

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el diseño de las intervenciones de infraestructura del Puerto de Acajutla

El Salvador

ES-T1360

Apoyo para la preparación del Programa de Mejora de Tecnología Portuaria y Facilitación Comercial

1. Antecedentes y justificación

- 1.1. El Puerto de Acajutla¹ es el principal puerto de entrada y salida de carga tanto en contenedores como en graneles en El Salvador² (cereales, combustible, azúcar, fertilizantes, productos de hierro y acero, entre otros). En el año 2021, movilizó más de 5.5 millones de toneladas métricas de exportaciones e importaciones, convirtiendo a la vía marítima en el principal centro de comercio del país (CEPA, 2022). De esta forma, este puerto es una interfase de transporte y logística única y crítica pues El Salvador depende de esta terminal para la comunicación con los mercados mundiales y, por lo tanto, para viabilizar parte de su desarrollo económico.
- 1.2. De acuerdo con estudios recientes del BID³, el puerto ha operado correctamente hasta el presente en el marco de los recursos físicos con los que cuenta (infraestructura, equipamiento, etc.) y del modelo de puerto con que se gestiona. No obstante, se concluye que esta situación no es sostenible —ni siquiera en el corto plazo— por la limitada capacidad de la infraestructura existente⁴ para atender la creciente demanda⁵ y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables

¹ El Puerto de Acajutla inició su actividad en 1961 y fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño *off-shore* típico de los que operan con cargas a granel, es decir, con los muelles separados de la línea de costa para aprovechar mayores profundidades naturales del lecho marino y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Es operado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). Las instituciones que brindan apoyo y regulan junto a la CEPA la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga son: La Fuerza Naval, Dirección General de Aduanas, PNC Seguridad Fronteriza, Dirección General de Cuarentena Agropecuaria, Dirección General de Migración y Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

² El Puerto de Acajutla canaliza el 99,7% del flujo de comercio exterior por vía marítima del país (BID, 2020).

³ Ver “Plan Maestro de Infraestructura de El Salvador 2019-2030”, [Nota Técnica 1849](#), Banco Interamericano de Desarrollo, Enero 2020.

⁴ El mencionado estudio identifica inversiones en terminales de contenedores y de graneles. Las mismas buscarían reducir la ocupación de los atraques del puerto de manera directa, mediante el incremento de los rendimientos de carga/descarga de las dos cargas que conforman la amplia mayoría de la demanda e indirectamente para otras cargas. Ambos efectos disminuirían los tiempos de servicio y tiempos de espera de los buques, con reducción de costos de fletes, evitando la dañosa congestión o saturación del puerto. Ver [Nota Técnica 1849](#).

⁵ Actualmente, la capacidad instalada en el puerto es de 250,000 TEUs; en 2021 se superó la cifra al movilizar casi 280,000 TEUs, lo que representó un incremento del 19,2% con respecto al año 2020.

con los de los países competidores. La congestión ha impedido el atraque de buques y ha derivado en la saturación de la terminal y pérdida de mercado marítimo.

- 1.3. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está preparando el Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157), que tiene por objetivo acelerar la inserción internacional de El Salvador (ES) en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; y (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos.
- 1.4. La Cooperación Técnica (CT) ES-T1360, tiene como objetivo el fortalecimiento de la preparación e implementación de la operación ES-L1157, apoyando específicamente las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa. En concreto, se financiarán: (i) estudios técnicos de ingeniería, socioambientales y otros; y (ii) estudios y actividades en áreas estratégicas como cambio climático y resiliencia, igualdad de género y diversidad, fortalecimiento institucional, operativa portuaria y alternativas financieras para el desarrollo del Puerto de Acajutla, entre otros.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es asesorar técnicamente a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador, mediante el desarrollo de diseños de ingeniería de las intervenciones de infraestructura en el lado tierra del Puerto de Acajutla.

3. Alcance de los servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) serán usados para la contratación de servicios de consultoría para las actividades relacionadas con el desarrollo de estudios de diseño de las diferentes intervenciones de infraestructura en el lado tierra del Puerto de Acajutla, entre las que se incluyen el desarrollo de edificaciones y áreas de almacenaje, patios y accesos, entre otros, agrupados en las siguientes áreas: (i) Área institucional; (ii) Áreas técnicas; (iii) Edificio de Inspección Conjunta (EIC); (iv) Carga general; (v) Accesos; y (vi) Patios operacionales.

4. Actividades clave

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que los Consultores consideren pertinentes para alcanzar dichos objetivos:

4.1.1. Definición de aspectos técnicos y costos

Los Consultores contribuirán a la definición y dimensionamiento de las intervenciones de infraestructura a realizar en el lado tierra del puerto. Realizarán la diligencia debida para la adecuada definición de los aspectos técnicos y características funcionales de las infraestructuras del programa. Además, los Consultores realizarán el estudio y la definición de los costos, incluyendo el análisis de precios unitarios, presupuestos de construcción y mantenimiento. Asimismo, apoyarán en la generación de información para el análisis de evaluación costo beneficio de las diferentes intervenciones de infraestructura del programa.

4.1.2. Desarrollo de estudios de factibilidad y análisis de viabilidad técnica

Los Consultores apoyarán al equipo de proyecto en el análisis de la viabilidad técnica de las intervenciones de infraestructura identificadas. Los Consultores desarrollarán los estudios requeridos, entre los que se incluyen estudios de ingeniería a nivel de factibilidad, estudios de geotecnia, topografía, estudios hidráulicos o hidrológicos, estudios de drenajes de aguas lluvias, estudios de sistemas de abastecimiento de agua potable u otros según los requerimientos del Banco.

