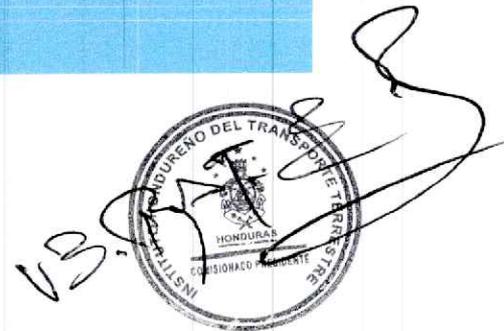


INSTITUTO HONDUREÑO DE TRANSPORTE
TERRESTRE

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

GERENCIA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN POR
RESULTADOS



ESTRUCTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

1. Portada
2. Tabla de contenido
3. Resumen ejecutivo
4. Abreviaturas
5. Glosario
6. Diagnóstico
7. Tabla resumen del marco legal
8. Perfil Estratégico.
 - a. Misión
 - b. Visión
 - c. Valores Institucionales
9. Direccionamiento estratégico
10. Monitoreo y evaluación
11. Anexos:
 - A. Organigrama, tablas adicionales
 - B. Marco legal (complemento)



1. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Plan Estratégico Institucional del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT), la cual funciona como institución descentralizada, establece los lineamientos que serán la base de los objetivos y actividades que serán llevadas a cabo durante los próximos años, entre los periodos 2024-2026. Esto siguiendo el Plan de Gobierno, la Visión de País, los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) y de políticas públicas. El PEI-IHTT fue elaborado de manera participativa por varias áreas del instituto como ser la Inspectoría General, la Jefatura de Emisiones, la Escuela Nacional de Transporte, la Gerencia de Movilidad y la Gerencia de Operaciones y fue liderado por la Gerencia de Planificación y Gestión por Resultados.

Este documento ha sido diseñado para abordar los desafíos actuales del transporte, con el objetivo de promover la reducción de la mora de expedientes, el control del peso y dimensiones de las cargas en los vehículos circulando y la certificación de pilotos en las diferentes modalidades de transporte. Con un enfoque centrado en la regularización y legalización efectiva, optima y colaborativa del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado y la realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la población hondureña. Este plan establece una hoja de ruta clara para fortalecer y optimizar los servicios existentes. El PEI 2024-2026 es instrumento dinámico que permitirá mejorar el desempeño del instituto con base en la metodología de gestión por resultados al fin de generar valor público. Por medio de un análisis de entornos, de los cambios en las necesidades de los usuarios y del estado actual en el que se encuentra el sistema de transporte terrestre, se han realizado relaciones de causa y efecto para determinar los objetivos, programas estratégicos y productos requeridos. Los problemas centrales son: la falta de regulación y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado y el bajo nivel de servicio y la poca seguridad brindada en todas las modalidades de transporte.

Por lo tanto, se determinaron las estrategias y con ello objetivos estratégicos para poder hacer frente al problema central que se ha arrastrado en los últimos años:

- a. Organizar, regular y controlar la legalización y operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de reducir la mora de expedientes:
 - Emisión de certificados, permisos y documentos legales de gestión para asegurar y regular la operatividad del servicio de transporte en todas sus modalidades.
- b. Realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la población hondureña:
 - Planificación y ejecución de capacitaciones, talleres y pruebas para la certificación de conductores.

Seguido a esto el Instituto Hondureño del Transporte Terrestre ha conformado un programa por cada objetivo estratégico para atacar el problema central que afecta el valor publico generado, los cuales se describen a continuación:

- a. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre donde se generan permisos de explotación, certificados de operación y permisos especiales.
- b. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre donde se realizan operativos, certificaciones de pilotos y monitorea el índice de vehículos operando bajo la ley de transporte terrestre.

Lo cual llevo al instituto a que se determinaron los resultados estratégicos que se esperan de cada programa y con ello nacen los indicadores con los que se dan monitoreo y seguimiento:

- a. Un servicio de transporte publico legal y regularizado por la máxima autoridad en materia de transporte en Honduras.
- b. Un servicio de transporte público con mejores condiciones de movilidad para el usuario del servicio.

Para llevar a cabo estos resultados se definieron estrategias claras orientadas a cada resultado que se busca obtener las cuales se detallan en lo seguido:

- a. Cumplimiento y oportunidad del servicio.
 - Evacuar la mora de expedientes.
 - Optimizar los procesos operativos y los trámites de emisión de permisos, certificados y acreditaciones.
- b. Movilidad y seguridad del transporte terrestre.
 - Mejorar la seguridad de personas y/o de carga a nivel nacional en cualquiera de sus modalidades.
 - Mejorar el control de la movilidad de personas o de carga a nivel nacional en cualquiera de sus modalidades.
 - Certificar a los conductores de las distintas modalidades.

En conclusión, el Plan Estratégico Institucional del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT) es una hoja de ruta ambiciosa pero alcanzable que busca mejorar la Eficiencia Operativa. A través de la inversión en equipo, logística y recursos humanos, contribuyendo de manera significativa en regularizar y autorizar el uso de vehículos particulares para el transporte de personas, subsidiando la tarifa de transporte de personas de forma directa y mejorando la conectividad y manteniendo la red vial nacional, para apoyar la producción y fomentar el crecimiento económico.

Glosario

CARGA: Las mercaderías, semovientes, cosas o especies y todo tipo de bienes o mercancías, que son trasladados de un lugar a otro por vehículos automotores u otro medio de transporte terrestre.

CARGA SOBREDIMENSIONADA: Aquella que sobrepasa las medidas de las especificaciones técnicas legales autorizadas.

CERTIFICADO DE CONDUCTORES(CC): Constancia de que una persona natural que labore o pretenda laborar en un vehículo destinado a la prestación del servicio, ha aprobado satisfactoriamente por órgano calificado, el proceso de verificación sobre su capacidad, aptitud y otras cualidades necesarias que a juicio del Instituto debe poseer.

CERTIFICADO DE OPERACIÓN(CO): El documento necesario para operar legalmente un vehículo automotor o uno sin tracción propia, destinado al servicio de transporte público o especial.

CONCESIÓN: Autorización que el Estado otorga, a través del Instituto, a personas naturales o jurídicas para que puedan gozar del derecho de explotar de forma comercial la prestación del servicio de transporte.

CONCESIONARIO: La persona natural o jurídica que goza de un Permiso de Explotación y certificado de Operación para explotar comercialmente el servicio

CONDUCTOR: La persona que conduce un vehículo automotor, bajo su responsabilidad Inmediata y con la Licencia otorgada por la Autoridad competente.

DEMANDA EXTRAORDINARIA(DE): Es el requerimiento del servicio de transporte colectivo que excede de forma temporal las previsiones originales de la operación del servicio y, que se origina en actividades ocasionales y de poca duración, tales como la Semana Santa, vacaciones de medio año y actividades de fin y principio de año.

EL INSTITUTO: Instituto Hondureño del Transporte Terrestre, que puede identificarse con sus iniciales (IHTT), es el órgano encargado de la ejecución de la Ley del Transporte Terrestre y su reglamento.

PERMISO ESPECIAL: Acto administrativo del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre por medio del cual se autoriza la prestación de servicios especiales de transporte.

PERMISOS EVENTUALES(PP): Es el documento que contiene la autorización para que desplazamientos relacionados con actividades recreativas, deportivas, culturales o de ocio.

PERMISO DE EXPLOTACIÓN(PE): Es el acto administrativo del Instituto, por medio del cual, se autoriza la prestación del servicio de transporte terrestre conforme esta Ley y sus Reglamentos.

SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL (STE): Es el que se presta para estudiantes, trabajadores, grupos sociales y religiosos, transporte privado de carga y otros afines, mediante pago de un precio determinado.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO (STP): Es el servicio que se presta para satisfacer la demanda de transporte de personas y de carga, en vehículos automotores con placas de alquiler mediante el pago de una tarifa o precio determinado.

TRANSPORTE TERRESTRE: Sin perjuicio de lo establecido en la Ley, es la acción de prestar los servicios integrales y conexos, inclusive terminales, servicios auxiliares destinado al traslado de personas, cosas, sustancias, mercancías y demás, haciendo uso de instalaciones y la red vial.

UNIDAD: Es el vehículo destinado a la prestación del servicio de transporte público o especial.

USUARIO: Es aquella persona natural o jurídica que contrata o utiliza habitualmente el servicio público de transporte mediante el pago de una tarifa o precio determinado, en su caso.

Siglas

BTR	Bus de Tránsito Rápido
CC	Certificado de conductores
CO	Certificado de operación
DE	Demanda extraordinaria
DGT	Dirección General de Transporte
ENTT	Escuela Nacional de Transporte Terrestre
IHTT	Instituto Hondureño de Transporte Terrestre
IGTT	Inspectoría General de Transporte
IP	Instituto de la Propiedad
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
PE	Permiso De Explotación
PV	Permisos eventuales
RV	Registro Vehicular
SIT	Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Transporte
STE	Servicio de transporte especial
STP	Servicio de transporte público

2. Diagnostico

2.1 Creación del IHTT

El Instituto Hondureño del Transporte Terrestre es una institución descentralizada creada mediante el artículo 4 de la Ley de Transporte Terrestre de Honduras y aprobada mediante Decreto Legislativo No. 155-2015 el 17 de diciembre de 2015 y publicada en el Diario Oficial La Gaceta el 30 de marzo del 2016, con finalidad primordial de obtener para los usuarios del servicio público y especial de transporte, las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad, eficiencia y economía, como es sabido, los certificados de operación, permisos de explotación y los permisos especiales son los productos misionales de mayor importancia para la institución, por medio de ellos se logra legalizar, regularizar y otorgar la prestación del servicio de transporte público terrestre, por lo cual es de vital importancia que los concesionarios obtengan los mismos.

2.2 Análisis situacional del sector transporte

2.2.1 Transporte público

Las ciudades principales, como Tegucigalpa y San Pedro Sula, cuentan con servicios de transporte público como autobuses y taxis. Sin embargo, la falta de infraestructura adecuada y la congestión del tráfico afectan la eficiencia y comodidad de estos servicios. Según información del instituto de la propiedad existe una flota vehicular de transporte público de taxis de 12,906 unidades y de 7,193 buses.¹

2.2.2 Transporte de carga

El transporte de carga es esencial para la economía hondureña, especialmente en términos de importación y exportación. El estado de las carreteras, los procesos aduaneros y la seguridad en las carreteras son factores críticos que afectan este aspecto del transporte terrestre. Para el 2022 según información del Instituto Nacional de Estadística se movilizaron 13,750 miles de toneladas por carreteras².

