

## **REGIONAL**

### **COLOMBIA, COSTA RICA, EL SALVADOR, GUATEMALA, MÉXICO, NICARAGUA, PANAMÁ Y REPÚBLICA DOMINICANA**

#### **ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE TRAMOS VIALES DEL CORREDOR PACÍFICO DE LA RICAM**

**(RG-T1744)**

#### **PLAN DE OPERACIONES**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: 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); Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO); Caterina Vecco (INE/TSP) y Sandra Iriarte (INE/TSP).

## **ANEXOS REQUERIDOS**

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto Detallado
ANEXO III	Plan de Adquisiciones

### **REFERENCIAS ELECTRÓNICAS**

Diagrama Gantt

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2205538>

Carta de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica solicitando que el BID actúe como Organismo Ejecutor

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2204411>

Carta de solicitud de la cooperación técnica de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2204413>

## **DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS**

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

APP	Asociación Público Privada
CP	Corredor Pacífico
CT	Cooperación Técnica
FIRII	Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional
HDM	Highway Design and Maintenance Standards Model
iRAP	International Road Assesment Program
MEM	Memorándum de Entendimiento de Mérida, de junio de 2002
PACEMO	Proyecto de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación
PM	Proyecto Mesoamérica
RICAM	Red Internacional de Carreteras de Mesoamérica
TIM	Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías
TSP	División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente del BID

**PLAN DE OPERACIONES**  
**ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE TRAMOS VIALES DEL CORREDOR**  
**PACÍFICO DE LA RICAM**  
**(RG-T1744)**

**Resumen Ejecutivo**

<b>Beneficiario:</b>	Países miembros del Proyecto Mesoamérica (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana)						
<b>Equipo de proyecto:</b>	Marcos Camacho (TSP/CCR), Jefe del Equipo; Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Jean Paul Vélez (INE/TSP); José Luis Irigoyen (CID/CID); John Graham (SCF/INF); Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO); y Sandra Iriarte (INE/TSP).						
<b>Organismo ejecutor:</b>	El Banco a través de la División Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP)						
<b>Beneficiarios directos:</b>	Usuarios de los tramos que componen el CP, tanto los de transporte internacional como los locales. Además, se verán beneficiados los operadores de comercio exterior de los países beneficiarios, que verán reducidos sus costos transaccionales y, finalmente, también serán beneficiarias las administraciones públicas, de los países involucrados, con funciones de provisión y mantenimiento de carreteras.						
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	<table><tr><td>BID: (FIRII):</td><td>US\$ 1.500.000</td></tr><tr><td>Local:</td><td><u>US\$ 375.000</u></td></tr><tr><td>Total:</td><td>US\$ 1.875.000</td></tr></table>	BID: (FIRII):	US\$ 1.500.000	Local:	<u>US\$ 375.000</u>	Total:	US\$ 1.875.000
BID: (FIRII):	US\$ 1.500.000						
Local:	<u>US\$ 375.000</u>						
Total:	US\$ 1.875.000						
<b>Objetivos:</b>	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 de todo el Corredor Pacífico (CP) para un período de por lo menos veinte años, utilizando el sistema más eficiente posible.						
<b>Cronograma de ejecución:</b>	<table><tr><td>Período de Ejecución:</td><td>18 meses</td></tr><tr><td>Período de Desembolso:</td><td>24 meses</td></tr></table>	Período de Ejecución:	18 meses	Período de Desembolso:	24 meses		
Período de Ejecución:	18 meses						
Período de Desembolso:	24 meses						
<b>Condiciones contractuales especiales:</b>	Ninguna.						
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b>	Ninguna						
<b>Revisión medioambiental y social:</b>	El ESR revisó la operación el día 21 de agosto de 2009, clasificándola como categoría “C”.						

