenedores en forma rápida y precisa.
- Mejoras administrativas. Las autoridades superiores del sistema aduanero han realizado cambios recientes en el personal, tendientes a aumentar la eficiencia en la prestación de los servicios y la transparencia en la gestión.

### Cuadro 4

Situación de las aduanas en relación con el marco normativo de la OMA (Pilar I)

Norma	P. Cortés	Amatillo	Guasaule	Fraternidad
1 Gestión integrada de la cadena logística	●	●	●	●
2 Autorización para inspeccionar la carga	●	●	●	●
3 Tecnología moderna en los equipos de inspección	●	●	●	●
4 Sistemas de análisis de riesgos	●	●	●	●
5 Manejo de Cargas o contenedores de alto riesgo	●	●	●	●
6 Información electrónica previa	●	●	●	●
7 Selección y comunicación (Criterios de Riesgo)	●	●	●	●
8 Evaluación del rendimiento	●	●	●	●
9 Evaluación de la seguridad (Coordinación con otras instituciones)	●	●	●	●
10 Integridad de los funcionarios (Uso de normativas de la OMA)	●	●	●	●
11 Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior	●	●	●	●

● Cumple con la mayoría    ● Cumple con algunas    ● No cumple

La facilitación y la seguridad de las aduanas del país son elementos que tienen como principal referente el Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), aprobado en 2005. Honduras recientemente se hizo miembro de esta organización y, en consecuencia, adoptó su marco normativo, cuya aplicación se deberá ejecutar de manera progresiva, dado que implica cambios, capacitación y nueva tecnología en los procesos y gestión aduanera. En el Cuadro 7 se presenta un resumen del análisis efectuado a las aduanas que forman parte del SLI con respecto al cumplimiento del marco normativo.

Entre las principales conclusiones, sobre el nivel de adecuación de las aduanas analizadas a las normas antes mencionadas, destaca lo siguiente:

- Las aduanas carecen de un plan de capacitación orientado al conocimiento e implementación del marco normativo, incluido el conocimiento y planificación del manejo de la integración de la cadena logística.
- La Aduana de Puerto Cortés presenta mayores avances en la aplicación de las normas, debido a que el puerto forma parte del programa de la Iniciativa del Contenedor Seguro o Container Security Initiative (CSI) de los Estados Unidos de América, lo cual le obliga a cumplir con normas internacionales, similares a éstas. Sin embargo, la aduana se ve afectada por la falta de inversión gubernamental en aspectos esenciales como infraestructura física e infraestructura informática, lo que impide al personal contar con herramientas tecnológicas avanzadas que faciliten la eficiencia en el movimiento de mercaderías, y por consiguiente ejercer mayor control sobre las mismas (ver Figura 8).
- El Amatillo presenta serios obstáculos para lograr la facilitación en el flujo de mercancías. Las deficiencias de las instalaciones aduaneras y de la infraestructura necesaria para el acceso y ubicación de los vehículos, propician una aglomeración de contenedores en ambos lados de la frontera. Esto puede complicarse más aun, de no mejorarse las condiciones físicas y administrativas, una vez que entre en funcionamiento el Puerto La Unión y se haga más expedita la conexión con Puerto

Figura 8 **ADUANA DE CORTÉS**



Cortés, lo que provocaría un flujo más lento en el tránsito de las mercancías (ver Figura 9).

- A pesar de que Corinto cuenta con instalaciones amplias, nuevas y modernas, funciona actualmente como puesto fronterizo adscrito a la aduana de Puerto Cortés, a la espera de ser declarado como aduana por el Congreso Nacional de la Republica.

Figura 9 **ADUANA DE EL AMATILLO**



- Las principales debilidades comunes a las aduanas de El Amatillo, Guasaule y La Fraternidad con respecto al Marco Normativo, son la falta de conocimiento y capacitación sobre estas normas, el desconocimiento sobre el manejo de la cadena logística integrada, la falta de tecnología para inspeccionar contenedores de alto riesgo, la falta de un análisis de riesgo que incorpore principios reconocidos internacionalmente, y el uso de una infraestructura tecnológica congruente con las necesidades de los sistemas aduaneros modernos. Sin embargo, a pesar de estas debilidades, se observan esfuerzos serios por incorporar mejores prácticas internacionales, tal disposición, facilitaría la implementación de un plan de fortalecimiento institucional elaborado en conjunto con la OMA.