¹ Ver tabla de Parque vehicular por clase de placa, años 2018-2022. Elaborado por el INE, con fuente de Instituto de la Propiedad.

² Ver tabla de Carga transportada por cantidad (TM, miles), Años 2018-2022. Elaborado por el INE, con información proveniente de Marina Mercante.

2.2.3 Seguridad vial

La seguridad vial es una preocupación importante la constante en los accidentes de tráfico por la falta de cumplimiento de normas de tráfico contribuyen a la problemática. Según la Organización Mundial de la Salud, Honduras tiene una tasa de mortalidad en accidentes de tránsito de 12.4 por cada 100,000 habitantes, una de las más altas en América Latina. Otras de las causas de los accidentes de tránsito en Honduras incluyen el exceso de velocidad, la falta de señalización adecuada, el mal estado de las carreteras y la falta de educación vial.

El instituto de transporte terrestre ante la situación de una cultura de conducción donde las normas de tráfico no siempre se respetan, la velocidad excesiva, el uso de dispositivos móviles mientras se conduce, el consumo de alcohol al volante y otras conductas riesgosas está implementando esfuerzos para promover la educación vial en Honduras, por medio del programa de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT).

2.3 Problemática general en el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre

La problemática del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre es un desafío que afecta tanto a la movilidad de las personas como al flujo eficiente de bienes en el país. Diversos factores contribuyen a esta situación, y comprender la complejidad de estos problemas es esencial para abordarlos de manera efectiva. A continuación, se presenta algunos de los principales problemas en el sector transporte hondureño.

2.3.1 Expedición de los productos misionales

En el servicio público del transporte terrestre, el atraso en la expedición de los productos misionales, debido a la acumulación desordenada de documentación legal y presentación de tramites por parte de los concesionarios, lo que deriva en un exceso de mora de expedientes por resolver. La falta de conocimiento por parte del concesionario en presentar los requisitos solicitados en los tramites presentados agrava la situación, ya que se han encontrado expedientes con documentación incompleta, con requisitos ya extintos o vencidos. Esto hace que el tiempo para resolver un expediente se alargue en revisiones y verificaciones innecesarias.

A esto se le suma la práctica en las que algunos concesionarios de hacer uso de “tramitadores”, lo cual evita que la comunicación legal correspondiente al trámite en cuestión sea entregado al concesionario o solicitante final de la misma, lo que causa otra acumulación innecesaria de expedientes finalizados, certificados de operación, permisos de explotación y permisos especiales y esto ocasiona a la vez otro problema en el tema relacionado a los avisos de cobros generados por los trámites del concesionario. Como consecuencia de la mora y otras situaciones antes expuesta, se da el cumplimiento de las condiciones establecida en la ley y sin la documentación legal pertinente.

También se ha encontrado que durante la tarea de evacuar tramites, que para resolverlos se deben de resolver los tramites anteriormente presentados, como por ejemplo extensiones de rutas, cambios de

unidades y otras modificaciones a los permisos de explotación. Esta situación con lleva a la resolución de tramites anteriormente presentados en la antigua Dirección General de Transporte (DGT) lo que atrasa los nuevos tramites presentados en el IHTT.

Para este año 2024 la mora retrasada se encuentra en un total de 87,267 expedientes, en la actualidad se emiten en promedio un total de 14,000 resoluciones anuales, por lo que al paso actual para el 2026 se espera una reducción de alrededor del 30%.

De estas situaciones nace la necesidad de crear el programa de Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre que busque atacar todas las situaciones anteriormente expuestas y poder finalizar trámites anteriores de la DGT y mejorar los tiempos de resolución de trámites presentados en el IHTT. Para esto se ha identificado que el manejo de archivo como punto clave e importante para evacuar la mora actual y el talento humano capacitado en temas legales como los medios necesarios para cumplir con la tarea.

2.3.2 Nivel de servicio y seguridad brindada en todas las modalidades de transporte

Actualmente el servicio público del transporte terrestre necesita de la implementación de mecanismos, tecnologías y estrategias que permitan un control más efectivo del servicio de transporte de pasajeros y carga, como ser el control del peso y dimensiones (para evitar el deterioro causado por la circulación de vehículos por excesos de carga o de personas), operativos (en puntos estratégicos), una estructura adecuada (sistemas de información, basculas, vehículos, impresoras portátiles y teléfonos o tabletas con acceso permanente a internet) para el control eficiente de la legalidad en la operatividad del transporte terrestre del país por medio de las diferentes tipos de inspecciones y por la falta de certificación de los pilotos y educación vial en las modalidades de carga o de transporte de personas en educación vial tanto de que afectan el cumplimiento de las condiciones para la prestación de los servicios desde en materia de prevención de siniestros (accidentes viales).

En la actualidad (a principios de marzo 2024) el IHTT está implementando en sus operativos realizar la solicitud del certificado de piloto de la ENTT para verificar que los conductores de las diferentes modalidades estén cumpliendo con este requisito estipulado en La Ley de Transporte Terrestre en el artículo 81 inciso 6, donde se estipula como una falta muy grave que aplica a multa el no contar con dicha certificación. En esta certificación realizada a los pilotos estos deben solicitar su acreditación según categoría y deben de realizar y aprobar pruebas toxicológicas, psicológicas, escritas y prácticas, además de recibir charlas sobre las buenas prácticas de manejo y calidad de servicio. Para finales del año 2024 se espera el incremento del alcance de la ENTT dando continuidad a la Escuela de Comayagua, consolidando la Escuela Regional de Tegucigalpa, apoyando la Escuela Regional de San Pedro Sula y impulsando la nueva Escuela Regional de La Ceiba en la búsqueda de una participación a nivel nacional.

2.4 Árboles de problemas

Como herramienta para el análisis de problemas y la toma de decisiones se utilizó el árbol de problemas la cual es una herramienta gráfica que se utiliza para desglosar un problema central en sus componentes fundamentales, identificando las causas y efectos relacionados. Dentro del instituto se

detectó dos problemas centrales para los cuales se ha realizado análisis de las causas y consecuencias directas e indirectas. Los problemas identificados son: la regularización y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado y bajo nivel de servicio y poca seguridad brindada en todas las modalidades de transporte.

2.4.1 Falta de regulación y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado.

Este árbol de problemas sobre la falta de regularización y legalización del servicio a través de las concesiones³ proporciona una estructura visual que puede ayudar a comprender la complejidad del problema y a identificar áreas específicas que requieren atención. A partir de este análisis, se desarrollaron estrategias y soluciones específicas para abordar cada una de las causas identificadas y, en última instancia, mejorar la regulación y legalidad del sector transporte.

Las causas directas del problema: el exceso de mora en la resolución de expedientes

Los efectos directos: la poca evacuación de la mora de expedientes, los procesos operativos y trámites de emisión que requieren optimización.

2.4.2 Baja seguridad brindada en todas las modalidades de transporte por falta de certificación de pilotos y de realización de operativos

Este árbol de problema sobre el bajo nivel de servicio y poca seguridad en todas las modalidades de transporte⁴ nos da una visión estructural para identificar para los usuarios del servicio público y especial de transporte, las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad, eficiencia, economía y representatividad establecidas bajo el principio de equidad en cuanto a la inversión realizada por los prestadores de este en consonancia con los tratados internacionales. De esta manera contribuir a la prevención de siniestros viales.

Las causas directas del problema: la prestación de un mal servicio al usuario por parte del concesionario de transporte público en todas sus modalidades.

Los efectos directos: la falta de seguridad para personas y/o carga, la carencia en el control de la movilidad de personas o de carga y la necesidad de capacitación de los pilotos.

³ Ir a anexos para ver diagrama de árbol de problemas relacionado regularización y legalización

⁴ Ir a anexos para ver diagrama de árbol de problemas relacionado con servicio y seguridad

2.5 Análisis Situacional

2.5.1 Análisis del marco Legal

El marco legal del IHTT se encuentra en la Ley de Transporte Terrestre y su reglamento, además que está relacionado con otras Leyes que se vinculan a algunas actividades y servicios que presta el instituto.

Tabla 1: Tabla resumen de marco legal

No.	INSTRUMENTO JURIDICO	TIPO DE INSTRUMENTO	FECHA DE PUBLICACION	ENTIDAD EMISORA	OBJETO INSTRUMENTO JURIDICO
1	LEY DEL TRANSPORTE DE HONDURAS, DECRETO 155-2015	DECRETO LEGISLATIVO	30 DE MARZO 2016	CONGRESO NACIONAL	Obtener para los usuarios del servicio público y especial de transporte las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad eficiencia, economía y representatividad establecidas bajo el principio de equidad, en cuanto a la inversión realizada por los prestadores de este en consonancias con los tratados internacionales sobre la materia ratificados por el estado de Honduras.

2	REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE HONDURAS	ACUERDO EJECUTIVO No. 00263-A	20 DE JUNIO 2016	CONGRESO NACIONAL	Regular las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte Terrestre de Honduras, respecto a la prestación del servicio público y especial de transporte terrestre de personas, carga y mercancía y las disposiciones que regulen a vehículas particulares.
3	ACUERDO CENTROAMERICANO SOBRE CIRCULACION POR CARRETERAS, EN MATERIA DE PESOS Y DIMENSIONES DE VEHICULOS DE CARGA, VERSION 2014	ACUERDO DE ASOCIACION, PRIAIAA	MARZO DE 2001	CONSEJO SECTORIAL DE MINISTROS DE TRANSPORTE DE CENTROAMERICA, COMITRAN	Los estados contratantes acuerdan el uso de las sus propias carreteras para la circulación internacional, en las condiciones establecidas en el instrumento jurídico en cuestión, en materia de transporte de carga.
4	SECCION DECIMA SECRETARIA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT).	DECRETO EJECUTIVO NUMERO PCM 23-2023	MAYO DE 2023	PODER EJECUTIVO	Describir las competencias de la secretaria de Estado en los Despachos de Infraestructura y Transporte (SIT).

INSTITUTO HONDUREÑO DE TRANSPORTE TERRESTRE

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

GERENCIA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN POR RESULTADOS

3. Direccionamiento Estratégico y objetivos estratégicos

Este es el proceso mediante el cual nuestra institución define su visión, misión, valores, metas y objetivos para guiar su toma de decisiones y acciones a largo plazo. Este proceso ayuda a establecer una dirección clara y coherente para el instituto y a alinear sus recursos y esfuerzos hacia el logro de sus metas.