## **I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

### **A. El Proyecto Mesoamérica**

- 1.1 El Proyecto Mesoamérica (PM) es el mecanismo establecido por los países mesoamericanos para facilitar el diseño, financiamiento y ejecución de proyectos de integración regional en materia de infraestructura, conectividad y desarrollo social. 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. 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). Como espacio de integración, el PM representa a 115 millones de personas, asentadas en más de 2 millones de kilómetros cuadrados, con un PBI estimado para el año 2008 en US\$ 360 mil millones.
- 1.2 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 3.244 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.

### **B. Los problemas y su estudio**

- 1.3 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. Los estudios determinaron que, en las actuales circunstancias, un esquema de APP no es viable.
- 1.4 Por otra parte, se identificaron algunos problemas muy importantes en los pasos de frontera. De manera general, se puede decir que la operación de los pasos de frontera y su infraestructura a lo largo del CP es precaria e ineficiente.
- 1.5 Asimismo, se ha constatado que existe un profundo interés por parte de los países en mejorar los tramos del CP. En ese sentido, a los efectos de homogeneizar y profundizar los trabajos, se ha concluido que 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.

### **C. Justificación de los Programas Propuestos**

- 1.6 Para considerar la resolución de todos los problemas reseñados, se diseñó el proyecto denominado: “Aceleración del Corredor Pacífico”, el que comprende actividades que apuntan a la resolución de dichos problemas, de manera de confluir en una visión del CP, que, para el período 2015-2030, implique los siguientes logros: i) Los tramos del (CP) se han ajustado a las condiciones de infraestructura propuestas para la RICAM en el Memorándum de Entendimiento de Mérida (MEM); ii) La circulación de los vehículos de pasajeros y carga se efectúa en condiciones seguras, desde el punto de vista vial y personal; iii) Se ha definido los límites de pesos y dimensiones de vehículos más convenientes para la región, y, además, se ha realizado: la adecuación de la infraestructura a esos límites, la homologación de los límites por todos los países; y la implantación de un eficiente sistema de control; iv) Se ha implantado los mejores procedimientos de control fronterizo, en particular el Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM); v) Se ha instalado un sistema de procedimientos de control fronterizo y el mismo se efectúa en centros de frontera con accesos viales, infraestructura y servicios adecuados; vi) Existen agentes responsables de la operación vial, del eficaz funcionamiento de los centros de frontera y del mantenimiento de tramos viales por niveles de servicio; y vii) Se ha previsto las obras que se requerirán en el CP, durante el período de tiempo mencionado, y se ha implementado su ejecución oportuna.
- 1.7 En la XI Cumbre de Tuxtla, celebrada en julio de 2009, los Jefes de Estado de los países mesoamericanos decidieron “Adoptar como prioridad regional el programa Aceleración del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) y prever la programación técnica y presupuestaria de las inversiones, y la atención a los temas de armonización de normas en pesos y dimensiones y seguridad vial, que a cada país correspondan, para completarlo en el más breve plazo posible.”
- 1.8 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 MEM, 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.

## II. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

### D. Objetivo del programa

- 2.1 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 de todo el CP para un período de por lo menos veinte años, utilizando el sistema más eficiente posible.
- 2.2 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.

### E. Componentes

- 2.3 **Componente 1: Elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma.** Este componente tiene cinco subcomponentes: i) la elaboración de un formulario de recopilación de información de tramos y proyectos; ii) la división de los tramos del CP en subtramos homogéneos; iii) la recopilación de información para cada subtramo homogéneo, utilizando los formularios definidos. Dado el largo período de tiempo que usualmente se requiere para llevar a cabo los tipos de trabajo correspondientes a los primeros tres subcomponentes, TSP realizó la confección de los formularios y comenzó a ejecutar los otros dos; a la fecha se tiene información preliminar de todos los países. La CT propuesta contempla la finalización de los tres primeros componentes y la ejecución de los dos subcomponentes restantes: iv) la identificación de los faltantes de información, incluyendo la sistematización de la información existente sobre potenciales impactos ambientales y sociales; la definición de los procedimientos para conseguirla y su ejecución, en el caso de que se entienda conveniente hacerlo; y (v) la elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma.
- 2.4 **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 dificulta, y en algunos casos imposibilita, que las unidades de transporte de un país puedan transitar en toda la región, dado que no existe una regulación regional ni 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 Carretera<sup>1</sup>, que está siendo ratificado por los Parlamentos de los países que lo han suscrito, que contiene definiciones sobre pesos y dimensiones. 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 y, además, para extenderlo a todo Mesoamérica tendría que ser aprobado por los demás países de la región mencionada.
- 2.5 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 de transporte que se utiliza en Mesoamérica para el transporte internacional, y en particular en el CP. Para ello,

