

PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

REGIONAL

9 DE SEPTIEMBRE DE 2009

I. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

País / Región:	Regional / Mesoamérica		
Nombre del Proyecto:	Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM		
Número del Proyecto:	RG-T1744		
Equipo de Proyecto:	Marcos Camacho (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Jean Paul Vélez (INE/TSP); José Luis Irigoyen (CID/CID); John Graham (SCF/INF); y Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO)		
Beneficiarios:	Países miembros del Proyecto Mesoamérica (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana)		
Organismo Ejecutor:	El Banco Interamericano de Desarrollo, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP)		
Monto y Fuente de Financiamiento:	BID (FIRII):	US\$	1.500.000
	Aporte Local:	US\$	375.000
	Total:	US\$	1.875.000
Fecha Tentativa de Aprobación:	30 de septiembre de 2009		
Plazos de Ejecución y Desembolsos:	Ejecución:	18 meses	
	Desembolsos:	24 meses	

II. ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

- 2.1 El Proyecto Mesoamérica (PM) es el mecanismo establecido por los países mesoamericanos (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá Colombia y República Dominicana) para facilitar el diseño, financiamiento y ejecución de proyectos de integración regional en materia de infraestructura, conectividad y desarrollo social. Si bien el compromiso del Banco con las iniciativas de integración regional fue medular desde su fundación, tomó nuevos bríos como uno de los mandatos centrales de la Octava Reposición, y se reforzó con la estrategia institucional, que incorporó la integración regional como uno de los cuatro ámbitos prioritarios a los que el Banco brinda apoyo¹.

¹ BID, Documento de Estrategia, Integración Regional, 2003.

- 2.2 Siguiendo este mandato, el Banco es el principal soporte del PM entre las instituciones multilaterales, aportando el mayor volumen de asistencia técnica y financiamiento a las actividades regionales, sumando al presente más de 84 CTs por un monto de US\$ 57 millones, que sirven de apoyo *stand-alone* y pre-inversión para una cartera de 37 préstamos por un total de US\$ 1.430 millones. Adicionalmente, el Banco desempeña un papel protagónico en la agenda del diálogo político al interior del Proyecto y en la coordinación de sus múltiples foros sectoriales. En el área de infraestructura del PM, el apoyo en preinversión brindado por el Banco a estos proyectos proviene principalmente del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII).
- 2.3 En la instalación del PM, los Presidentes de los países definieron ocho iniciativas de trabajo, entre las que se encuentra la de integración vial, que comprende el desarrollo de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Esta red se estructuró en tres grandes grupos de vías, dentro de los cuales se encuentra el Corredor Pacífico (CP). El CP parte de la ciudad de Puebla en México y, a partir de la ciudad de Arriaga, en México, sigue la ruta del litoral del Pacífico hasta llegar a Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3.159 Km. aproximadamente. El CP es la ruta más corta entre Puebla y Ciudad de Panamá y a menor altitud promedio sobre el nivel del mar, tornándose así en el corredor de integración más eficiente para Mesoamérica.
- 2.4 A pesar de que en el CP se realizaron varios avances, particularmente en construcción o mejoramiento de infraestructura, a mediados del 2008 no se disponía aún de una comunicación vial eficiente en Mesoamérica. Es así que, a fines del año 2008, respondiendo a los mandatos de la X Cumbre de Mandatarios del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en lo correspondiente al área de transporte, el Banco elaboró un “Estudio de Alternativas para el Desarrollo del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas”, cuyo objetivo era evaluar opciones para acelerar la optimización del CP. A esos efectos, el trabajo se dividió en dos componentes, uno centrado en las necesidades viales y operativas del corredor y otro en los aspectos normativos y financieros, para analizar la viabilidad de estructurar un proyecto de asociación público privada (APP) que facilitara las inversiones necesarias.
- 2.5 El Estudio identificó algunos problemas muy importantes en los pasos de frontera. De manera general, se puede decir que la infraestructura de los pasos de frontera a lo largo del CP es precaria e ineficiente. Comúnmente las facilidades son de especificaciones inferiores a las necesarias y se evidencia la falta de trabajos de mantenimiento. Estas condiciones, a su vez, se ven magnificadas por otros factores como la ausencia de una señalización clara y las limitaciones en materia de planificación logística y operativa de los centros de frontera. Adicionalmente, los pasos de frontera se encuentran invadidos de un amplio espectro de agentes que contribuyen a dificultar una operación ordenada. Asimismo, se identificaron que subsistían otros problemas, como las discrepancias entre las reglamentaciones de pesos y dimensiones de los vehículos en los diferentes países y la existencia de

requisitos reglamentarios y distintos grados de problemas de seguridad, que conspiran para obtener un transporte eficiente.