3.2 Perfil Estratégico

Perfil Estratégico
A. Misión
Somos la entidad que regula y aplica la Ley del de transporte terrestre en Honduras, con la finalidad de garantizar un servicio de calidad, seguridad, comodidad, economía y eficiencia en los procesos de atención a la población hondureña y concesionarios del rubro, contribuyendo a que el país sea un territorio competitivo.
B. Visión
Ser la institución rectora del sistema integral del transporte terrestre nacional, logrando la excelencia en el servicio público y especial de transporte, garantizando la integralidad, seguridad, comodidad y movilidad de los usuarios dentro y fuera del territorio nacional, contribuyendo a que el país se consolide como plataforma logística.
C. Valores Institucionales
<ul style="list-style-type: none"> • La excelencia: En el IHTT seguir los estándares profesionales y las normas más altas en las actividades que competen a la institución y en todas las demás acciones que forman parte de la existencia de la institución. • La honestidad: Cada miembro del IHTT debe ser veraz y sincero con sus palabras y actos: sin engañar a otros, sin aportar información errónea e modo intencionado ni buscar conflicto de intereses. • La integridad: Hacer siempre lo correcto sin afectar los intereses de los demás, es el sello distintivo mediante el cual una persona demuestra sus principios morales y éticos, con rectitud, bondad y honradez, sin tener ningún motivo por el cual avergonzarse o arrepentirse. • El respeto: En el IHTT se reconoce y enaltece el valor y los derechos de las personas e instituciones, considerando la propiedad privada como una extensión de la persona. Se obedece a la autoridad y las normas aceptadas por la sociedad, se respeta la dignidad humana como el valor intrínseco y supremo que tiene cada persona. • La responsabilidad: Asumir con las consecuencias de nuestros actos, cumplir con nuestros compromisos y obligaciones ante los demás. En el IHTT se vincula con el trabajo, atención, excelencia y la convivencia armoniosa.

3.3 El Plan Estratégico

El plan estratégico 2024-2026 del IHTT es el documento que establece los objetivos, estrategias y acciones que se llevarán a cabo durante los periodos 2022-2026 para mejorar la eficiencia, seguridad y calidad de los servicios de transporte. Este plan se enfoca en la gestión de la regulación y supervisión del transporte público y privado. Entre los componentes clave del plan estratégico anual para el IHTT se incluyen: el problema central a tratar, el establecimiento de objetivos estratégicos para afrontar el problema, la definición de las causas del problema, la asignación de recursos para los programas creados para atacar las causas y la implementación y seguimiento de metas para medir los resultados de nuestros programas hacia el 2026.

Plan Estratégico Institucional			
Problema/s Prioritario/s		Objetivo/s Estratégico/s	
1. Falta de regulación y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado.		1. Regularizar y legalizar la operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de organizar, controlar y reducir la mora de expedientes.	
Causa/s Directa/s		Eje/s Estratégico/s	
1. Exceso de mora en la resolución de expedientes para la regulación del sistema del transporte público terrestre.		1. <i>MEJORAR EL CUMPLIMIENTO Y LA OPORTUNIDAD DEL SERVICIO</i>	
Nombre del Programa/s Institucional	Presupuesto total del Programa	Resultado Institucional	Meta Institucional (2026)
1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	L. 33,148,307.00	Un servicio de transporte publico legal y regularizado por la máxima autoridad en materia de transporte en Honduras.	18,758 documentos emitidos y entregados a nivel nacional para mejorar la legalidad del transporte



Plan Estratégico Institucional			
Problema/s Prioritario/s		Objetivo/s Estratégico/s	
2. Baja seguridad brindada en todas las modalidades de transporte por falta de certificación de pilotos y de realización de operativos		2. Mejorar la seguridad y la movilidad de la población hondureña en el transporte terrestre a través de la realización de operativos, capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros.	
Causa/s Directa/s		Eje/s Estratégico/s	
2. El concesionario presta un mal servicio de transporte público en todas sus modalidades al usuario.		2. <i>MEJORAR LA SEGURIDAD DE PERSONAS Y/O DE CARGA A NIVEL NACIONAL EN CUALQUIERA DE SUS MODALIDADES.</i>	
Nombre del Programa/s Institucional	Presupuesto total del Programa	Resultado Institucional	Meta Institucional (2026)
2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	L. 10,114,408.00	Un servicio de transporte público con mejores condiciones y seguridad para los usuarios de este.	6,921 certificados de conductores de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional

3.4 Resumen Estratégico

El IHTT tiene una guía integral que orienta la gestión y el desarrollo del instituto, proporcionando una dirección clara y un marco de referencia para la toma de decisiones estratégicas. Podemos ver en el siguiente cuadro la necesidad que satisface cada objetivo, el programa al cual pertenece y la prioridad de gobierno atendida para esta instancia nos referiremos al Plan Para La Construcción Del Estado Socialista Democrático Y El Desarrollo Integral Del Pueblo Hondureño.

Resumen Estrategia PEI				
Problema Prioritario	Objetivo Estratégico	Impacto (necesidad satisfecha en la sociedad por la IPR con la implementación PEI)	Programa Institucional	Prioridad de Gobierno Atendida
1. Falta de regulación y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado.	1. Regularizar y legalizar la operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de organizar, controlar y reducir la mora de expedientes.	1. Regularizado y autorizado el uso de vehículos particulares para el transporte de personas. 2. Subsidiada la tarifa de transporte de personas de forma directa	1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre.	1. Mejorar la conectividad, manteniendo la red vial nacional, portuaria y aeroportuaria para apoyar la producción y fomentar el crecimiento económico.

<p>2. Baja seguridad brindada en todas las modalidades de transporte por falta de certificación de pilotos y de realización de operativos</p>	<p>2. Mejorar la seguridad y la movilidad de la población hondureña en el transporte terrestre a través de la realización de operativos, capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros.</p>	<p>1. Regularizado y autorizado el uso de vehículos particulares para el transporte de personas. 2. Subsidiada la tarifa de transporte de personas de forma directa</p>	<p>2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.</p>	<p>Mejorar la conectividad, manteniendo la red vial nacional, portuaria y aeroportuaria para apoyar la producción y fomentar el crecimiento económico.</p>
--	--	--	--	---

3.5 Vinculación Interinstitucional

Como parte de la dirección estratégica se analiza la colaboración planificada y coordinada entre diferentes instituciones, con el fin de alcanzar objetivos comunes y maximizar el impacto de las acciones. Estas colaboraciones estratégicas pueden abarcar la utilización de recursos complementarios y el desarrollo de sinergias.

Vinculación Interinstitucional Estratégica				
Información Externa		Información Interna	Contribuciones	
Nombre de la otra institución	Programa de la otra institución	Programa Propio	Contribución del programa propio al de la otra institución	Contribución del programa de la otra institución al programa propio
Alcaldía Municipal		Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre.	Apoyo en los operativos municipales al realizarse movimientos masivos de personas	La renovación y solicitud de los permisos y certificados que emite el instituto para regular el transporte terrestre.
Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad Dirección Nacional de Vialidad y Transporte	13 Servicios Policiales De Vialidad Y Transporte	Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Apoyo en operativos de la Dirección Vial, asegurando que las unidades cuenten con sus certificados de pilotos y revisiones físicas técnicas mecánicas.	Promueve la certificación de pilotos a nivel nacional y el uso de talleres certificados por el IHTT. Regula el uso, circulación de vehículos automotores terrestres, sus reformas y demás disposiciones legales aplicables.

4. Monitoreo y evaluación

El monitoreo y la evaluación de los indicadores del Plan Estratégico Institucional (PEI) es el proceso fundamental para garantizar que el instituto avance hacia el logro de sus objetivos estratégicos de manera eficiente y efectiva. En la siguiente tabla se definen los indicadores que serán utilizados para medir el progreso hacia los objetivos estratégicos y se establecen las metas y estándares que representan el nivel de desempeño deseado.

Matriz Indicadores PEI															
Código	Objetivo Estratégico	Indicador	Línea Base	Meta				Valor Obtenido				Nivel de Cumplimiento			
			2022	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026
OE1	Regularizar y legalizar la operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de organizar, controlar y reducir la mora de expedientes.	Numero de documentos (permisos y concesiones) emitidos y entregados a nivel nacional para mejorar la legalidad del transporte	15503	17053	18758	20636	22696	19863	-	-	-	116%	-	-	-
OE2	Mejorar la seguridad y la movilidad de la población hondureña en el transporte terrestre a través de la realización de operativos, capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros.	Numero de certificados de formación de pilotos de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional para mejorar la calidad y seguridad del servicio	2221	4700	5170	5687	6227	5156	-	-	-	99%	-	-	-

Los indicadores permiten recopilar datos relevantes sobre el desempeño de manera periódica y consistente, el IHTT maneja seis indicadores para los dos programas que componen el direccionamiento estratégico. Estos son de calidad y eficacia, en los cuales se utilizan las cantidades generadas en un año versus las metas impuestas, en el caso de los indicadores de calidad se mide por el porcentaje de vehículos operando dentro de la ley de transporte terrestre y el porcentaje de conductores capacitados a nivel nacional.