4.1.3. Desarrollo de insumos técnicos

Los Consultores apoyarán al equipo de proyecto en la preparación de insumos técnicos para el desarrollo de los documentos de la operación de financiamiento.

5. Entregables y cronograma

- 5.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en junio de 2023):

Productos	Plazo ⁶
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	14 días
Producto 2: Informe de aspectos técnicos y costos de las intervenciones de infraestructura del programa.	40 días
Producto 3: Informe de insumos técnicos necesarios para la elaboración de la documentación requerida en la preparación de la operación de financiamiento.	80 días
Producto 4: Documento Técnico resultado del análisis de viabilidad técnica de las intervenciones de infraestructura del programa.	180 días

- 5.2. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.
- 5.3. La supervisión será realizada por el Especialista de Transporte en El Salvador José Rodrigo Rendón (INE/TSP). Las autoridades nombradas por el gobierno para acompañar el proyecto tendrán que dar su aprobación a la calidad de los productos entregados. Después de la entrega de cada producto, se organizará una reunión de presentación entre los Consultores y las autoridades involucradas.

6. Requisitos de los entregables

⁶ Plazo desde el inicio del contrato.

- 6.1. Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Trabajo inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes podrán ser presentados en el idioma definido en esta contratación.

7. Calificaciones y otros requisitos

- 7.1. Se requiere una firma consultora con experiencia comprobada análisis de viabilidad técnica y desarrollo de estudios de diseño de infraestructura portuaria para la región de América Latina y el Caribe. Experiencia previa en estudios de ingeniería, estudios de geotecnia, topografía, estudios hidráulicos o hidrológicos, estudios de drenajes de aguas lluvias y estudios de sistemas de abastecimiento de agua potable.
- 7.2. Los Consultores serán libres de definir la composición del equipo. No obstante, los miembros del equipo deberán tener en forma colectiva experiencia y calificaciones en las siguientes áreas:

Diseño de infraestructura portuaria: Al menos 5 años de experiencia en el diseño de infraestructura portuaria, con énfasis en el diseño de infraestructura del lado tierra, incluyendo todo tipo de facilidades terrestres, edificaciones y naves industriales, así como accesos, pavimentos y otros.

Definición de aspectos técnicos y costos: Al menos 10 años de experiencia en asesoramiento a clientes del sector portuario en la definición de aspectos técnicos y funcionales de infraestructura portuaria, incluyendo facilidades portuarias terrestres, así como en la definición y dimensionamiento de costos de obras, operación y mantenimiento de la infraestructura.

Análisis de viabilidad técnica en el sector portuario: Al menos 10 años de experiencia desarrollando estudios de viabilidad técnica para el desarrollo de infraestructura portuaria.

8. Cronograma de pagos

- 8.1. Los pagos se realizarán contra la presentación de informes de avances presentados por los Consultores, en el que se incluirán los informes mencionados en el apartado anterior.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1	5%
2. Producto 2	30%
3. Producto 3	25%
4. Producto 4	40%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el estudio de la demanda de carga para el Puerto de Acajutla

El Salvador

ES-T1360

Apoyo para la preparación del Programa de Mejora de Tecnología Portuaria y Facilitación Comercial

1. Antecedentes y justificación

- 1.1. El Puerto de Acajutla¹ es el principal puerto de entrada y salida de carga tanto en contenedores como en graneles en El Salvador² (cereales, combustible, azúcar, fertilizantes, productos de hierro y acero, entre otros). En el año 2021, movilizó más de 5.5 millones de toneladas métricas de exportaciones e importaciones, convirtiendo a la vía marítima en el principal centro de comercio del país (CEPA, 2022). De esta forma, este puerto es una interfase de transporte y logística única y crítica pues El Salvador depende de esta terminal para la comunicación con los mercados mundiales y, por lo tanto, para viabilizar parte de su desarrollo económico.
- 1.2. De acuerdo con estudios recientes del BID³, el puerto ha operado correctamente hasta el presente en el marco de los recursos físicos con los que cuenta (infraestructura, equipamiento, etc.) y del modelo de puerto con que se gestiona. No obstante, se concluye que esta situación no es sostenible —ni siquiera en el corto plazo— por la limitada capacidad de la infraestructura existente⁴ para atender la creciente demanda⁵ y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables con los de los países competidores. La congestión ha impedido el atraque de buques y ha derivado en la saturación de la terminal y pérdida de mercado marítimo.

¹ El Puerto de Acajutla inició su actividad en 1961 y fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño *off-shore* típico de los que operan con cargas a granel, es decir, con los muelles separados de la línea de costa para aprovechar mayores profundidades naturales del lecho marino y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Es operado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). Las instituciones que brindan apoyo y regulan junto a la CEPA la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga son: La Fuerza Naval, Dirección General de Aduanas, PNC Seguridad Fronteriza, Dirección General de Cuarentena Agropecuaria, Dirección General de Migración y Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

² El Puerto de Acajutla canaliza el 99,7% del flujo de comercio exterior por vía marítima del país (BID, 2020).

³ Ver “Plan Maestro de Infraestructura de El Salvador 2019-2030”, [Nota Técnica 1849](#), Banco Interamericano de Desarrollo, Enero 2020.