- 2.6 A los efectos de que el CP pueda proveer niveles de servicio satisfactorios y se comience a consolidar como una alternativa de integración regional eficiente, en el informe final del estudio mencionado se sugirieron varias acciones estratégicas: i) Recopilación de información y división de los tramos del proyecto en subtramos homogéneos, definiendo un procedimiento de actualización de la base de datos; ii) Análisis de los temas reglamentarios, de seguridad y de pesos y dimensiones, estableciendo un procedimiento para su efectivo control en el futuro; iii) Propuesta de operación de pasos de frontera, identificación de alternativas de accesos viales a los centros de frontera y de la infraestructura e instalaciones del centro; y iv) Estudios de preinversión en algunos tramos de carretera cuyo mejoramiento y/o reconstrucción podría ser encarado bajo un sistema de concesión.
- 2.7 Asimismo, se ha constatado que existe un profundo interés por parte de los países en mejorar los tramos del CP. No obstante a los efectos de homogeneizar y profundizar los trabajos en ese sentido, es necesario apoyar los esfuerzos que realizan individualmente los países, en el marco de una planificación regional de inversiones. Esto debe apuntar a la mayor eficiencia posible en el uso de los recursos, incluyendo la posible participación del sector privado, en aquellos proyectos que tengan condiciones para ello. Adicionalmente, si se pretende que las buenas condiciones del CP se aprovechen al máximo y se mantengan durante un período de tiempo razonable, es necesario instrumentar mecanismos que apunten a una eficaz operación vial de tramos de carretera y centros de frontera, al mantenimiento de la infraestructura por niveles de servicio y al establecimiento de instrumentos que posibiliten la implementación de las obras que se requerirán durante un lapso razonable.

III. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 3.1 Esta CT comprende los trabajos de preinversión necesarios para adecuar los tramos de carretera a las condiciones de infraestructura propuestas para la RICAM en el Memorandum de Entendimiento de Mérida (MEM) de junio de 2002, el análisis y propuesta de soluciones a los temas de seguridad vial y personal, los temas de pesos y dimensiones y los referidos a la operación vial, el funcionamiento de los centros de frontera, el mantenimiento de las carreteras y las necesidades futuras de obras para el período 2015-2030. La extensión del Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) a todos los pasos de frontera de la región mesoamericana se cubre con la CT RG-T1645 "Apoyo a la facilitación: Aduanas y Pasos Fronterizos para el PM" (ATN/FG-11631-RG), actualmente en ejecución; y los estudios para la optimización de los pasos de frontera en lo referido al sistema de control fronterizo y de infraestructura de centros de frontera con la CT RG-T1662 "PM:

Optimización de Pasos de Frontera del Corredor Pacifico”, operación que se tramita en forma paralela a la presente.

- 3.2 El objetivo de esta CT es preparar todos los estudios de planificación de inversiones, regulación, preinversión y confección de documentos licitatorios, de manera de asegurar la adecuación, conservación extraordinaria, mantenimiento y operación y mantenimiento de todo el CP para un período de por lo menos veinte años, utilizando el sistema más eficiente posible.
- 3.3 El desarrollo del trabajo permitirá, además, un efecto demostración de las técnicas modernas de planificación de inversiones, utilización de esquemas de asociación público-privada y mantenimiento por niveles de servicio, a escala regional.
- 3.4 Para cumplir con el objetivo planteado, se desarrollarán las siguientes actividades, estructuradas en cinco componentes:
- 3.5 **COMPONENTE 1: Elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de misma.** Se realizarán las siguientes actividades consecutivas: (i) elaboración de un formulario de recopilación de información de tramos y proyectos, (ii) división de los tramos del CP en subtramos homogéneos, (iii) recopilación de información para cada subtramo homogéneo, utilizando los formularios definidos, (iv) identificación de los faltantes de información, la definición de los procedimientos para conseguirla y su ejecución en el caso de que se entienda conveniente hacerlo, y (v) elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma.
- 3.6 **COMPONENTE 2: Armonización de las Políticas de Pesos y Dimensiones.** En la actualidad no existe una estandarización de pesos y dimensiones que rija en toda la región mesoamericana. Esto imposibilita que las unidades de transporte de un país puedan transitar en toda la región, dado que no existe una regulación regional y tampoco un estándar en cuanto a la capacidad y durabilidad de las carreteras y puentes, perjudicándose así la competitividad de la región, particularmente en el intercambio comercial regional. Por otro lado, existe un Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera², que está siendo ratificado por los Parlamentos de los países. Este acuerdo contiene definiciones sobre pesos y dimensiones, y para extenderlo a todo Mesoamérica, tendría que ser aprobado por los demás países de la región mencionada. Dicho acuerdo se refiere a la totalidad de las redes viales de los países, lo que no permitiría que, en un plazo breve, se pudiera utilizar vehículos de mayor peso y dimensión a los que actualmente se utilizan en el transporte internacional.
- 3.7 Consecuentemente, se ha vuelto un tema prioritario establecer un régimen de pesos y dimensiones en la planeación, construcción y operación de la infraestructura de transporte utilizada para el transporte internacional. Esta CT comprende la elaboración de una propuesta de armonización de las políticas de pesos y dimensiones en la planificación, diseño y operación de la infraestructura

² Suscrito por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

de transporte que se utiliza en Mesoamérica para el transporte internacional, y en particular en el CP.