Indicadores de Desempeño por Programa: Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre										
Indicadores de desempeño	Ejemplo Indicador	Formula	Línea	Metas					Análisis	Medio de Verificación
			Base	2022	2023	2024	2025	2026		
Eficacia Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Permisos de explotación el servicio público del transporte público vigentes.	Numero de permisos de explotación entregados al concesionario del servicio de transporte público.	2347	2582	2840	3124	3436	Mide la eficacia del programa según la meta.	Permisos de explotación emitidos y digitalizados	
Eficacia Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Certificados de Operación entregados concesionario del servicio de transporte público.	Numero de certificados de operación entregados al concesionario.	8092	8901	9791	10770	11847	Mide la eficacia del programa según la meta.	Certificados de operación emitidos y digitalizados.	
Eficacia Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Permisos Especiales entregados al concesionario del servicio de transporte público.	Numero de permisos especiales del transporte terrestre entregados al concesionario.	5064	5570	6127	6739	7413	Mide la eficacia del programa según la meta.	Permisos especiales emitidos y digitalizados	

<p>Eficacia</p> <p>Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.</p>	<p>% de reducción de mora en base a resoluciones de tramites</p>	<p>((Mora- Mora después de resoluciones resueltas) / Mora original) ×100</p>	17%	20%	25%	30%	32%	<p>Mide la cantidad de resoluciones que llegan a ser documentos entregados a los concesionarios</p>	<p>Porcentaje de resoluciones que se transforman en documentos entregados</p>
<p>Eficiencia</p> <p>Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.</p>	<p>Costo promedio por resolución de tramite</p>	<p>Cantidad de tramites resueltos / Presupuesto utilizado para resolución de los tramites</p>	2,826.39	3,471.78	3,358.60	3,092.98	2,853.53	<p>Mide el costo promedio de resolver cada tramite</p>	<p>Valor promedio de cada Tramite resuelto</p>
<p>Economía</p> <p>Miden los atributos, las capacidad o las características que tienen deben tener los bienes y servicios que se producen.</p>	<p>Ejecución de presupuesto para programa de regulación de concesiones</p>	<p>Presupuesto del programa ejecutado / Presupuesto del programa</p>	96%	96%	97%	98%	99%	<p>Mide los recursos económicos empleados para la ejecución del programa</p>	<p>Porcentaje del presupuesto del programa ejecutado</p>
<p>Calidad</p> <p>Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen o deben tener los bienes y servicios que se producen.</p>	<p>% de Resoluciones resueltas y emitidas</p>	<p>Cantidad de resoluciones emitidas/ Cantidad de resoluciones resueltas</p>	52%	55%	60%	65%	70%	<p>Mide el grado de resoluciones que después de resueltas llegan a ser emitidas</p>	<p>Porcentaje de resoluciones que pasan los filtros de calidad para emitir</p>

Indicadores de Desempeño por Programa: Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.										
Indicadores de desempeño	Ejemplo Indicador	Formula	Línea Base	Metas					Análisis	Medio de Verificación
			2022	2023	2024	2025	2026			
Economía Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen los bienes y servicios que se producen.	Ejecución de presupuesto para programa de regulación de movilidad	Presupuesto del programa ejecutado / Presupuesto del programa	87%	88%	90%	92%	95%	Mide los recursos económicos empleados para la ejecución del programa	Porcentaje del presupuesto del programa ejecutado	
Eficiencia Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	% de pilotos que aprueban el programa de certificación	Cantidad de pilotos certificados / Cantidad de pilotos inscritos en el programa	70%	80%	85%	90%	95%	Mide la cantidad de pilotos que aprueban el programa del total inscrito	Porcentaje de aprobación de las pruebas	
Eficacia Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Operativos de supervisión de inspectoría realizados	Numero de operativos de supervisión de inspectoría realizados	4200	4620	5082	5590	6149	Mide la eficacia del programa según la meta.	Numero de operativos registrados a nivel nacional	

Calidad Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen los bienes y servicios que se producen.	% de vehículos de transporte que operan bajo el reglamento de la ley	# Vehículos que operan bajo el reglamento/ # Vehículos pesados	70%	70%	70%	75%	80%	Mide el grado de vehículos que operan bajo la ley de transporte terrestre	Numero de Permisos Eventuales y de Demanda Extraordinaria entregados al concesionario del servicio público de transporte.
---	--	---	-----	-----	-----	-----	-----	---	---

ANEXOS

Relevancia del Sector Transporte

Conexión regional e internacional

Honduras depende en gran medida del transporte para facilitar el comercio regional e internacional. Los puertos y aeropuertos son puntos clave para la importación y exportación de bienes, y una infraestructura de transporte eficiente es esencial para mantener y mejorar las relaciones comerciales con otros países.

Movilidad de personas

El transporte terrestre, en particular, es esencial para la movilidad de personas dentro del país. Ya sea para ir al trabajo, acceder a servicios básicos o viajar por placer, un sistema de transporte eficiente contribuye a mejorar la calidad de vida de la población.

Desarrollo económico

Un sistema de transporte eficiente reduce los costos logísticos y facilita el movimiento de mercancías, lo que puede impulsar el crecimiento económico. Las empresas dependen del transporte para distribuir productos de manera oportuna y rentable.

Generación de empleo

La operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte, como carreteras, puertos y aeropuertos, generan empleo directo e indirecto. Además, el transporte facilita la conectividad entre regiones, estimulando el desarrollo de actividades económicas en áreas previamente aisladas.

Turismo

Honduras cuenta con atractivos turísticos, y un sistema de transporte eficiente es esencial para el desarrollo de la industria turística. Los visitantes dependen de buenas conexiones de transporte para acceder a destinos turísticos, lo que a su vez impulsa la economía local.

Integración social y acceso a servicios

Un sistema de transporte bien desarrollado mejora la integración social al permitir que las personas accedan a servicios esenciales, como educación y atención médica, de manera más efectiva. Además, contribuye a reducir las desigualdades al facilitar el acceso a oportunidades para comunidades en áreas rurales y urbanas.

Estructura de Gobierno

Decreto 78-2022

Donde se crea un fondo a favor de los usuarios del Servicio de Transporte Público en la modalidad de bus urbano, para ser aplicado como una compensación económica provisional del pasaje a los usuarios, con el objeto de evitar un incremento de las tarifas previamente establecidas. Beneficio que es canalizado a través de los concesionarios que prestan el servicio de transporte público de personas en la modalidad de bus urbano a nivel nacional. Adicionalmente al monto establecido se designa un monto para cubrir el gasto operativo y de contratación del recurso humano necesario durante la vigencia del Decreto creando un programa de subsidio destinado de manera directa a cada usuario del Sistema de Transporte Público en Modalidad de Bus Urbano.

Decreto No. 61-2019

En este se reforman los artículos donde se define la demanda extraordinaria como un requerimiento del servicio de transporte colectivo que excede de forma temporal las previsiones originales de la operación ordinaria del servicio. También se define la extensión de ruta como la ampliación de una concesión ya otorgada, siempre que el hacerlo, sea lo más conveniente a los intereses de los usuarios, si la misma no se encuentra cubierta por otras concesiones o las existentes no logren satisfacer la demanda.

A su vez se ingresa el concepto de área courbana como un espacio territorial constituido por áreas contiguas urbanas o rurales mediando una distancia por carretera principal entre ellas, que no sobrepasan los kilómetros que el Instituto apruebe y que, por sus crecimientos poblacionales y físicos, ha llegado a conformar una situación de courbanización, cuyo progresivo crecimiento las ha puesto en contacto, sin perjuicio que sus gobiernos locales sean funcionalmente independientes entre sí.

Se define el Bus de Tránsito Rápido (BTR) como un sistema de alta calidad basado en buses que proporcionan movilidad urbana rápida, cómoda y de relación favorable costo –beneficio a través de la provisión de infraestructura de carriles segregados, operación rápida y frecuente y excelencia en mercadeo y servicio al cliente.

Se da a conocer el incremento de unidad como un derecho que tiene todo concesionario legalmente autorizado, para solicitar ante el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT), se le conceda la autorización para el aumento de unidades de transporte con las cuales brinda el servicio de transporte público, vinculando este aumento a la concesión que ya tiene autorizada, con el propósito de satisfacer la demanda generada producto de incrementos

poblacionales o comerciales que se generen y requieran ser satisfechas, previo al cumplimiento de los requisitos para ello y conforme al tipo de modalidad que pretende incrementar.

Se establecen las atribuciones de la Inspectoría General de Transporte (IGTT) y la función de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre (ENTT). Se limita a los vehículos destinados al transporte público terrestre a que no pueden ser utilizados para fines distintos a lo establecido en el Permiso de Explotación y Certificado de Operación, ni para uso particular del titular o de otras personas, salvo permiso otorgado por el Instituto.

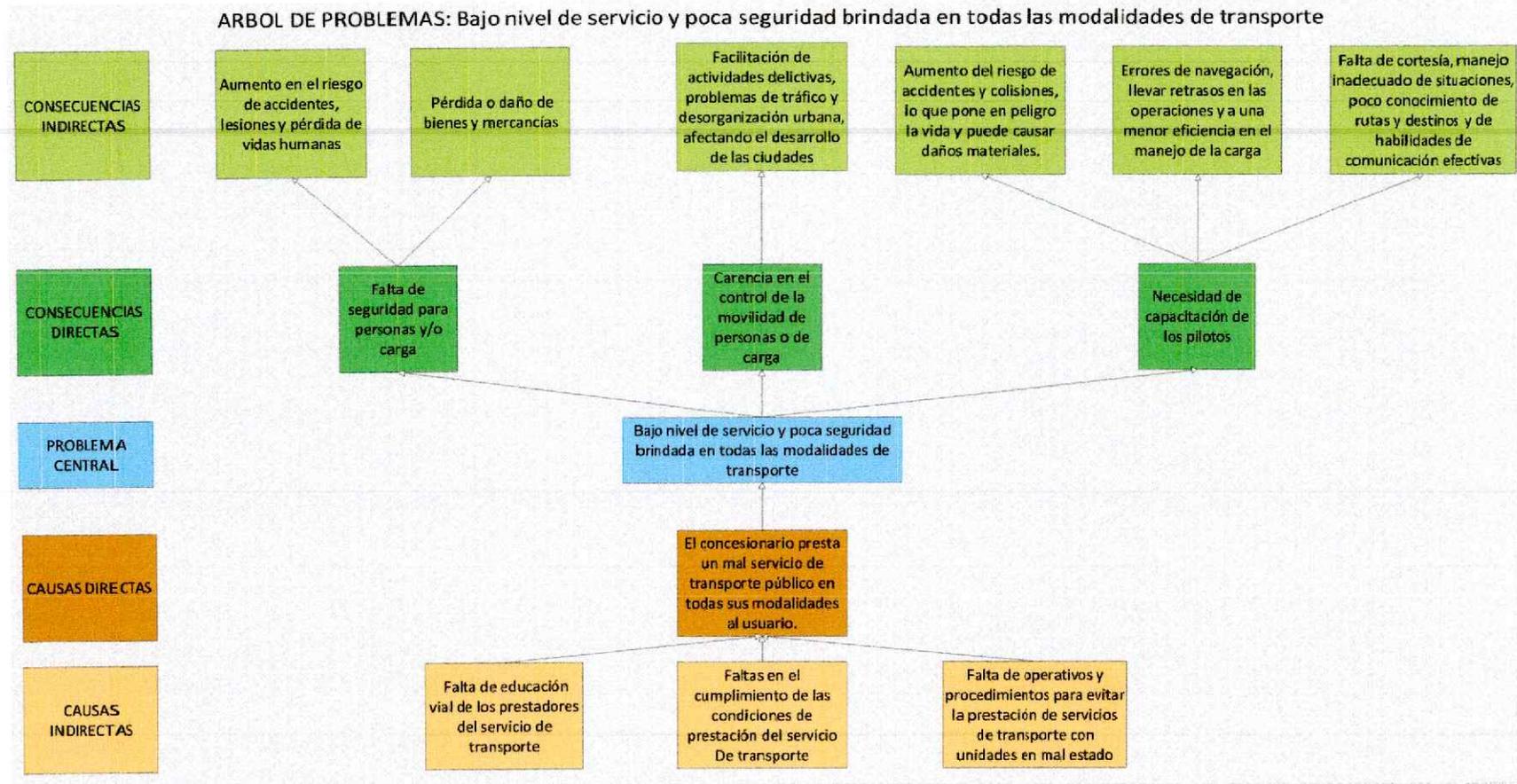
Se aclara que el Instituto puede otorgar nuevas concesiones, con los estudios relacionados pueden realizarse por rutas, zonas o regiones con la finalidad de reducir tiempo, costos y esfuerzo en su elaboración y lograr con ello mayor eficiencia y eficacia en su otorgamiento.