Es urgente invertir en el mejoramiento de la infraestructura física e informática de las aduanas que forman parte del SLI. Igualmente, debe considerarse la dinámica del proceso de unión aduanera centroamericana para definir el tipo de mejoras en lo referente a condiciones físicas, gestión administrativa y prestación de servicios.

La unión aduanera podría limitar en mayor o menor medida el papel de las aduanas intraterritoriales de Honduras, y el nuevo papel de las aduanas periféricas, como la aduana de Puerto Cortés, lo que generaría cambios en las prioridades de asignación de recursos para atender requerimientos de infraestructura, tecnología y recursos humanos.

En consecuencia, puede decirse que las aduanas vinculadas al SLI presentan un escaso nivel de adecuación al Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), principalmente en lo relativo a la gestión integrada de la cadena logística; al uso de tecnología moderna en los equipos de inspección; al análisis para cargas o contenedores de alto riesgo; y a la aplicación de inspecciones de cargas y contenedores destinados al exterior. La aduana de Puerto Cortés, por estar adscrita al programa CSI, vendría a ser la que presenta mayor cumplimiento de las normas de la OMA.

Por otra parte, los usuarios del sistema aduanero no detectan una política gubernamental orientada a trabajar de manera mancomunada con los usuarios del sistema, y no conocen a cabalidad cuál es el papel que desempeña la Comisión Especial Interinstitucional para la Modernización del Sistema Aduanero (CEIMSA) en este proceso.

## Propuestas

Las propuestas orientadas a mejorar las aduanas que conforman el SLI, plantean:

- Definir un plan de inversión para mejorar la infraestructura física de las aduanas, considerando el escenario actual y el escenario con Unión Aduanera.
- Llevar a cabo un plan de socialización e implementación del Marco Normativo, a nivel interno de la administración aduanera, usuarios y otros sectores vinculados con el tema.
- Solicitar asistencia técnica a la OMA o al Programa CSI para aplicar el Marco Normativo. En el caso del CSI se puede considerar su compatibilidad con la normativa de la OMA y las nuevas exigencias que pueden aplicarse a la aduana de Puerto Cortés, en el marco de la Unión Aduanera. En este caso, la aduana de Puerto Cortés podría ser seleccionada para un programa piloto de implementación del marco normativo.
- Establecer políticas de cooperación entre el Sistema Aduanero y los usuarios, utilizando la relación existente entre la Secretaría de Finanzas (SEFIN), la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) y la CEIMSA.
- Declarar oficialmente el establecimiento de la aduana de Corinto, mediante una iniciativa de ley que sea presentada por SEFIN ante el Congreso Nacional.

## Marco Jurídico para la operación del SLI

Existe una diversidad de disposiciones legales, aplicables a las actividades relacionadas con el SLI, tales como: Los tratados de libre comercio suscritos por Honduras, la legislación comercial vigente, la Ley de la Administración Pública, la Ley Orgánica de la ENP y otro conjunto de leyes generales y específicas. El análisis de este conjunto de disposiciones, permitió determinar que no existen restricciones legales que limiten el desarrollo de los componentes del SLI, no obstante, se considera necesario plantear las siguientes propuestas:

- Declarar de interés nacional, la construcción, modernización, mantenimiento, desarrollo eficiente, continuo y sostenido de las actividades del sector transporte.
- Emitir un Decreto que agilice los requisitos y procedimientos administrativos de obtención de autorizaciones para el desarrollo del SLI.
- Crear un Ente Regulador del Sector Transporte de carácter multisectorial, que podría ser la Superintendencia de Concesiones.
- Garantizar la Seguridad Integral en el transporte marítimo, buques e infraestructura portuaria.
- Designar, por acuerdo o decreto, una institución responsable de promover e implementar las zonas de actividades logísticas, estableciendo un plazo para el logro de su cometido.
- Establecer un mecanismo simplificado para otorgar autorizaciones ambientales cuando se trate de proyectos de interés nacional, como es el corredor logístico.

Las disposiciones legales analizadas establecen que la Administración Pública está subordinada a lo previsto en los Planes Nacionales de Desarrollo a corto, mediano y largo plazo. Tomando en cuenta que las obras del SLI forman parte de los planes de desarrollo del Gobierno, se puede afirmar que el marco jurídico administrativo favorece y promueve el avance del corredor en sus diferentes componentes.