⁴ El mencionado estudio identifica inversiones en terminales de contenedores y de graneles. Las mismas buscarían reducir la ocupación de los atraques del puerto de manera directa, mediante el incremento de los rendimientos de carga/descarga de las dos cargas que conforman la amplia mayoría de la demanda e indirectamente para otras cargas. Ambos efectos disminuirían los tiempos de servicio y tiempos de espera de los buques, con reducción de costos de fletes, evitando la dañosa congestión o saturación del puerto. Ver [Nota Técnica 1849](#).

⁵ Actualmente, la capacidad instalada en el puerto es de 250,000 TEUs; en 2021 se superó la cifra al movilizar casi 280,000 TEUs, lo que representó un incremento del 19,2% con respecto al año 2020.

- 1.3. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está preparando el Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157), que tiene por objetivo acelerar la inserción internacional de El Salvador (ES) en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; y (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos.
- 1.4. La Cooperación Técnica (CT) ES-T1360, tiene como objetivo el fortalecimiento de la preparación e implementación de la operación ES-L1157, apoyando específicamente las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa. En concreto, se financiarán: (i) estudios técnicos de ingeniería, socioambientales y otros; y (ii) estudios y actividades en áreas estratégicas como cambio climático y resiliencia, igualdad de género y diversidad, fortalecimiento institucional, operativa portuaria y alternativas financieras para el desarrollo del Puerto de Acajutla, entre otros.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es el desarrollo y análisis de la demanda actual y futura del Puerto de Acajutla para apoyar la toma de decisiones estratégicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

3. Alcance de los servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) serán usados para la contratación de servicios de consultoría para las actividades relacionadas con el desarrollo del estudio de la demanda de la demanda del Puerto de Acajutla, que podrá incluir: (i) la identificación e investigación de bases de datos y fuentes de información relevantes; (ii) el análisis de la información obtenida; (iii) la definición de metodologías o instrumentos para realizar estimaciones y proyecciones de demanda; y (iv) la realización de proyecciones de demanda; entre otros.

4. Actividades clave

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que los Consultores consideren pertinentes para alcanzar dichos objetivos:

4.1.1. Identificación y análisis de información

El Consultor contribuirá a la identificación de aquellas fuentes de información relevantes y a la obtención de la información necesaria para realizar el estudio de demanda, incluyendo la información económica y de comercio exterior del país y de la región, además de información proporcionada por CEPA y otras entidades. Adicionalmente, analizará la información obtenida, incluyendo: (i) análisis económicos; (ii) análisis de las relaciones comerciales internacionales de El Salvador con el *foreland* del Puerto de Acajutla; y (iii) análisis de cargas de tránsito transferidas por el Puerto de Acajutla.

4.1.2. Desarrollo de estudio de demanda

El Consultor elaborará un estudio de demanda que incluya el cálculo de la demanda de carga actual y proyectada para el Puerto de Acajutla, así como la caracterización por tipo de carga, según si es de importación o exportación y según destino.

5. Entregables y cronograma

- 5.1. El Consultor debe considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en julio de 2023):

Productos	Plazo ⁶
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	10 días
Producto 2: Borrador del estudio de demanda de carga	50 días
Producto 3: Estudio de demanda de carga del Puerto de Acajutla	90 días

- 5.2. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.
- 5.3. La supervisión será realizada por el Especialista de Transporte en El Salvador José Rodrigo Rendón (INE/TSP). Las autoridades nombradas por el gobierno para acompañar el proyecto tendrán que dar su aprobación a la calidad de los productos entregados. Después de la entrega de cada producto, se organizará una reunión de presentación entre el Consultor y las autoridades involucradas.

6. Requisitos de los entregables

- 6.1. Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Trabajo inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes podrán ser presentados en el idioma definido en esta contratación.

7. Calificaciones y otros requisitos

- 7.1. La consultoría requiere los servicios de expertos con habilidades y experiencia en el sector logístico y portuario en la región de América Latina y el Caribe, específicamente en el desarrollo de estudios y proyecciones de demanda de carga para diferentes tipos de puertos. Para ello, se requiere al menos el siguiente personal técnico:
- **Experto en sector logístico y portuario:** Al menos diez (10) años de experiencia asesorando a clientes públicos y privados en el sector logístico y portuario en la región de América Latina y el Caribe. Se requiere experiencia en el desarrollo de estudios y análisis de demanda de carga para puertos de diferentes tipos y tamaños, incluyendo puertos multipropósito.

⁶ Plazo desde el inicio del contrato.

8. Cronograma de pagos

- 8.1. Los pagos se realizarán contra la presentación de informes de avances presentados por los Consultores, en el que se incluirán los informes mencionados en el apartado anterior.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1	10%
2. Producto 2	30%
3. Producto 3	60%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el estudio social y ambiental de las intervenciones de infraestructura del Puerto de Acajutla

El Salvador

ES-T1360

Apoyo para la preparación del Programa de Mejora de Tecnología Portuaria y Facilitación Comercial

1. Antecedentes y justificación

- 1.1. El Puerto de Acajutla¹ es el principal puerto de entrada y salida de carga tanto en contenedores como en graneles en El Salvador² (cereales, combustible, azúcar, fertilizantes, productos de hierro y acero, entre otros). En el año 2021, movilizó más de 5.5 millones de toneladas métricas de exportaciones e importaciones, convirtiendo a la vía marítima en el principal centro de comercio del país (CEPA, 2022). De esta forma, este puerto es una interfase de transporte y logística única y crítica pues El Salvador depende de esta terminal para la comunicación con los mercados mundiales y, por lo tanto, para viabilizar parte de su desarrollo económico.
- 1.2. De acuerdo con estudios recientes del BID³, el puerto ha operado correctamente hasta el presente en el marco de los recursos físicos con los que cuenta (infraestructura, equipamiento, etc.) y del modelo de puerto con que se gestiona. No obstante, se concluye que esta situación no es sostenible —ni siquiera en el corto plazo— por la limitada capacidad de la infraestructura existente⁴ para atender la creciente demanda⁵ y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables con los de los países competidores. La congestión ha impedido el atraque de buques y ha derivado en la saturación de la terminal y pérdida de mercado marítimo.