Se da entender lo que es la carga especializada y la correspondiente solicitud de requisitos para la autorización para transportar este tipo de carga. Se establecen los montos a pagar por la emisión de los Permisos de Explotación, Certificados de Operación correspondiente a la concesión, permisos de transporte especial y de demanda extraordinaria.

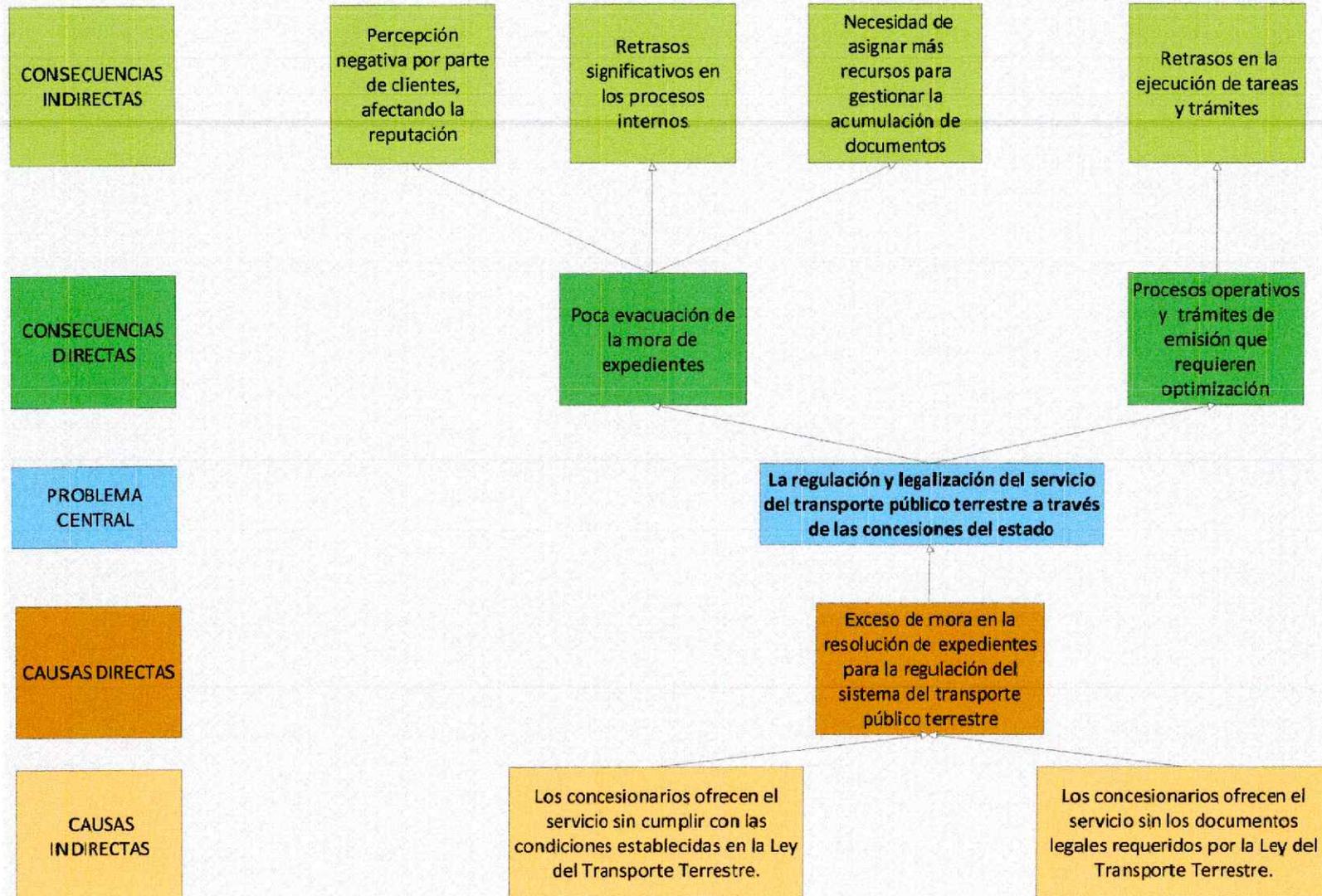
Se establece que las sanciones están sujetas al régimen de incremento gradual de sanciones, aplicable a todos los tipos de infracción (muy grave, grave y leve). Se informa que todos los concesionarios deben, obligatoriamente y cuando el Instituto así lo determine, realizar la rotulación de sus rutas, números de registro y clase de servicio que se presta. Igualmente, que el Instituto debe realizar una revisión del censo de Unidades continua. Se introduce la Ventanilla Única para la presentación, conocimiento y resolución de toda la tramitología que conozca el Instituto. Se orienta a que los trámites en línea, son aquellos en el que el concesionario o su apoderado procesal hace uso de plataformas tecnológicas, para presentar y darle seguimiento a sus solicitudes.

Se autoriza a el IHTT para ejecutar o solicitar, según corresponda, a la dependencia correspondiente del Registro Vehicular (RV) del Instituto de la Propiedad (IP), el bloqueo temporal o definitivo de placas de alquiler o de placas particulares y a solicitar los desbloques que considere procedentes, facilitando y autorizando el Instituto de la Propiedad (IP) tales procesos, así mismo, queda autorizado el Instituto para ejecutar o solicitar, según corresponda, al Instituto de la Propiedad (IP).

Arboles de Problemas



ARBOL DE PROBLEMAS: Falta de regulación y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado



Análisis de los Instrumentos Legales del IHTT

Tabla 2: Análisis de normativa legal IHTT

Tabla de Instrumentos Legales del Instituto de Transporte Terrestre

No.	NOMBRE DEL INSTRUMENTO O JURIDICO	OBJETO INSTRUMENTO JURIDICO	DESAFÍOS ACTUALES	VACÍOS LEGALES	AJUSTES RECOMENDADOS
1	Ley Del Transporte De Honduras, Decreto 155-2015	Obtener para los usuarios del servicio público y especial de transporte las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad eficiencia, economía y representatividad establecidas bajo el principio de equidad, en cuanto a la inversión realizada por los prestadores del mismo en consonancias con los tratados internacionales sobre la materia ratificados por el estado de Honduras.	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de nuevas modalidades para regular los nuevos servicios de transporte. • Modernización de las unidades en las diferentes modalidades. • Diferenciación de funciones en el organigrama institucional. • Renovaciones de unidades de reserva. • Tramites sin cobros. 	<ul style="list-style-type: none"> • Medio de publicación de la nueva modalidad. • Cantidades y limitantes para establecer los cobros por estudios de factibilidad. • Limitantes y beneficio de la creación de nuevas modalidades. • No hay mención de las unidades de reserva. • Modificación en las tasas de cobro de manera 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer los limitantes y beneficios de creación de nuevas modalidades dentro transporte sin afectar a las concesiones existentes • Ampliar facultades de la comisión directiva • Aprobar la modificación de tasas, así como establecer un cobro claro para los estudios de factibilidad. • Determinar en qué casos se deberá necesitar un estudio de factibilidad en unidades propuestas o renovadas.

			<ul style="list-style-type: none"> • Creación de nuevas modalidades para regular los nuevos servicios de transporte. 	<p>regular e incluir cobro por tramites que se realizan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Determinación exacta de las multas 	
2	Reglamento General De La Ley De Transporte Terrestre De Honduras	Regular las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte Terrestre de Honduras, respecto a la prestación del servicio público y especial de transporte terrestre de personas, carga y mercancía y las disposiciones que regulen a vehiculos particulares.	<ul style="list-style-type: none"> • Regulación del transporte internacional de pasajeros • Establecer las condiciones de espacio útil para zonas donde las condiciones topográficas son irregulares. • Creación y publicación para regulación correcta de terminales de transporte a nivel nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe regulación al transporte de pasajeros internacional. • No existe regulación para las unidades con menor antigüedad que las que ya se encuentren propuestas en un C.O. o PES pero que estén dentro de la antigüedad establecida en ley. • Las prohibiciones deben de ser modificadas ya que se encuentran muchos vacíos 	<ul style="list-style-type: none"> • Regular las diferentes modalidades específicamente. • Regular las sobredimensiones a nivel nacional. • Establecer reglamentos sobre los talleres certificados por el IHTT. • Regular la creación y distribución de terminales. • Cambio en las medidas disciplinarias. • Un orden de aplicación de sanciones, ya que existen infracciones que se encuentran no reguladas. • La observación de que el IHTT se rige por ley de servicio civil ya que el reglamento remite.

Marco Legal del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre

El congreso nacional mediante el **Decreto No.155-2015** de **17 de diciembre del año 2015**, publicado el **30 de marzo del 2016**, puso en vigencia la **Ley del Transporte Terrestre de Honduras**, misma que establece como autoridad en materia de transporte al **Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT)**, como entidad desconcentrada con su propio presupuesto y competencia en todo territorio del estado.

El IHTT como institución desconcentrada de la **Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP)**, pasa a ser una **institución desconcentrada de la ahora conocida secretaria de Estado en los despachos de Infraestructura y Transporte (SIT)**, reformada mediante decreto ejecutivo **PCM 023-2023**, donde menciona dentro de sus competencias en su artículo 74. ... d. La rectoría sobre la supervisión y control del transporte terrestre, así como de la navegación y transporte aéreos, de conformidad con las leyes sobre la materia.