- 3.8 **COMPONENTE 3: Seguridad Vial.** Se realizará la aplicación de la metodología de seguridad vial utilizada por el International Road Assessment Programme (iRAP)³ para categorizar los tramos viales del CP desde el punto de vista de la seguridad vial y definir propuestas de mejoras de infraestructura. A partir de los resultados de la actividad anterior, se efectuará la identificación de un programa de inversiones por subtramo homogéneo, en el tema de la seguridad vial en el CP, incluyendo la necesidad de realizar los estudios de preinversión que se definan.
- 3.9 **COMPONENTE 4: Seguridad Personal.** Los temas de la seguridad ciudadana referidos a la actuación de la delincuencia conspiran claramente contra una mayor utilización del transporte terrestre, tanto para fines turísticos como para el tráfico de carga. Considerando lo anterior, en este componente se analizará el tema de la seguridad personal en el transporte y se propondrá las medidas que podría desarrollar un operador de un tramo de carretera, como por ejemplo el control de los recorridos de los camiones, y los diferentes Gobiernos para mitigar las condiciones de inseguridad en los viajes.
- 3.10 **COMPONENTE 5: Construcción y Mantenimiento en tramos del CP de la RICAM.** Para esta actividad se tomará como punto de partida la base de datos elaborada con la información obtenida conforme al Componente 1, y se incluirá en el análisis los proyectos de seguridad vial que resulten del Componente 4, los proyectos solicitados por los países y las necesidades de inversión que pudieran tener los subtramos en los que los países no definieron proyectos, de acuerdo a la información recopilada.
- 3.11 Se llevarán a cabo las siguientes actividades: (i) definición de las necesidades de adecuación de los tramos del CP, (ii) identificación de requerimientos de información adicional, estudios de prefactibilidad de los proyectos identificados y priorización de los mismos, (iii) definición de estudios de preinversión de los tramos identificados, recopilación de información y contratación de la ejecución de los estudios de preinversión, (iv) agrupamiento de subtramos homogéneos en Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria y Mantenimiento (PACEMOS), (v) análisis de implementación de los PACEMOS, (vi) preparación de una Guía para el establecimiento de Sistemas de Monitoreo y Seguimiento Socio-Ambiental y de Riesgos, la cual propondrá el tipo de indicadores para evaluar el desempeño sobre dichos temas, y (vii) como parte de este subcomponente, para los casos de República Dominicana y Colombia se efectuará un análisis de las alternativas de infraestructura y transporte que conecten ambos países al resto de Mesoamérica y en particular a la ruta del CP, seleccionando las que resulten más eficientes. Para dichas alternativas, se definirá una propuesta de plan de acción de implementación para presentar a los países involucrados.

³ www.irap.net

- 3.12 A la fecha, las solicitudes de estudios de preinversión para tramos del CP que han realizado los países, a través de la Dirección Ejecutiva del PM, suman más de US\$ 3.000.000. Esta CT prevé un total de US\$ 500.000 para atender los estudios prioritarios. Una vez se obtenga la definición de la forma de implementar los proyectos se podrá culminar de definir los requerimientos de estudios previos a cargo del sector público. En la medida que surjan necesidades de estudios de preinversión por un monto mayor al previsto se elaborará una CT complementaria para cubrir el faltante que se identifique.
- 3.13 **COMPONENTE 6: Presentación de los PACEMOS y su agrupamiento a los Gobiernos involucrados** En esta actividad se les presentará a los Gobiernos involucrados los agrupamientos de PACEMOS definidos, la propuesta de implementación y los instrumentos jurídicos que pudieran requerirse para su mejor desarrollo.
- 3.14 **COMPONENTE 7: Preparación de los Documentos de Licitación para los proyectos PACEMOS.** Para aquellos PACEMOS o agrupación de los mismos aprobados por los Gobiernos se procederá a la confección de todos los documentos necesarios para llamar a licitación.
- 3.15 **Contrataciones y Adquisiciones.** Para todos los componentes, los recursos asignados financiarán la contratación de consultorías individuales. El Banco realizará todas las contrataciones. Asimismo, se prevé la adquisición de equipos y materiales de oficina.