<sup>1</sup> Suscrito por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

primero se recopilará información acerca de la situación actual de las infraestructuras de transporte, incluyendo plataformas logísticas y terminales de carga, y las políticas desarrolladas por los Gobiernos de la región, así como el marco regulatorio vigente para el tema; en segundo término, se realizará una propuesta de pesos y dimensiones de vehículos de transporte internacional, tomando en cuenta los costos de operación de vehículos y la provisión y mantenimiento de la infraestructura. En dicha propuesta se identificará las necesidades de adecuación de la infraestructura de uso internacional a los límites considerados, incluyendo puertos, plataformas logísticas y terminales de carga y se propondrá un sistema de control de los pesos y dimensiones propuestos. Posteriormente, en un Taller Regional, se informará a los países acerca de la conveniencia de la propuesta, a los efectos de obtener la homologación de los límites definidos, por parte de los mismos, y la definición acerca de la implantación de un eficiente sistema de control regional de los pesos y dimensiones propuestos.

- 2.6 **Componente 3: Seguridad Vial.** Se realizará la aplicación de una metodología de seguridad vial, del tipo de la utilizada por el International Road Assessment Programme (iRAP)<sup>2</sup> u otra que permita obtener resultados similares, que permita 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. El trabajo a realizar incluirá las siguientes etapas: i) inspección de los tramos de carretera del CP; ii) procesamiento de datos; iii) categorización de los tramos de acuerdo a sus condiciones de seguridad vial, utilizando la información recolectada en la inspección complementada con información y análisis local; iv) propuesta de mejoras de seguridad; v) evaluación económica y priorización de las mismas; vi) análisis local de las medidas propuestas, de manera de contar con proyectos adaptados a la región; vii) definición del plan de inversión de seguridad vial en el CP, incluyendo los trabajos de preinversión requeridos; y viii) elaboración de pautas para llevar a cabo dichos trabajos, a un nivel que permita la licitación de la construcción de los proyectos definidos.
- 2.7 **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 y los diferentes Gobiernos para mitigar las condiciones de inseguridad en los viajes (como, por ejemplo, el control de los recorridos de los camiones).
- 2.8 **Componente 5: Construcción y Mantenimiento en tramos del CP de la RICAM.** Este componente se divide en cinco subcomponentes, que se describen en los párrafos siguientes.
- 2.9 **Definición de las necesidades de adecuación de los tramos del CP.** Para esta actividad se tomará como punto de partida la base de datos elaborada con la información obtenida conforme al componente 1<sup>3</sup>, y se incluirá en el análisis los proyectos de seguridad vial que resulten del componente 3<sup>4</sup>, los proyectos solicitados por los países y las

---

<sup>2</sup> [www.irap.net](http://www.irap.net)

<sup>3</sup> Véase el párrafo 2.3

<sup>4</sup> Véase el párrafo 2.6.



necesidades de inversión que pudieran tener los subtramos en los que los países no definieron proyectos, de acuerdo a la información recopilada.