Funciones del IHTT

La Ley del Transporte Terrestre de Honduras en su Artículo 5.- para garantizar la eficacia y eficiencia del Sistema de Transporte Terrestre establece las siguientes competencias de la institución:

1. Velar por el cumplimiento de la Ley del Transporte Terrestre de Honduras
2. Asegurar la adecuada utilización de los recursos disponibles y su máximo rendimiento.
3. Coordinar sus actuaciones bajo los principios de unidad de criterio, celeridad y simplificación de sus procedimientos, en observancia de la Ley de Procedimiento Administrativo.
4. Velar por que se respeten los principios de servicio público y especial, así como la protección del ambiente.
5. Dar cumplimiento a la Ley de Procedimiento Administrativo, respetando el debido proceso.
6. Supervisar y velar la calidad del servicio por parte de los concesionarios de transporte de personas, para lo cual puede dictar las medidas cautelares necesarias para garantizar la continuidad y eficiencia del servicio público, entre ella: la sustitución temporal o permanente del concesionario del servicio, especialmente cuando se ponga en riesgo la vida y seguridad de los usuarios.
7. Atender las demandas de los usuarios en las políticas de mejoramiento de la calidad del servicio regulado.

Ficha de Direccionamiento Estratégico del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre para regularización y legalización del servicio de transporte público terrestre

1. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO			
Problema prioritario:	Falta de regulación y legalización del servicio del transporte público terrestre a través de las concesiones del estado.		
Causas del problema:	Causa directa 1: Exceso de mora en la resolución de expedientes para la regulación del sistema del transporte público terrestre.	Eje estratégico 1.1:	MEJORAR EL CUMPLIMIENTO Y LA OPORTUNIDAD DEL SERVICIO
	Causa indirecta 1.1: Los concesionarios ofrecen el servicio sin cumplir con las condiciones establecidas en la Ley del Transporte Terrestre.	Actividad Estratégica 1.1.1	Evacuar la mora de expedientes.
	Causa indirecta 1.2: Los concesionarios ofrecen el servicio sin los documentos legales requeridos por la Ley del Transporte Terrestre.	Actividad Estratégica 1.2.1	Optimizar los procesos operativos y los trámites de emisión de permisos, certificados y acreditaciones.
Objetivo Estratégico	1. Regularizar y legalizar la operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de organizar, controlar y reducir la mora de expedientes.		
Programa (s) principal (es):	1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	Responsable Directo:	Gerencia de Operaciones
		Corresponsable:	Secretaría General
Proyecto de cada programa principal:	1. Evacuación de mora.	Responsable Directo:	Secretaría General
	2. Digitalización de Expedientes	Responsable Directo:	Gerencia de Operaciones

Ficha de Direccionamiento Estratégico del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre para el nivel de servicio y seguridad brindado en las modalidades de transporte

2. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO			
Problema prioritario:	El bajo nivel de servicio y poca seguridad brindada en todas las modalidades de transporte		
	Causa directa 1: El concesionario presta un mal servicio de transporte público en todas sus modalidades al usuario.	Eje estratégico 2.1:	Mejorar la seguridad de personas y/o de carga a nivel nacional en cualquiera de sus modalidades.
	Causa indirecta 2.1: Falta de educación vial por parte de los prestadores del servicio.	Actividad Estratégica 2.1.1	Mejorar la seguridad de personas y/o de carga a nivel nacional en cualquiera de sus modalidades.
	Causa indirecta 2.2: Faltas en el cumplimiento de las condiciones de prestación del servicio establecido en la ley y su reglamento.	Actividad Estratégica 2.2.1	Mejorar el control de la movilidad de personas o de carga a nivel nacional en cualquiera de sus modalidades.
	Causa indirecta 2.3: Falta de operativos y procedimientos para evitar la prestación de servicios de transporte con unidades en mal estado	Actividad Estratégica 2.3.1	Modernización de unidades y servicio de recaudo.
Objetivo Estratégico	2. Mejorar la seguridad y la movilidad de la población hondureña en el transporte terrestre a través de la realización de operativos, capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros.		
Programa (s) principal (es):	2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Responsable Directo:	Inspectoría General
		Corresponsable:	Escuela Nacional de Transporte
Proyecto de cada programa principal:	1. Modernización del Transporte	Responsable Directo:	Gerencia de Movilidad
	2. Censo de Usuarios	Responsable Directo:	Gerencia de Movilidad
	3. Verificación de Unidades de Transporte Urbano	Responsable Directo:	Gerencia de Movilidad

Ficha de Matriz de Indicadores Estratégicos

MATRIZ DE INDICADORES ESTRATÉGICOS						
Objetivo Estratégico	Indicador Estratégico	Meta				
		Línea Base	2023	2024	2025	2026
Regularizar y legalizar la operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de organizar, controlar y reducir la mora de expedientes.	Numero de permisos de explotación emitidos y entregados.	2,347	2,582	2,840	3,124	3,436
	Numero de certificados de operación emitidos y entregados.	8,092	8,901	9,791	10,770	11,847
	Numero de permisos especiales emitidos y entregados.	5,064	5,570	6,027	6,739	7,413
	% de reducción de mora en base a resoluciones de tramites	17%	20%	25%	30%	32%
	Ejecución de presupuesto para programa de regulación de concesiones	96%	96%	97%	98%	99%
Mejorar la seguridad y la movilidad de la población hondureña en el transporte terrestre a través de la realización de operativos, capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros.	Numero de operativos realizados al servicio de transporte.	4200	4620	5082	5590	6149
	% de vehículos de transporte de carga que operan bajo el reglamento para la conservación vial.	70%	70%	70%	86%	90%
	Número de conductores certificados para el servicio de transporte público.	4700	5170	5687	6227	6881
	Ejecución de presupuesto para programa de regulación de movilidad.	87%	88%	90%	92%	95%

Ficha de Matriz de Productos Finales e Indicadores/ Producto Intermedio por Año

PRODUCTOS FINALES E INDICADORES / PRODUCTO INTERMEDIO POR AÑO					
Programa 1: Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre					
Año 2023					
Objetivo Estratégico:	Emisión de certificados, permisos y documentos legales de gestión para asegurar y regular la operatividad del servicio de transporte en todas sus modalidades.				
Resultado institucional:	Un servicio de transporte público legal y regularizado por la máxima autoridad en materia de transporte en Honduras.	Indicador			
		Permisos de explotación a el servicio público del transporte público vigentes.			
Producto final 1:	Permisos de Explotación emitidos y entregados	Indicador		Meta	
		Numero de permisos de explotación emitidos y entregados.		2.347 permisos de explotación emitidos y entregados	
Productos Intermedios		Fuente de financiamiento	Ente de financiamiento	Costo Aproximado por producto intermedio	Meta
	1.1 Proyectos de resolución	2 Fondos Nacionales: Financiamiento interno	Tesorería Nacional de la Republica	L. 15,077,485.00	12,000

PRODUCTOS FINALES E INDICADORES / PRODUCTO INTERMEDIO POR AÑO					
Programa 1: Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre					
Producto final 2:	Certificados de Operación emitidos y entregados	Numero de certificados de operación emitidos y entregados.	8,092 certificados de operación emitidos y entregados		
		Fuente de financiamiento	Ente de financiamiento	Costo Aproximado por producto intermedio	Meta
Productos Intermedio	2.1 Dictámenes legales	2 Fondos Nacionales: Financiamiento interno	Tesorería Nacional de la Republica	L. 10,114,408.00	12,000
Producto final 3:	Permisos Especiales emitidos y entregados	Numero de permisos especiales emitidos y entregados	5,064 permisos especiales emitidos y entregados		
		Fuente de financiamiento	Ente de financiamiento	Costo Aproximado por producto intermedio	Meta
Productos Intermedio	3.1 Proyecto de resolución para permiso especial	1. Fondos Nacionales: Fondos Propios	Tesorería Nacional de la Republica	L. 7,956,414.00	5,064

PRODUCTOS FINALES E INDICADORES / PRODUCTO INTERMEDIO POR AÑO					
Programa 2: Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.					
Año 2023					
Objetivo Estratégico:	Realización de operativos, inspecciones, emisión de permisos eventuales, capacitación y formación de conductores profesionales para mejorar la movilidad y seguridad del usuario del servicio.				
Resultado institucional:	Un servicio de transporte público con mejores condiciones y seguridad para los usuarios de este.			Indicador	
				% de vehículos de transporte que operan bajo el reglamento de la ley.	
Producto final 1:	Vehículos de transporte de carga que operan bajo el reglamento para la conservación vial.	Indicador		Meta	
		% de vehículos de transporte de carga que operan bajo el reglamento para la conservación vial.		70%	
Productos Intermedios		Fuente de financiamiento	Ente de financiamiento	Costo Aproximado por producto intermedio	Meta
	1.1 Operativos de transporte con bascula móvil	1. Fondos Nacionales: Fondos Propios	Fuente 12	L. 14,525,966.00	4,200
Producto final 2:	Operativos realizados para combatir la ilegalidad en el servicio de transporte público.	Numero de operativos realizados para combatir la ilegalidad en el servicio de transporte público.		6,095 operativos realizados	
		Fuente de financiamiento	Ente de financiamiento	Costo Aproximado por	Meta

PRODUCTOS FINALES E INDICADORES / PRODUCTO INTERMEDIO POR AÑO					
Productos Intermedio				producto intermedio	
	2.1 Permisos Eventuales y de demanda extraordinaria	1. Fondos Nacionales: Fondos Propios	Tesorería Nacional de la Republica	L. 20,971,937.00	2,347
Producto final 3:	Certificación de conductores para la disminución de accidentes viales		Número de conductores certificados para el servicio de transporte		
Productos Intermedio		Fuente de financiamiento	Ente de financiamiento	Costo Aproximado por producto intermedio	Meta
	3.1 Archivo de Pilotos	1. Fondos Nacionales: Fondos Propios	Tesorería Nacional de la Republica	L. 8,121,919.00	3,316

Fichas de Matrices de Vinculaciones de los Programas

Vinculación Visión de País		
PROGRAMA	Objetivo	Meta
1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	4. Un Estado moderno, transparente, responsable, eficiente y competitivo.	Un servicio de transporte público legal y regularizado por la máxima autoridad en materia de transporte en Honduras.
2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	3. Una Honduras productiva, generadora de oportunidades y empleo, que aprovecha de manera sostenible sus recursos y reduce la vulnerabilidad ambiental.	Un servicio de transporte público con mejores condiciones y seguridad para los usuarios de este.