¹ El Puerto de Acajutla inició su actividad en 1961 y fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño *off-shore* típico de los que operan con cargas a granel, es decir, con los muelles separados de la línea de costa para aprovechar mayores profundidades naturales del lecho marino y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Es operado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). Las instituciones que brindan apoyo y regulan junto a la CEPA la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga son: La Fuerza Naval, Dirección General de Aduanas, PNC Seguridad Fronteriza, Dirección General de Cuarentena Agropecuaria, Dirección General de Migración y Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

² El Puerto de Acajutla canaliza el 99,7% del flujo de comercio exterior por vía marítima del país (BID, 2020).

³ Ver “Plan Maestro de Infraestructura de El Salvador 2019-2030”, [Nota Técnica 1849](#), Banco Interamericano de Desarrollo, Enero 2020.

⁴ El mencionado estudio identifica inversiones en terminales de contenedores y de graneles. Las mismas buscarían reducir la ocupación de los atraques del puerto de manera directa, mediante el incremento de los rendimientos de carga/descarga de las dos cargas que conforman la amplia mayoría de la demanda e indirectamente para otras cargas. Ambos efectos disminuirían los tiempos de servicio y tiempos de espera de los buques, con reducción de costos de fletes, evitando la dañosa congestión o saturación del puerto. Ver [Nota Técnica 1849](#).

⁵ Actualmente, la capacidad instalada en el puerto es de 250,000 TEUs; en 2021 se superó la cifra al movilizar casi 280,000 TEUs, lo que representó un incremento del 19,2% con respecto al año 2020.

- 1.3. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está preparando el Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157), que tiene por objetivo acelerar la inserción internacional de El Salvador (ES) en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; y (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos.
- 1.4. La Cooperación Técnica (CT) ES-T1360, tiene como objetivo el fortalecimiento de la preparación e implementación de la operación ES-L1157, apoyando específicamente las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa. En concreto, se financiarán: (i) estudios técnicos de ingeniería, socioambientales y otros; y (ii) estudios y actividades en áreas estratégicas como cambio climático y resiliencia, igualdad de género y diversidad, fortalecimiento institucional, operativa portuaria y alternativas financieras para el desarrollo del Puerto de Acajutla, entre otros.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es asesorar técnicamente a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador, mediante el desarrollo de estudios sociales y ambientales de las intervenciones de infraestructura en el lado tierra del Puerto de Acajutla.

3. Alcance de los servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) serán usados para la contratación de servicios de consultoría para las actividades relacionadas con el desarrollo de estudios sociales y ambientales de las diferentes intervenciones de infraestructura en el lado tierra del Puerto de Acajutla, entre las que se incluyen el desarrollo de edificaciones y áreas de almacenaje, patios y accesos, entre otros, agrupados en las siguientes áreas: (i) Área institucional; (ii) Áreas técnicas; (iii) Edificio de Inspección Conjunta (EIC); (iv) Carga general; (v) Accesos; y (vi) Patios operacionales.
- 3.2. El alcance de los servicios podrá incluir: (i) la revisión de documentación existente para la asegurar la alineación del programa con el Marco de Política Ambiental y Social del BID, e identificar la información faltante y generar la información y documentación necesaria; y (ii) preparar análisis ambientales y sociales, así como desarrollar marcos, sistemas y planes de gestión ambiental y social.

4. Actividades clave

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que los Consultores consideren pertinentes para alcanzar dichos objetivos:

4.1.1. Análisis, planes, marcos y sistemas ambientales y sociales

Los Consultores contribuirán al desarrollo del Análisis Ambiental y Social (AAS) del Programa ES-L1157 que incluya un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para las intervenciones de infraestructura identificadas. El PGAS es un instrumento de gestión que asegure la sostenibilidad socioambiental del programa y permita cumplir tanto con la legislación ambiental nacional de El Salvador como con el Marco de Política Ambiental y Social del BID, incluyendo la implementación de buenas prácticas y estándares internacionales aplicables al sector de infraestructura portuaria. Asimismo, los Consultores contribuirán a la preparación del Marco de

Gestión Ambiental y Social (MGAS) del Proyecto y del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).

4.1.2. Desarrollo de insumos técnicos

Los Consultores contribuirán al desarrollo de los insumos necesarios relacionados con el Programa. De esta forma, proporcionarán aquellos insumos técnicos relacionados con la preparación de la operación y la gestión ambiental y social de las intervenciones contempladas en el programa según las necesidades.