No obstante, muchos de los procedimientos previstos en la legislación analizada provocan retardos en el acceso a las autorizaciones administrativas necesarias para implementar y desarrollar el corredor. Es el caso del proceso de licenciamiento ambiental, que se vuelve un proceso complejo y lento, especialmente las autorizaciones administrativas necesarias para la explotación de los bancos de material y acceso de los agregados necesarios para la construcción del sistema vial.

Es una ventaja, sin embargo, el que el marco legal vigente, permita la posibilidad de integrar distintos actores en el desarrollo del SLI. De acuerdo con sus atribuciones, la ENP puede celebrar contratos con terceras personas, bajo los términos y condiciones que se consideren más adecuados para la realización completa o parcial de todos o cualquiera de los servicios especificados en sus instrumentos normativos u operativos.

Las Municipalidades, por su parte, tienen la atribución de construir y mantener las vías públicas por sí o en colaboración con otras entidades, y fomentar y regular la actividad comercial, industrial, de servicios y otros. De allí que las municipalidades, por sí mismas o asociadas, podrían ocuparse, tanto de la parte vial del Sistema Logístico Interoceánico, como de algunas actividades portuarias o de las zonas de actividades logísticas que se instalarán dentro del área municipal.

La Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional establece que tanto el Poder Ejecutivo como las municipalidades pueden encomendar la prestación y gestión indirecta de servicios públicos e infraestructura mediante otorgamiento de concesiones o licencias según corresponda; o transferencia de derechos societarios o de la administración; o mediante contratos de gestión. Estas modalidades pueden ser únicas o una combinación de ellas. Asimismo esta Ley declara que también se podrán contratar con los empresarios privados, la administración y operación total o parcial de servicios públicos determinados, a cambio de una remuneración, incluyendo el mantenimiento de obras públicas o instalaciones.

## Bibliografía

BCEOM, 2004. Estudio y Diseño de las Obras de Mejoramiento de la Carretera CA-5 Norte, Tramo La Barca – Villanueva, Informe Final documento A, Informe Final documento B.

CINSA (Consultores de Ingeniería S. A. de C. V.) 2004. Actualización del Estudio y Diseño Final Corredor Logístico, Carretera Villa San Antonio – Goascorán, Secciones: IA Villa San Antonio – Lamaní, IB Lamaní – El Quebrachal, II El Quebrachal – San Juan II, III San Juan II – Goascorán.

Consorcio CODINCO – CONASH – SAYBE Y ASOC. – SEI, SA. 2004. Estudio de Factibilidad Técnica, Económica y Ambiental de las Obras de Mejoramiento en la Carretera CA-5 Norte, Sección I: Tegucigalpa – Río del Hombre, Sección II: Río del Hombre – Inicio Valle de Comayagua.

Euroestudios – Gatesa, 2004. Estudio de factibilidad Técnica, Económica y Ambiental de las Obras de Mejoramiento de la Carretera CA-5 Norte, tramo II Final Valle de Comayagua – La Barca.

Figueroa Fuentes, Ricardo. 2002. Recomendaciones sobre las Obras Prioritarias de Mejoramiento de la Carretera del Norte, CA-5. BID.

Informe Zona de Actividades Logísticas de Puerto Cortés de la Empresa Consultora PriceWaterCoopers, año 2003. SPIM

Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional emitida mediante Decreto 283-98 de fecha 20 de noviembre de 1998.

Ricardo Figueroa, 2002, Estudio de Recomendaciones para el Mejoramiento de la Carretera CA-5.

Steer Davis Gleave, 2005. Estudio de Demanda y Determinación del Programa de Inversiones de la Concesión de Operación y Mantenimiento del Corredor Logístico de Honduras, Tramos Villanueva – Tegucigalpa, Villa de San Antonio – Goascorán.

“La elaboración de este documento ha sido posible gracias al generoso apoyo del Pueblo de los Estados Unidos de América. El contenido del mismo es responsabilidad del autor y no necesariamente refleja el punto de vista de la USAID o del Gobierno de los Estados Unidos”



e-mail: [cipres@fidehonduras.com](mailto:cipres@fidehonduras.com)



**USAID**  
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS  
UNIDOS DE AMÉRICA