Vinculación a la Agenda Nacional Objetivos de Desarrollo Sostenible (AN-ODS)			
PROGRAMA	Objetivo AN-ODS	Meta AN-ODS	Indicador AN-ODS
1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	Sin vinculación	Sin vinculación	Sin vinculación
2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Sin vinculación	Sin vinculación	Sin vinculación

Vinculación al Plan para la Construcción del Estado Socialista Democrático y el Desarrollo Integral del Pueblo Hondureño

PROGRAMA	GABINETE	EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO	RESULTADO SECTORIAL	INDICADOR SECTORIAL
1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	2. Gabinete de Infraestructura	EE3.12 Infraestructura Logística y Transporte	OEE3.12 Mejorar la conectividad, manteniendo la red vial nacional, portuaria y aeroportuaria para apoyar la producción y fomentar el crecimiento económico.	REE3.12.7 Regularizado y autorizado el uso de vehículos particulares para el transporte de personas.	Sin vinculación a Indicador de Resultado Sectorial
2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	2. Gabinete de Infraestructura	EE3.12 Infraestructura Logística y Transporte	OEE3.12 Mejorar la conectividad, manteniendo la red vial nacional, portuaria y aeroportuaria para apoyar la producción y fomentar el crecimiento económico.	REE3.12.6 Subsidiada la tarifa de transporte de personas de forma directa.	Sin vinculación a Indicador de Resultado Sectorial

Vinculación a Ejes Transversales

PROGRAMA	EJE TRANSVERSAL
1. Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre.	Transformación digital (innovación tecnológica)
2. Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Sostenibilidad ambiental, Transformación digital (innovación tecnológica) y seguridad vial

Fichas de Monitoreo y Seguimiento

Institución	INSTITUTO HONDUREÑO DE TRANSPORTE TERRESTRE
Misión	Somos la entidad que regula y aplica la Ley del de transporte terrestre en Honduras, con la finalidad de garantizar un servicio de calidad, seguridad, comodidad, economía y eficiencia en los procesos de atención a los usuarios y concesionarios del rubro, contribuyendo a que el país sea un territorio competitivo.
Visión	Ser la institución rectora del sistema integral del transporte terrestre nacional, logrando la excelencia en el servicio público y especial de transporte, garantizando la integralidad, seguridad, comodidad y movilidad de los usuarios dentro y fuera del territorio nacional, contribuyendo a que el país se consolide como plataforma logística.

Matriz Direccionamiento PEI																
Código	Objetivo Estratégico	Indicador del Problema	Línea Base	Meta					Valor Obtenido				Nivel de Cumplimiento			
			2022	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026	
OE1	Regularizar y legalizar la operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de organizar, controlar y reducir la mora de expedientes.	Numero de documentos emitidos y entregados a nivel nacional para mejorar la legalidad del transporte	15503	17053	18758	20636	22696	19863	0.00	0.00	0.00	116%	0%	0%	0%	
OE2	Mejorar la seguridad y la movilidad de la población hondureña en el transporte terrestre a través de la realización de operativos, capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros.	Numero de certificados de conductores de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional para mejorar la calidad y seguridad del servicio	4700	5170	5687	6227	6881	5156	0.00%	0.00%	0.00%	99%	0%	0%	0%	
Promedio Cumplimiento																

Objetivo Estratégico (PEI)	Programa	Resultado Institucional (POA)	Producto Final	Indicador (Producto Final)	Indicador			Programación Física			
					Unidad de Medida	Fórmula	Línea base	2023	2024	2025	2026
Organizar, regular y controlar la legalización y operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de reducir la mora de expedientes.	Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	Un servicio de transporte público legal y regularizado por la máxima autoridad en materia de transporte en Honduras.	Legalizado y ordenado el servicio de transporte público a través de la gestión de concesiones.	Numero de documentos emitidos y entregados a nivel nacional para mejorar la legalidad del transporte	Acumulado	Cantidad de documentos emitidos y entregados a nivel nacional	15503	17053	18758	20636	2

Realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la población hondureña.	Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Un servicio de transporte público con mejores condiciones y seguridad para los usuarios de este.	Mejorado la movilidad y un servicio del transporte terrestre sostenible en honduras.	Numero de certificados de conductores de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional para mejorar la calidad y seguridad del servicio	Acumulado	Cantidad de certificados de conductores de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional	4700	5170	5687	6227	€
--	---	--	--	--	-----------	---	------	------	------	------	---

Alcance territorial (Municipal)	Programación Financiera (Por Año)		Alineamiento AN ODS		Alineamiento PEG			Alineamiento Visión de País		Resp
	Gasto Corriente	Gasto de Capital	ODS	Meta	Sector	Eje Estratégico	Resultado Sectorial	Objetivo	Meta	Depar Dir
FCO MORAZÁN	22,976,777	10,171,530	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad	9.1.1 Índice del pilar de infraestructura del ICG	Gabinete de Infraestructura	EE3.12 Infraestructura Logística y Transporte	REE3.12.7 Regularizado y autorizado el uso de vehículos particulares para el transporte de personas.	Un Estado moderno, transparente, responsable, eficiente y competitivo.	Un servicio de transporte público legal y regularizado por la máxima autoridad en materia de transporte en Honduras.	Dir Eje

FCO MORAZÁN	10,056,908	57,500	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad	9.1.2.a Toneladas métricas de carga total anual por puerto	Gabinete de Infraestructura	EE3.12 Infraestructura Logística y Transporte	REE3.12.6 Subsidiada la tarifa de transporte de personas de forma directa.	Una Honduras productiva, generadora de oportunidades y empleo, que aprovecha de manera sostenible sus recursos y reduce la vulnerabilidad ambiental.	Un servicio de transporte público con mejores condiciones y seguridad para los usuarios de este.	Insp Gen Trar Terri Escuel de Tr Ter
-------------	------------	--------	---	--	-----------------------------	---	--	--	--	--------------------------------------

Objetivo Estratégico	Programa	Producto Final	Indicador de Producto final (Efecto/ Resultado)	Metas Físicas		Tiempo		Costo		Indicadores			C
				Programada	Ejecutada	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Eficacia	Eficiencia	Efectividad	
Organizar, regular y controlar la legalización y operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de reducir la mora de expedientes.	Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	Legalizado y ordenado el servicio de transporte público a través de la gestión de concesiones.	Numero de documentos emitidos y entregados a nivel nacional para mejorar la legalidad del transporte	2347	2327	1 año	1 año	33,148,307	22,970,641	99%	121%	110%	r co al

Realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la población hondureña.	Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Mejorado la movilidad y un servicio del transporte terrestre sostenible en honduras.	Numero de certificados de conductores de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional para mejorar la calidad y seguridad del servicio	70	73	1 año	1 año	10,114,408	7,184,339.47	104%	123%	114%	Total
--	---	--	--	----	----	-------	-------	------------	--------------	------	------	------	-------

Vinculación por Objetivos Estratégicos								
Objetivos Estratégicos	Programas	Producto Final	Visión de Largo Plazo			To		
Organizar, regular y controlar la legalización y operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de reducir la mora de expedientes.	Regulación y control de concesiones del servicio del transporte terrestre	Legalizado y ordenado el servicio de transporte público a través de la gestión de concesiones.	Objetivo	2* Una Honduras que se desarrolla en democracia, con seguridad y sin violencia				
			Meta	SIN VINCULACIÓN				
						PEG		To
			Sector	Gabinete de Infraestructura				
			Eje Estratégico	EE3.12 Infraestructura Logística y Transporte				
			Resultado Sectorial	REE3.12.7 Regularizado y autorizado el uso de vehículos particulares para el transporte de personas.				
			Indicador PEG	Sin Vinculación				
						Agenda AN-ODS		To
			ODS Vinculados	ODS.3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos a todas las edades				
			Metas Vinculadas	Sin Vinculación				
			Indicador ODS	Sin Vinculación				
Realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de	Regulación y control de movilidad del transporte terrestre.	Mejorado la movilidad y un servicio del transporte terrestre sostenible en honduras.	Visión de Largo Plazo			To		
			Objetivo	2* Una Honduras que se desarrolla en democracia, con seguridad y sin violencia				
			Meta	SIN VINCULACIÓN				
						PEG		To
			Sector	Gabinete de Infraestructura				
			Eje Estratégico	EE3.12 Infraestructura Logística y Transporte				
			Resultado Sectorial	REE3.12.6 Subsidiada la tarifa de transporte de personas de forma directa.				

la población hondureña.			Indicador PEG	Sin Vinculación	To	
			Agenda AN-ODS			
			ODS Vinculados	ODS.3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos a todas las edades		
			Metas Vinculadas	Sin Vinculación		
			Indicador ODS	Sin Vinculación		

Tabla Resumen de Vinculación							
Objetivos Estratégicos PEI	Resultados-Metas Vinculados			Indicadores			Totales
	PNRH	PEG	AN ODS	PNRH	PEG	AN ODS	
Organizar, regular y controlar la legalización y operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de reducir la mora de expedientes.	2* Una Honduras que se desarrolla en democracia, con seguridad y sin violencia	REE3.12.7 Regularizado y autorizado el uso de vehículos particulares para el transporte de personas.	ODS.3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos a todas las edades	Sin Vinculación	Sin Vinculación	Sin Vinculación	3
Realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la población hondureña.	2* Una Honduras que se desarrolla en democracia, con seguridad y sin violencia	REE3.12.6 Subsidiada la tarifa de transporte de personas de forma directa.	ODS.3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos a todas las edades	Sin Vinculación	Sin Vinculación	Sin Vinculación	3

Indicadores de desempeño		Ejemplo Indicador	Formula	Línea Base	Metas					Análisis	Medio de Verificación
				2022	2023	2024	2025	2026			
Eficacia	Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Permisos de explotación del servicio público vigentes.	Numero de permisos de explotación entregados al concesionario del servicio de transporte público.	2347	2582	2840	3124	3436	Mide la eficacia del programa según la meta	Permisos de explotación emitidos y digitalizados	
Eficacia	Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Certificados de Operación entregados al concesionario del servicio de transporte público.	Numero de certificados de operación entregados al concesionario.	8092	8901	9791	10770	11847	Mide la eficacia del programa según la meta	Certificados de operación emitidos y digitalizados	
Eficacia	Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Permisos Especiales entregados al concesionario del servicio de transporte público.	Numero de permisos especiales del transporte terrestre entregados al concesionario.	5064	5570	6127	6739	7413	Mide la eficacia del programa según la meta	Permisos especiales emitidos y digitalizados	