5. Entregables y cronograma

- 5.1. El Consultor debe considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en septiembre de 2023):

Productos	Plazo ⁶
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	14 días
Producto 2: Análisis Ambiental y Social y del Plan de Gestión Ambiental y Social	30 días
Producto 3: Marco de Gestión Ambiental y Social	60 días
Producto 4: Informe final	120 días

- 5.2. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.
- 5.3. La supervisión será realizada por el Especialista de Transporte en El Salvador José Rodrigo Rendón (INE/TSP). Las autoridades nombradas por el gobierno para acompañar el proyecto tendrán que dar su aprobación a la calidad de los productos entregados. Después de la entrega de cada producto, se organizará una reunión de presentación entre el Consultor y las autoridades involucradas.

6. Requisitos de los entregables

- 6.1. Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Trabajo inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes podrán ser presentados en el idioma definido en esta contratación.

⁶ Plazo desde el inicio del contrato.

7. Calificaciones y otros requisitos

7.1. La consultoría requiere los servicios de expertos con habilidades y experiencia en el desarrollo de análisis ambientales y sociales, así como la preparación e implementación de planes de gestión ambiental y social en el sector de infraestructura en la región de América Latina y el Caribe. Para ello, se requiere al menos el siguiente personal técnico:

- **Experto en aspectos ambientales y sociales en el sector de la infraestructura:** Al menos diez (10) años de experiencia en el desarrollo e implementación de análisis y planes de gestión ambientales y sociales en el sector de la infraestructura, preferentemente en el sector portuario, en la región de América Latina y el Caribe. Se requiere experiencia previa con el BID u otros organismos multilaterales en operaciones de infraestructura y conocimiento sólido en el manejo de la implementación de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID, y buenas prácticas y estándares internacionales que aplican a este tipo de operaciones.

8. Cronograma de pagos

8.1. Los pagos se realizarán contra la presentación de informes de avances presentados por los Consultores, en el que se incluirán los informes mencionados en el apartado anterior.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
4. Producto 1	5%
5. Producto 2	30%
6. Producto 3	25%
7. Producto 4	40%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el desarrollo de estrategias de género y diversidad en el sector portuario

El Salvador

ES-T1360

Apoyo para la preparación del Programa de Mejora de Tecnología Portuaria y Facilitación Comercial

1. Antecedentes y justificación

- 1.1. El Puerto de Acajutla¹ es el principal puerto de entrada y salida de carga tanto en contenedores como en graneles en El Salvador² (cereales, combustible, azúcar, fertilizantes, productos de hierro y acero, entre otros). En el año 2021, movilizó más de 5.5 millones de toneladas métricas de exportaciones e importaciones, convirtiendo a la vía marítima en el principal centro de comercio del país (CEPA, 2022). De esta forma, este puerto es una interfase de transporte y logística única y crítica pues El Salvador depende de esta terminal para la comunicación con los mercados mundiales y, por lo tanto, para viabilizar parte de su desarrollo económico.
- 1.2. De acuerdo con estudios recientes del BID³, el puerto ha operado correctamente hasta el presente en el marco de los recursos físicos con los que cuenta (infraestructura, equipamiento, etc.) y del modelo de puerto con que se gestiona. No obstante, se concluye que esta situación no es sostenible —ni siquiera en el corto plazo— por la limitada capacidad de la infraestructura existente⁴ para atender la creciente demanda⁵ y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables con los de los países competidores. La congestión ha impedido el atraque de buques y ha derivado en la saturación de la terminal y pérdida de mercado marítimo.

¹ El Puerto de Acajutla inició su actividad en 1961 y fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño *off-shore* típico de los que operan con cargas a granel, es decir, con los muelles separados de la línea de costa para aprovechar mayores profundidades naturales del lecho marino y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Es operado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). Las instituciones que brindan apoyo y regulan junto a la CEPA la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga son: La Fuerza Naval, Dirección General de Aduanas, PNC Seguridad Fronteriza, Dirección General de Cuarentena Agropecuaria, Dirección General de Migración y Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

² El Puerto de Acajutla canaliza el 99,7% del flujo de comercio exterior por vía marítima del país (BID, 2020).

³ Ver “Plan Maestro de Infraestructura de El Salvador 2019-2030”, [Nota Técnica 1849](#), Banco Interamericano de Desarrollo, Enero 2020.

⁴ El mencionado estudio identifica inversiones en terminales de contenedores y de graneles. Las mismas buscarían reducir la ocupación de los atraques del puerto de manera directa, mediante el incremento de los rendimientos de carga/descarga de las dos cargas que conforman la amplia mayoría de la demanda e indirectamente para otras cargas. Ambos efectos disminuirían los tiempos de servicio y tiempos de espera de los buques, con reducción de costos de fletes, evitando la dañosa congestión o saturación del puerto. Ver [Nota Técnica 1849](#).

⁵ Actualmente, la capacidad instalada en el puerto es de 250,000 TEUs; en 2021 se superó la cifra al movilizar casi 280,000 TEUs, lo que representó un incremento del 19,2% con respecto al año 2020.