IV. PRESUPUESTO

- 4.1 El monto total de la CT es de US\$ 1.875.000, de los cuales el Banco financiará US\$ 1.500.000 con recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII) y el resto provendrá de contrapartida de los países beneficiarios en especie (el Anexo I presenta el Presupuesto Detallado):

Concepto	Banco (FIRII)	Contra-parte	Monto Total
Componente 1 – Base de Datos	62.000		62.000
Componente 2 – Armonización Políticas de Pesos y Dimensiones	61.000		61.000
Componente 3 – Seguridad Vial	500.000		500.000
Componente 4 – Seguridad Personal	30.000		30.000
Componente 5 – Construcción y Mantenimiento tramos CP	253.500		253.500
Componente 6 – Presentación de PACEMOs a Gobiernos			
Componente 7 – Preparación Documentos de Licitación PACEMOs			
Estudios de Preinversión de los PACEMOS	500.000	375.000	875.000
Supervisión de la Cooperación Técnica	60.000		60.000
Equipos y materiales de oficina	20.000		20.000
Imprevistos	13.500		13.500
Gran Total	1.500.000	375.000	1.875.000

V. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

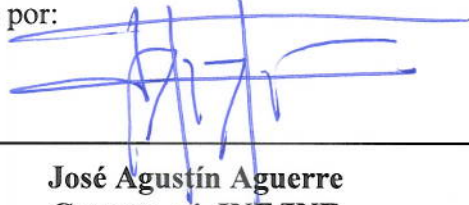
- 5.1 A solicitud de la Comisión Ejecutiva del PM, el Organismo Ejecutor de la presente CT será el Banco, a través de INE/TSP. Esta decisión responde a la naturaleza regional del proyecto, por lo que una ejecución coordinada por el Banco mitiga los riesgos de rezago y asegura la integralidad de las intervenciones. A pedido del Departamento Legal (LEG/SGO), junto con el Plan de Operaciones de la CT se proveerá la documentación pertinente.
- 5.2 INE/TSP será responsable de la identificación, preparación, evaluación, ejecución y supervisión de las actividades previstas en la CT. Se prevé la contratación de servicios de consultoría internacional. El detalle de las contrataciones requeridas se puede ver en el Anexo I – Presupuesto Detallado.

VI. ESTRATEGIA MEDIOAMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 En aplicación de la OP-703 del Banco (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias), esta operación fue revisada por el ESR el 21 de agosto de 2009. Se acordó preparar una Guía para el establecimiento de Sistemas de Monitoreo y Seguimiento Socio-Ambiental y de Riesgos (ver párrafo 3.11).
- 6.2 Asimismo, durante la etapa de preparación del Plan de Operaciones se incluirán los siguientes temas en los TdR para la elaboración de los proyectos de inversión: (i) la sistematización de la información existente sobre potenciales impactos ambientales y sociales, (ii) procesos de consulta con un muestreo de los afectados, y (iii) una revisión técnica de los temas ambientales y sociales asociados con los tramos viales bajo consideración.
- 6.3 Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios de asesoría técnica, la presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales, por lo que fue clasificada con la categoría “C”.

VII. APROBACIÓN

7.1 Aprobado por:



José Agustín Aguerre
Gerente a.i. INE/INE

SEP 11 2009

Fecha



Gina Montiel
Gerente CID/CID

09/14/09

Fecha



ANEXO I – Presupuesto Detallado

Componente 1	Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Especialista en Bases de Datos	7.000	3	21.000
Ingeniero o Economista de Transporte	7.000	3	21.000
Equipamiento			20.000
Subtotal			62.000
Componente 2	Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Especialista en Infraestructura	7.000	5	35.000
3 días de viático a 250 US\$ /día por 28 viajes			21.000
Gastos de logística y diseminación			5.000
Subtotal			61.000
Componente 3 Seguridad Vial			
Consultora en Seguridad Vial			500.000
Subtotal			500.000
Componente 4	Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Especialista en Seguridad Personal	7.000	3	21.000
4 Viajes internacionales a US\$ 1.000			4.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 4 viajes			5.000
Subtotal			30.000
Equipo de Profesionales de los Componentes 5, 6 y 7	Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Coordinador de Proyecto	10.000	10	100.000
Ingeniero o Economista de Transporte	7.000	6	42.000
Especialista Ambiental	7.000	1	7.000
Especialista en APP	8.000	2	16.000
Especialista en Documentos de Licitación	7.000	2,5	17.500
Ingeniero Jr.	3.000	10	30.000
12 Viajes internacionales a US\$ 1.000			12.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 12 viajes			15.000
Subtotal			253.500
Estudios de Preinversión de los PACEMOS	Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
		FIRII	500.000
		Contrapartida	375.000
Subtotal			875.000
Supervisión de la cooperación técnica			
Consultores			30.000
Viajes y Otros gastos			30.000
Subtotal			60.000
Otros Gastos e Imprevistos			
Equipos y materiales de oficina			20.000
Imprevistos			13.500
Subtotal			33.500
GRAN TOTAL			1.875.000