- 2.10 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 los de Mesoamérica y en particular a la ruta del CP, seleccionando la o las que se entiendan como la(s) más eficiente(s). Para dichas alternativas, se definirá una propuesta de plan de acción de implementación para presentar a los países involucrados.
- 2.11 **Identificación de requerimientos de información adicional, estudios de prefactibilidad de los proyectos identificados y priorización de los mismos.** Para las inversiones identificadas, se evaluará las necesidades de información que se pudiera requerir para realizar estudios de preinversión y se efectuará un estudio de prefactibilidad expeditivo (económico, financiero, ambiental y de participación del sector privado) que permitirá priorizar los mismos, por país y en el CP. Para la priorización de inversiones se utilizará algún modelo de planificación, tipo el HDM, versión III o IV.
- 2.12 Tomando en cuenta los proyectos identificados se elaborarán estrategias para compartir información útil y acotada con grupos afectados y entablar un proceso de diálogo que permita abordar las perspectivas encontradas y los temas de interés de la sociedad civil, e iniciativas hacia la sociedad civil poniendo en evidencia que el nuevo Proyecto Mesoamérica presta mayor atención al aspecto social y al papel de la población. Se realizará la coordinación con los múltiples programas, proyectos e iniciativas que se desarrollan en el mismo territorio, tanto binacionales como multilaterales, incluyendo en este contexto posibles traslapes con áreas prioritarias de conservación o de interés para los pueblos indígenas. Se analizará los temas sociales de particular relevancia como son: seguridad en las carreteras, migraciones, impactos de los tramos sobre grupos indígenas y los efectos (indirectos y acumulativos) sobre la expansión de la frontera agrícola (oportunidades para agricultura sustentable y orgánica, por un lado, expansión de monocultivos y biocombustibles por el otro); el enfoque sobre proyectos productivos que mejoren la inversión en áreas pobres y los mecanismos de evaluación correspondientes.
- 2.13 **Definición de estudios de preinversión de los tramos identificados, recopilación de información y contratación de la ejecución de los estudios de preinversión.** La base para esta definición serán los estudios ya solicitados por los países, a los que podrían agregarse otros que se identifiquen en la actividad de definición de necesidades, los que deberán ser aprobados por los países. Se definirá, asimismo, un programa de recolección de la información adicional que se requiera para realizar los estudios de preinversión.
- 2.14 Los estudios de preinversión podrán incluir, según se determine oportunamente, anteproyectos de ingeniería, diseños ejecutivos de ingeniería, incluyendo la determinación de los terrenos a expropiar, factibilidad económica y financiera, evaluaciones ambientales, que incluyan la formulación de planes de gestión ambiental, la realización de la tramitación de licencias ambientales o el apoyo en dicha tramitación.
- 2.15 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 del BID para atender los estudios prioritarios y una contrapartida, a aplicar en toda la CT, de US\$ 375.000 de los países. 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.

- 2.16 En este subcomponente se efectuará la 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.
- 2.17 **Agrupamiento de subtramos homogéneos en Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación (PACEMO).** Esta actividad comprende el agrupamiento de subtramos homogéneos del CP en Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria y Mantenimiento (PACEMO), de manera que se puedan licitar en forma individual o conjunta. Los PACEMOs incluyen: i) Obras para adecuar tramos a las condiciones que se requieran en el corto plazo, con el objetivo de que las mismas cumplan con las especificaciones del MEM para la RICAM (obras de mejoramiento que pueden incluir correcciones planialtimétricas, ensanches de calzada, construcción de hombros, duplicación de calzadas, etc.); ii) Obras de conservación extraordinaria (por ejemplo: repavimentaciones); iii) Obras de mejoramiento de la seguridad vial; iv) Mantenimiento por niveles de servicio, por un plazo no menor a los quince años, incluyendo los plazos de puesta a punto; y v) Operación, la que podría incluir recaudación de peajes y aspectos de seguridad personal.
- 2.18 **Análisis de implementación de los PACEMOs.** Para los diferentes PACEMOs definidos, se analizará la mejor forma de implementarlos, entre las dos siguientes: i) Obra Pública Tradicional; ii) APP (asociación público-privada). Esta definición dependerá de las características técnicas y económicas de cada PACEMO, de la experiencia en el tema de concesiones en cada país, del desarrollo institucional de las mismas y de las definiciones que realice cada Gobierno. Se analizará también la factibilidad de agrupar PACEMOs, si ello resultara conveniente, pudiendo resultar proyectos binacionales o multinacionales. Asimismo, se identificará la necesidad de la concreción de instrumentos jurídicos que faciliten el desarrollo de los proyectos identificados, para el caso de que sean llevados a cabo mediante APP.
- 2.19 **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.
- 2.20 **Componente 7: Preparación de los Documentos de Licitación para los proyectos PACEMO.** 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.