- 1.3. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está preparando el Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157) tiene por objetivo acelerar la inserción internacional de El Salvador (ES) en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; y (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos. La operación, que corresponde a un Programa de Obras Específicas por un monto de US\$72.000.000, contempla los siguientes componentes: (a) Mejora a la operación portuaria; (b) Ecosistema digital moderno y transparente de comercio exterior; y (c) Mejora de la digitalización del control aduanero. Además, incluye un apartado de gestión y administración, evaluación y auditorías.
- 1.4. La Cooperación Técnica (CT) ES-T1360, tiene como objetivo el fortalecimiento de la preparación e implementación de la operación ES-L1157, apoyando específicamente las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa. En concreto, se financiarán: (i) estudios técnicos de ingeniería, socioambientales y otros; y (ii) estudios y actividades en áreas estratégicas como cambio climático y resiliencia, igualdad de género y diversidad, fortalecimiento institucional, operativa portuaria y alternativas financieras para el desarrollo del Puerto de Acajutla, entre otros.
- 1.5. En ES, la participación femenina en la fuerza laboral es del 47%, frente al 79% de los hombres. Además, el 80% de las mujeres ocupan trabajos de baja productividad⁶. La brecha de género se acentúa en el sector portuario, en el que el porcentaje de mujeres es inferior al 10%⁷.
- 1.6. En la región, 7 de cada 10 hogares con Personas con Discapacidad (PcD) se encuentran en un área de vulnerabilidad a la pobreza, es decir, son susceptibles de caer en la pobreza. Además, existen retos de inclusión de PcD en el mercado laboral, situación que se agrava por la desigualdad salarial, la mayor informalidad laboral y las peores condiciones laborales a las que se enfrentan⁸. Según la Encuesta Nacional de PcD de 2015, en ES hay un total de 410.798 PcD, correspondientes al 6,4% de la población⁹. La participación laboral de las PcD es mucho menor que la de las personas sin discapacidad¹⁰, la brecha también se presenta entre la participación laboral de hombres con discapacidad que es del 51.9%, y de mujeres con discapacidad que es de 40.2%. Adicionalmente se evidencian los reducidos ingresos¹¹, incluso algunas veces nulos, que recibe esta población por su trabajo, el cual usualmente es como trabajador independiente. Esta situación persiste a pesar del Decreto 672 de 2020, que promueve la inclusión laboral de PcD en empresas

⁶ [ONU Mujeres](#).

⁷ [Women in Maritime Survey \(IMO, 2021\)](#).

⁸ [Disability Inclusion in Latin America and the Caribbean \(WB, 2021\)](#).

⁹ [CONAIPD - El Salvador, 2016](#).

¹⁰ La medición es en personas de 18 a 59 años, [UNICEF, 2015](#).

¹¹ El ingreso promedio de una persona sin discapacidad es de \$294.84, una PcD recibe \$281.7, una PcD con mucha dificultad recibe \$164.30 y una PcD con dificultad grave recibe \$103.76. [Unicef, 2015 tabla 28](#).

públicas y privadas en un 5% de la planta total de trabajadores (empresas de más de 20 empleados)¹².

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es asesorar a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador en el desarrollo de las estrategias de género y diversidad.

3. Alcance de los servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) serán usados para la contratación de servicios de consultoría para las actividades relacionadas con el desarrollo las estrategias de género y diversidad para contribuir a objetivos de igualdad de género e inclusión en la organización. El rango de actividades a realizar puede comprender desde la realización de diagnósticos iniciales hasta la operacionalización de las políticas y estrategias desarrolladas, en función de las necesidades específicas identificadas en durante el desarrollo de los servicios de consultoría.

4. Actividades clave para inclusión de PcD

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que el Consultor considere pertinentes para alcanzar dichos objetivos:
 - Diagnóstico de inclusión de PcD en el sector Portuario (CEPA)
 - Revisión del cumplimiento del Decreto 672 de 2020, (porcentaje de inclusión laboral de PcD)
 - Capacitaciones sobre una cultura inclusiva (capacitaciones a líderes y sector directivo)
 - Política de inclusión de PcD en la CEPA

4.1.1. Diagnóstico inicial de diversidad - Inclusión de PcD

El Consultor contribuirá a la revisión diagnósticos anteriores e información preliminar para identificar las necesidades de obtener información adicional. Según las necesidades, el Consultor realizará diagnósticos independientes de aspectos de género y/o diversidad, con foco en PcD en la CEPA, que permitan conocer en profundidad la situación actual e identificar potenciales áreas de mejora. Las actividades podrán incluir la realización de entrevistas a personas clave y una encuesta para obtener información sobre las brechas de inclusión laboral de PcD. Estas entrevistas y encuesta se realizarán a diferentes empleados de CEPA (altos cargos, gerentes medios, responsables de recursos humanos, muestra de empleados en diferentes áreas, etc.) y otras partes interesadas.

- 4.1.2. **Con base en el diagnostico de inclusión de PcD se realizará una propuesta de política de inclusión de PcD en la CEPA.**

¹² Decreto 672 de [2020](#).

La política incluirá las normas vigentes en El Salvador sobre derechos de PcD e inclusión laboral. Así mismo identificará documentación y buenas prácticas internacionales en materia de políticas e iniciativas de inclusión de PcD, y cargos cuyas competencias sean aptas para PcD en el sector transporte, y con mayor énfasis en proyectos portuarios.

4.1.3. Desarrollo de una política institucional de género para la igualdad e inclusión laboral de mujeres

El Consultor tomará como referencia el diagnóstico de género de CEPA para diseñar una política de igualdad de género que cuente como mínimo con lo siguiente:

- Revisión de la normativa y documentos institucionales para determinar cambios pertinentes que permitan transversalizar el enfoque de género.
- Determinación de estrategias y lineamientos comunicacionales internos y externos con enfoque de género.
- Lineamientos para la gestión del talento humano con enfoque de género que fomenten la empleabilidad femenina en oficios no tradicionales y cargos jerárquicos (equidad salarial, procesos de reclutamiento y ascensos, medidas para la conciliación trabajo y familia, etc).
- Fortalecimiento de la Unidad Institucional de Género de CEPA.
- Análisis de las condiciones de la infraestructura para responder a las necesidades diferencias de hombres y mujeres.
- Estrategias de participación Definición de un presupuesto institucional para la implementación de la política de género.
- Propuesta de protocolo de atención y prevención de casos de acoso laboral y sexual a nivel interno y externo.
- Propuesta de un Código de Conducta de prevención y sanción de la VSG a nivel interno y externo.
- Lineamientos para la transversalización del enfoque de género en la obra pública (diseño, procesos de contratación, empleabilidad femenina prevención de la violencia basada en género con contratistas, monitoreo y evaluación de impacto diferenciada, etc).