Eficiencia	Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	% de reducción de mora en base a resoluciones de tramites	((Mora- Mora después de resoluciones resueltas) / Mora original) ×100	17%	20%	25%	30%	32%	Mide la cantidad de resoluciones que llegan a ser documentos entregados a los concesionarios	Porcentaje de resoluciones que se transforman e documentos entregados
Economía	Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen o deben tener los bienes y servicios que se producen.	Ejecución de presupuesto para programa de regulación de concesiones	Presupuesto del programa ejecutado / Presupuesto del programa	96%	96%	97%	98%	99%	Mide los recursos Económicos empleados para la ejecución del programa	Porcentaje del presupuesto del programa ejecutado
Calidad	Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen o deben tener los bienes y servicios que se producen.	Resoluciones resueltas y emitidas	Cantidad de resoluciones emitidas/ Cantidad de resoluciones resueltas						Mide el grado de resoluciones que después de resueltas llegan a ser emitidas	Porcentaje de resoluciones que pasan los filtros de calidad para emitir

Indicadores de Desempeño por Programa: Regulación y control de movilidad del transporte terrestre

Indicadores de desempeño	Ejemplo Indicador	Formula	Línea Base	Metas					Análisis	Medio de Verificación
			2022	2023	2024	2025	2026			
Economía	Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen o deben tener los bienes y servicios que se producen.	Ejecución de presupuesto para programa de regulación de movilidad	Presupuesto del programa ejecutado / Presupuesto del programa	87%	88%	90%	92%	95%	Mide los recursos económicos empleados para la ejecución del programa	Porcentaje del presupuesto del programa ejecutado
Eficiencia	Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	% de pilotos que aprueban el programa de certificación	Cantidad de pilotos certificados / Cantidad de pilotos inscritos en el programa	70%	80%	85%	90%	95%	Mide la cantidad de pilotos que aprueban el programa de total inscrito	Porcentaje de aprobación de las pruebas
Eficacia	Dan evidencia sobre el grado en que se están alcanzando los objetivos descritos.	Operativos de supervisión de inspectoría realizados	Numero de operativos de supervisión de inspectoría realizados	4200	4620	5082	5590	6149	Mide la eficacia del programa según la meta.	Numero de operativos registrados a nivel nacional

Calidad	Miden los atributos, las capacidades o las características que tienen o deben tener los bienes y servicios que se producen.	% de vehículos de transporte que operan bajo el reglamento de la ley	# Vehículos que operan bajo el reglamento/ # Vehículos pesados	70%	70%	70%	75%	80%	Mide el grado de vehículos que operan bajo la ley de transporte terrestre	Numero de Permisos Eventuales y de Demanda Extraordinaria entregados concesionario del servicio público de transporte.

Tipo de Indicador	
Impacto	Resultados / Eficiencia / Economía
	X
Descripción Técnica del indicador	
Nombre del descriptor	Permisos de explotación, certificados de operación y permisos especiales al servicio público del transporte público vigentes.
Definición	Medir los proyectos de resolución emitidos para otorgar los permisos de explotación del servicio de transporte público que luego son entregados a los concesionarios o transportistas.
Objetivo del indicador	Organizar, regular y controlar la legalización y operación de todas las modalidades del transporte por medio de la emisión de certificados, permisos y documentos con el fin de reducir la mora de expedientes.
Estructura del indicador (fórmula)	Numero de documentos emitidos y entregados a nivel nacional para mejorar la legalidad del transporte
Unidad de medida	Permiso
	Numero de permisos de explotación entregados al concesionario del servicio de transporte público.
Indicadores relevantes	Numero de certificados de operación entregados al concesionario. Permisos Especiales entregados al concesionario del servicio de transporte público.

Cobertura geográfica	Francisco Morazán
Frecuencia de la medición	Mensual
Descripción Metodológica del Indicador	
	Base de datos de permisos emitidos y entregados del Sistema SATT
Fuentes de medición	Bitácoras de permisos trabajados, emitidos y entregados en Google Drive Comprobantes de entregas digitalizados
Limitaciones en la medición	Existe veda en modalidades de transporte, la emisión de un permiso de explotación está limitado al estudio normativo de la solicitud y el permiso de explotación tiene una duración de 12 años.
Normas legales de referencia	Ley de Transporte Terrestre, Ley de Procedimiento Administrativo, Reglamento del Transporte Terrestre
Descripción de los datos necesarios	
Fuente responsable por la información (interna y externa)	Interna
Unidad de la institución responsable por la medición	Dirección Ejecutiva
Información adicional	
Datos existentes	-
Referencias	-
Observaciones	-

Tipo de Indicador		
Impacto	Resultados	Eficiencia / Economía
	X	
Descripción Técnica del indicador		
Nombre del descriptor	Pilotos certificados en las diferentes modalidades de transporte	
Definición	Medir la emisión de permisos eventuales, la emisión de certificados para conductores que trabajan en la prestación del servicio de transporte público en todas sus modalidades y la realización de operativos e inspecciones para mejorar la movilización de pasajeros y mercancías.	
Objetivo del indicador	Realización de capacitaciones y formación a los pilotos de carga y pasajeros con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la población hondureña.	
Estructura del indicador (fórmula)	Numero de certificados de conductores de las diferentes modalidades del servicio de transporte a nivel nacional para mejorar la calidad y seguridad del servicio.	
Unidad de medida	Inspección/Certificado	
Indicadores relevantes	Numero de certificados de conductor (ra) del transporte terrestre entregados.	
	Numero de permisos de carga sobredimensionada entregados al concesionario.	

	Numero de operativos de supervisión de inspectoría realizados
Cobertura geográfica	Francisco Morazán
Frecuencia de la medición	Mensual
Descripción Metodológica del Indicador	
Fuentes de medición	Base de datos de certificados de pilotos emitidos y entregados del Sistema SATT
	Base de datos de los operativos aperturados en el Sistema SATT
	Comprobantes de entregas digitalizados de los certificados de pilotos y permisos eventuales entregados
Limitaciones en la medición	Falta de equipo tecnológico y equipo de medición en el campo, falta de acceso a internet en ciertas regiones donde se realizan inspecciones.
Normas legales de referencia	Ley de Transporte Terrestre, Ley de Procedimiento Administrativo, Reglamento del Transporte Terrestre
Descripción de los datos necesarios	
Fuente responsable por la información (interna y externa)	Interna
Unidad de la institución responsable por la medición	Inspectoría General / Escuela Nacional de Transporte Terrestre
Información adicional	
Datos existentes	-
Referencias	-

Observaciones

Tabla de Red Vial Nacional

Red vial nacional, por tipo de calzada, según departamento.(Km). Año 2022

No	Departamento	Concreto Asfáltico	Concreto Hidráulico	Doble Tratamiento	Material Selecto	Tierra	Total	Porcentaje Departamental
	TOTAL	2,039.94	298.80	1,534.34	10,298.44	2,827.12	16,998.64	100.00%
1	Atlántida	203.86	9.92	34.03	413.26	42.20	703.27	4.14%
2	Colón	129.98	0.00	57.10	410.23	158.91	756.22	4.45%
3	Comayagua	135.68	35.41	73.24	558.89	101.86	905.08	5.32%
4	Copán	165.77	22.04	69.24	473.87	203.42	934.34	5.50%
5	Cortés	281.53	117.27	47.96	431.51	98.07	976.34	5.74%
6	Choluteca	192.52	0.00	47.10	681.91	104.69	1026.22	6.04%
7	El Paraíso	101.20	2.05	62.53	960.80	585.36	1711.94	10.07%
8	Francisco Morazán	335.33	8.29	145.57	1002.31	139.25	1630.75	9.59%
9	Gracias a Dios	0.00	0.00	0.00	310.10	52.25	362.35	2.13%
10	Intibucá	0.00	0.00	192.11	518.70	341.60	1052.41	6.19%
11	Islas de la Bahía	17.90	6.20	41.66	20.55	14.20	100.51	0.59%
12	La Paz	39.09	3.12	85.46	297.17	118.41	543.25	3.20%
13	Lempira	2.98	0.00	95.44	545.24	139.56	783.22	4.61%
14	Ocotepeque	85.10	1.60	29.28	299.69	74.39	490.06	2.88%
15	Olancho	74.76	51.20	189.70	1424.26	405.09	2145.01	12.62%
16	Santa Bárbara	67.68	39.40	168.27	988.61	144.33	1408.29	8.28%
17	Valle	111.82	0.00	38.35	346.28	86.55	583.00	3.43%
18	Yoro	94.74	2.30	157.30	615.06	16.98	886.38	5.21%
	Porcentaje	12.00%	1.76%	9.03%	60.58%	16.63%	100.00%	

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT). Unidad de Planeamiento y Evaluación de Gestión UPEG.

Tabla de Parque Vehicular por clase de Placa

3,6 Transporte

3,6,4 Parque vehicular por clase de placa, años 2018-2022

CLASE PLACA	Años				
	2018	2019	2020	2021	2022
TRANSPORTE CARGA	26,086	26,814	27,271	28,157	28,350
TRANSPORTE REMOLQUE	15,437	16,637	17,310	19,079	20,473
TRANSPORTE PUBLICO (TAXI)	12,216	12,540	12,654	12,830	12,906
RASTRA	8,887	9,110	9,211	9,267	9,267
TRANSPORTE PUBLICO (BUS)	6,633	6,923	7,026	7,131	7,193
TRANSPORTE ESPECIAL DE CARGA Y PERSONAS	5,006	5,038	5,059	5,102	5,142
TRANSPORTE PUBLICO (MOTO)	1,200	1,229	1,233	1,237	1,241
EQUIPO AGRICOLA	402	402	410	428	428
Total	75,867	78,693	80,174	83,231	85,000

Fuente: Elaborado por el INE, con fuente de Instituto de la Propiedad

Tabla de Carga Transportada por Cantidades (TM, miles).

3.6 Transporte

3.6.14 Carga transportada por cantidad (TM, miles). Años 2018 - 2022

Año	Cantidad de Carga
2018	14,127.0
2019	14,326.0
2020	13,464.0
2021	15,196.0
2022	13,570.0

Fuente:Elaborado por el Ine, con información proveniente de Marina Mercante