### III. PRESUPUESTO

#### A. Descripción, composición y fuentes de financiamiento

- 3.1 El monto total de la CT es de US\$ 1.875.000, de los cuales el Banco financiará US\$ 1.500.000, incluyendo la contratación de los consultores, con recursos del FIRII y el resto provendrá de contrapartida de los países beneficiarios en especie.

#### B. Tabla de Presupuesto

- 3.2 En el presupuesto, cuyo detalle se presenta en el Anexo II, se ha previsto que la función de coordinación general de la CT sea ejercida por el coordinador previsto en la CT RG-T1662, de manera de optimizar los recursos profesionales contratados en el marco del proyecto de Aceleración del Corredor Pacífico y de forma que las dos CTs estén interconectadas en forma permanente.

Descripción	BID (FIRII) US\$	Contraparte US\$	Total (US\$)
Componente 1: Elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma.	62.000		62.000
Componente 2: Armonización de las 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 en tramos del CP de la RICAM.	253.500		253.500
Componente 6: Presentación de los PACEMOs y su agrupamiento a los Gobiernos involucrados.			
Componente 7: Preparación de los Documentos de Licitación para los proyectos PACEMO.			
Estudios de Preinversión de los PACEMOs	500.000	375.000	875.000
Supervisión de la cooperación técnica	60.000		60.000
Otros Gastos e Imprevistos	33.500		33.500
<b>TOTAL</b>	<b>1.500.000</b>	<b>375.000</b>	<b>1.875.000</b>

### C. Sostenibilidad

- 3.3 Por ser un proyecto cuyo objetivo final es la integración económica y social, la sostenibilidad del mismo se fundamenta en el fuerte compromiso que han realizado los países involucrados en profundizar el proceso de integración regional y promover que sea amplia e incluyente y que contribuya a construir sociedades más equitativas y cohesionadas, tal como surge de la Declaración de Villahermosa de 28 de junio de 2008.
- 3.4 Dicho compromiso se vio fortalecido aún más y particularizado en el Corredor Pacífico en la Declaración de Guanacaste, de 29 de julio de 2009, donde los Jefes de Estado y de Gobierno acordaron adoptar como prioridad regional el programa "Aceleración del Corredor Pacífico de la RICAM", coordinado por Costa Rica, y prever la programación técnica y presupuestaria de las inversiones que a cada país correspondan para completar el programa en el más breve plazo posible.

## IV. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

### A. Organismo ejecutor

- 4.1 A solicitud de la Comisión Ejecutiva del PM, el Organismo Ejecutor de la presente CT será el Banco, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (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. Asimismo, en la Declaración de Guanacaste mencionada figura la aprobación de los Presidentes de los países involucrados al proyecto de "Aceleración del Corredor Pacífico de la RICAM", del que forma parte esta CT. En las referencias electrónicas se presenta la documentación pertinente.
- 4.2 La División INE/TSP) será responsable de la identificación, preparación, evaluación, ejecución o contratación 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 Plan de Adquisiciones.

### B. Mecanismo de ejecución

- 4.3 El Equipo de Proyecto, con el apoyo de (INE/TSP), realizará la administración y seguimiento del proyecto, ejecutará las tareas previstas en este Plan de Operaciones. El

Banco contratará todos los consultores necesarios (individuales o empresas), de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). Los Términos de Referencia serán elaborados por el Coordinador que se contrate y supervisados por el jefe de equipo, para asegurar que se obtengan los productos que se requerirán de cada uno de ellos.