4.1.4. Acompañamiento

El Consultor brindará acompañamiento de 3 meses a la entidad ejecutora para que realice la gestión interna pertinente que permita aprobar las políticas propuestas.

5. Entregables y cronograma

- 5.1. El Consultor debe considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en noviembre de 2024):

Productos	Plazo ¹³
-----------	---------------------

¹³ Plazo desde el inicio del contrato.

Productos	Plazo ¹³
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	14 días
Producto 2 Diagnóstico de inclusión de PcD	60 días
Producto 3: Política de inclusión de PcD en la CEPA	90 días
Producto 4: Política institucional de igualdad de género	120 días
Producto 5: Informe final de acompañamiento a la aprobación de la política institucional de género	150 días

- 5.2. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.
- 5.3. La supervisión será realizada por el Especialista de Transporte en El Salvador José Rodrigo Rendón (INE/TSP). Las autoridades nombradas por el gobierno para acompañar el proyecto tendrán que dar su aprobación a la calidad de los productos entregados. Después de la entrega de cada producto, se organizará una reunión de presentación entre el Consultor y las autoridades involucradas.

6. Requisitos de los entregables

- 6.1. Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Trabajo inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes podrán ser presentados en el idioma definido en esta contratación.

7. Calificaciones y otros requisitos

- 7.1. La consultoría requiere los servicios de expertos con habilidades y experiencia en el análisis y la promoción de la igualdad de género e inclusión de PcD en la región de América Latina y el Caribe, preferentemente en los sectores de infraestructura, transporte, logística y portuario. Para ello, se requiere al menos el siguiente personal técnico:
- **Experto en igualdad de género:** Profesional de sociología, antropología, trabajo social y afines con formación en género y al menos cuatro (4) años de experiencia en el desarrollo de análisis, diseño, promoción e implementación de herramientas, políticas, y planes de igualdad de género en América Latina y el Caribe, preferentemente asesorando a clientes públicos y privados en el sector de transporte o infraestructuras en general.
 - **Experto en inclusión laboral de PcD:** profesional en el área de sociología, psicología, terapia ocupacional, antropología, planeación, recursos humanos y afines que cuente con experiencia mínima de tres (3) años en proyectos de

inclusión y derechos de PcD e inclusión laboral de PcD en América Latina y el Caribe, preferentemente asesorando a clientes públicos y privados en sectores de infraestructuras.

8. Cronograma de pagos

- 8.1. Los pagos se realizarán contra la presentación de informes de avances presentados por el Consultor, en el que se incluirán los informes mencionados en el apartado anterior.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1	5%
2. Producto 2	25%
3. Producto 3	25%
4. Producto 4	15%
5. Producto 5	30%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el desarrollo de estudios, acompañamientos y capacitaciones en aspectos transversales

El Salvador

ES-T1360

Apoyo para la preparación del Programa de Mejora de Tecnología Portuaria y Facilitación Comercial

1. Antecedentes y justificación

- 1.1. El Puerto de Acajutla¹ es el principal puerto de entrada y salida de carga tanto en contenedores como en graneles en El Salvador² (cereales, combustible, azúcar, fertilizantes, productos de hierro y acero, entre otros). En el año 2021, movilizó más de 5.5 millones de toneladas métricas de exportaciones e importaciones, convirtiendo a la vía marítima en el principal centro de comercio del país (CEPA, 2022). De esta forma, este puerto es una interfase de transporte y logística única y crítica pues El Salvador depende de esta terminal para la comunicación con los mercados mundiales y, por lo tanto, para viabilizar parte de su desarrollo económico.
- 1.2. De acuerdo con estudios recientes del BID³, el puerto ha operado correctamente hasta el presente en el marco de los recursos físicos con los que cuenta (infraestructura, equipamiento, etc.) y del modelo de puerto con que se gestiona. No obstante, se concluye que esta situación no es sostenible —ni siquiera en el corto plazo— por la limitada capacidad de la infraestructura existente⁴ para atender la creciente demanda⁵ y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables con los de los países competidores. La congestión ha impedido el atraque de buques y ha derivado en la saturación de la terminal y pérdida de mercado marítimo.

¹ El Puerto de Acajutla inició su actividad en 1961 y fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño *off-shore* típico de los que operan con cargas a granel, es decir, con los muelles separados de la línea de costa para aprovechar mayores profundidades naturales del lecho marino y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Es operado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). Las instituciones que brindan apoyo y regulan junto a la CEPA la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga son: La Fuerza Naval, Dirección General de Aduanas, PNC Seguridad Fronteriza, Dirección General de Cuarentena Agropecuaria, Dirección General de Migración y Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

² El Puerto de Acajutla canaliza el 99,7% del flujo de comercio exterior por vía marítima del país (BID, 2020).

³ Ver “Plan Maestro de Infraestructura de El Salvador 2019-2030”, [Nota Técnica 1849](#), Banco Interamericano de Desarrollo, Enero 2020.