**C. Estado de preparación del programa para su ejecución**

- 4.4 El proyecto estará listo para comenzar su desembolso, una vez aprobada la CT- RG1662 y contratado el Coordinador, pues para el proceso de contratación de los consultores se utilizara los servicios de dicho Coordinador.

**D. Período de ejecución y calendario de desembolsos**

- 4.5 Se estima un periodo de ejecución de 18 meses y un periodo de desembolsos de 24 meses, ambos desde la aprobación del proyecto por el Banco.

**E. Adquisiciones y contrataciones**

- 4.6 El Equipo de Proyecto será el responsable de: i) la elaboración de los Términos de Referencia; ii) la ejecución de las tareas previstas; y iii) el seguimiento y la supervisión de los estudios y productos contratados, asegurando que atiendan los requisitos requeridos.

## **V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN**

**A. Seguimiento**

- 5.1 Las actividades de seguimiento se basarán en: i) el Plan de Adquisiciones que incluye el detalle de todas las contrataciones y las adquisiciones programadas; ii) el Marco Lógico del proyecto que servirá para hacer un seguimiento del avance del proyecto mediante los indicadores seleccionados; y iii) los informes semestrales de progreso elaborados por el Jefe del Equipo, los que incluirán los avances realizados en la ejecución y las actividades cumplidas.

**B. Responsabilidad técnica y básica**

- 5.2 La responsabilidad de la supervisión técnica y los desembolsos del Proyecto estarán a cargo de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP).

**C. Informes de avance e informe final**

- 5.3 La responsabilidad por los informes de seguimiento estará a cargo del Jefe del Equipo de Proyecto, previéndose la realización de informes semestrales de avance y un informe final.

**D. Descripción de las evaluaciones propuestas**

- 5.4 Con fondos del Proyecto se llevará a cabo una evaluación final comprensiva de los resultados y metas alcanzadas, así como el impacto obtenido. La misma tomará como base, entre otras herramientas, el Marco Lógico y los informes realizados.

## VI. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO

### A. Beneficios del proyecto e impacto en el desarrollo

- 6.1 Un beneficio directo esperado del proyecto es la reducción de los costos generalizados de operación del transporte interregional de personas y mercancías, lo que contribuirá a mejorar la competitividad de las economías de la región. Otro beneficio, es el de asegurar la ejecución de las inversiones necesarias en el CP y la sostenibilidad de las mismas, a través de los mecanismos más idóneos, permitiendo asimismo que los organismos competentes de los países adquieran experiencia en técnicas modernas de planificación, ejecución y seguimiento de inversiones y en general en la contratación de obras y servicios, particularmente a través de la utilización de asociaciones público-privadas.

### B. Beneficiarios

- 6.2 Los beneficiarios directos del proyecto son los usuarios de los tramos que componen el CP, tanto los de transporte internacional como los locales. Además, se verán beneficiados los operadores de comercio exterior de los países beneficiarios, que verán reducidos sus costos transaccionales y, finalmente, también serán beneficiarias las administraciones públicas, de los países involucrados, con funciones de provisión y mantenimiento de carreteras.

### C. Riesgos

- 6.3 Como toda operación regional, uno de los riesgos más importante se deriva de la articulación de los países involucrados en el proyecto. Sin embargo, en la medida que el objetivo del proyecto resuelve problemas que de todas formas los países enfrentan para proveer y mantener carreteras de suma importancia, como todas las que integran el CP, se entiende que todos los países se involucrarán de manera sustancial en el proyecto y ayudarán a la mejor ejecución del mismo.
- 6.4 Por último, es importante destacar que el proyecto goza de mandatos presidenciales en el marco del PM, la máxima instancia política para la integración mesoamericana, expresado por los Jefes de Estado y de Gobierno de sus países miembros en las Declaraciones de las Cumbres de Mandatarios del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, de julio de 2008 en Villahermosa, Tabasco, México y julio del 2009 en Guanacaste, Costa Rica.

## VII. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

### A. Fecha de revisión por el ESR

- 7.1 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 ¶2.16). Asimismo, se incluyeron en los trabajos a realizar los temas mencionados en el párrafo¶ 2.12.
- 7.2 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”.