⁴ El mencionado estudio identifica inversiones en terminales de contenedores y de graneles. Las mismas buscarían reducir la ocupación de los atraques del puerto de manera directa, mediante el incremento de los rendimientos de carga/descarga de las dos cargas que conforman la amplia mayoría de la demanda e indirectamente para otras cargas. Ambos efectos disminuirían los tiempos de servicio y tiempos de espera de los buques, con reducción de costos de fletes, evitando la dañosa congestión o saturación del puerto. Ver [Nota Técnica 1849](#).

⁵ Actualmente, la capacidad instalada en el puerto es de 250,000 TEUs; en 2021 se superó la cifra al movilizar casi 280,000 TEUs, lo que representó un incremento del 19,2% con respecto al año 2020.

- 1.3. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está preparando el Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157), que tiene por objetivo acelerar la inserción internacional de El Salvador (ES) en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; y (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos.
- 1.4. La Cooperación Técnica (CT) ES-T1360, tiene como objetivo el fortalecimiento de la preparación e implementación de la operación ES-L1157, apoyando específicamente las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa. En concreto, se financiarán: (i) estudios técnicos de ingeniería, socioambientales y otros; y (ii) estudios y actividades en áreas estratégicas como cambio climático y resiliencia, igualdad de género y diversidad, fortalecimiento institucional, operativa portuaria y alternativas financieras para el desarrollo del Puerto de Acajutla, entre otros.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es apoyar diversos aspectos transversales del Programa ES-L1157, así como asesorar técnicamente a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador en diferentes áreas, que pueden incluir: (i) participación del sector privado en el Puerto de Acajutla; (ii) sostenibilidad y cambio climático; (iii) fortalecimiento institucional; y (iv) mejora de la operativa portuaria, incluyendo el uso de herramientas tecnológicas y soluciones de innovación; entre otras.

3. Alcance de los servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) podrán ser usados para la contratación de servicios de consultoría para actividades relacionadas con: (i) el estudio y la promoción de la participación del sector privado en la gestión, operación y/o financiamiento de diferentes áreas del Puerto de Acajutla; (ii) estudios y actividades para el aumento de la sostenibilidad y la resiliencia ante el cambio climático del puerto; (iii) fortalecimiento institucional, capacitaciones, talleres, diálogos, intercambios de conocimiento y otras actividades relacionadas; (iv) apoyo técnico y actividades relacionadas con la mejora de la operativa portuaria, incluyendo el uso de soluciones tecnológicas; y (v) desarrollo de productos de conocimiento.

4. Actividades clave

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que los Consultores consideren pertinentes para alcanzar dichos objetivos:

4.1.1. Desarrollo de estudios en aspectos transversales

El Consultor contribuirá al desarrollo de estudios en áreas transversales para fortalecer el Programa ES-L1157, entre los que se podrán incluir: (i) la identificación y el análisis de oportunidades viables para la participación del sector privado en la gestión, operación y/o financiamiento de diferentes áreas del puerto, incluyendo Asociaciones Público-Privadas (APP) y otros esquemas de participación privada; (ii) estudios de sostenibilidad y resiliencia ante el cambio climático; (iii) estudios para la mejora de la operativa portuaria; entre otros.

4.1.2. Apoyo técnico, acompañamiento y capacitaciones

El Consultor proporcionará apoyo técnico y acompañamiento a CEPA en áreas transversales. Las actividades podrán incluir el desarrollo de capacitaciones, talleres, diálogos, intercambios de conocimiento y otras actividades relacionadas.

4.1.3. Desarrollo de productos de conocimiento

El Consultor contribuirá al desarrollo de productos de conocimiento, como notas técnicas, relacionadas con las actividades desarrolladas.

5. Entregables y cronograma

- 5.1. El Consultor debe considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en febrero de 2025):

Productos	Plazo ⁶
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	14 días
Producto 2: Estudio de áreas transversales	60 días
Producto 3: Producto de conocimiento	180 días
Producto 4: Informe final	240 días

- 5.2. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.
- 5.3. La supervisión será realizada por el Especialista de Transporte en El Salvador José Rodrigo Rendón (INE/TSP). Las autoridades nombradas por el gobierno para acompañar el proyecto tendrán que dar su aprobación a la calidad de los productos entregados. Después de la entrega de cada producto, se organizará una reunión de presentación entre el Consultor y las autoridades involucradas.

6. Requisitos de los entregables

- 6.1. Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Trabajo inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura

⁶ Plazo desde el inicio del contrato.

y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes podrán ser presentados en el idioma definido en esta contratación.

7. Calificaciones y otros requisitos

- 7.1. La consultoría requiere los servicios de expertos en Asociaciones Público-Privadas y participación privada en sectores de infraestructuras, preferentemente en el sector portuario, en la región de América Latina y el Caribe. Para ello, se requiere al menos el siguiente personal técnico:
- Experto en infraestructura portuaria con al menos diez (10) años de experiencia en asesoramiento a clientes públicos y privados del sector portuario en gestión de la operativa portuaria, así como en APP y otros esquemas de participación privada, en la región de América Latina y el Caribe.

8. Cronograma de pagos

- 8.1. Los pagos se realizarán contra la presentación de informes de avances presentados por los Consultores, en el que se incluirán los informes mencionados en el apartado anterior.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1	10%
2. Producto 2	30%
3. Producto 3	30%
4. Producto 4	30%
Total	100%