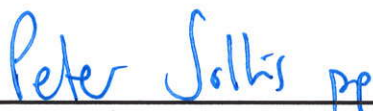
## VIII. CERTIFICACIÓN

### REGIONAL

#### ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE TRAMOS VIALES DEL CORREDOR PACÍFICO DE LA RICAM

(RG-T1744)

Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional – (FIRII), de conformidad con el Perfil de Cooperación Técnica aprobado por el Gerente a.i. INE/TSP y elegibilidad de Gerhard Lair, Coordinador del FIRII, ambas otorgadas el 17 de noviembre de 2009 al proyecto. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional – (FIRII), hasta la suma de US\$1.500.000 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de once (18) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares americanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.



Peter Soltes pp

Marguerite S. Berger, Jefe  
VPC/GCM

Unidad de Gestión de  
Donaciones y Cofinanciamiento

24/Nov/09

Fecha

## MATRIZ DEL MARCO LÓGICO

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
<b>FIN</b>			
Se incrementan los intercambios comerciales y turísticos en la región mesoamericana por vía terrestre.	Se incrementa la cantidad de vehículos, pasajeros y toneladas que atraviesan los pasos de frontera.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estadísticas de intercambios comerciales por vía terrestre.</li> <li>• Totales de pasajeros por los pasos de frontera, de acuerdo a las Direcciones de Migración.</li> <li>• Encuestas O/D y conteos vehiculares.</li> </ul>	Los países mesoamericanos mantienen la voluntad política de integración social y económica.
<b>PROPOSITO</b>			
La situación en el período 2015-2035 será la siguiente: i) Los tramos del Corredor Pacífico (CP) se han ajustado a las condiciones de infraestructura propuestas para la RICAM en el MEM; ii) La circulación de los vehículos se efectúa en condiciones seguras, desde el punto de vista vial y personal; iii) Se ha definido los límites de pesos y dimensiones de vehículos más convenientes para la región, y, además, se ha realizado: la adecuación de la infraestructura a esos límites, la homologación de los límites por todos los países; y la implantación de un eficiente sistema de control; iv) Existen agentes responsables de la operación vial, del eficaz funcionamiento de los centros de frontera y del mantenimiento de tramos viales por niveles de servicio; v) Se ha previsto las obras que se requerirán en el CP, durante el período de tiempo mencionado, y se	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disminuyen los tiempos de viaje y los costos de operación en el CP, tanto de vehículos de pasajeros como de carga.</li> <li>• Disminuyen los accidentes de tránsito y su gravedad.</li> <li>• Disminuyen los hechos delictivos en el CP.</li> <li>• Cambia la composición de vehículos de carga, utilizándose en mayor medida equipos de mayores pesos y dimensiones.</li> <li>• Actúan eficaz y eficientemente los agentes que se designaron para la operación vial, el funcionamiento de los centros de frontera y el mantenimiento de tramos viales.</li> <li>• Es eficaz el sistema definido para la implementación de obras futuras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Censos de velocidad, encuestas O/D y conteos vehiculares.</li> <li>• Estadísticas de accidentes de tránsito.</li> <li>• Estadísticas de delitos.</li> <li>• Encuestas a pasajeros, choferes, empresas y agencias.</li> <li>• Encuestas a transportistas, exportadores, importadores y agencias encargadas de las vialidades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los países licitan, contratan y hacen ejecutar las obras definidas.</li> <li>• Los países implementan, directa o indirectamente, las medidas de seguridad vial y personal propuestas.</li> <li>• Los parlamentos de los países mesoamericanos aprueban el sistema de pesos y dimensiones sugerido.</li> <li>• Los países licitan, contratan y supervisan a los agentes encargados de operación vial, el funcionamiento de los centros de frontera y el mantenimiento de tramos viales. .</li> <li>• Los países aprueban e implementan el sistema propuesto para la implementación de obras futuras.</li> </ul>



ha implementado su ejecución oportuna.			
<b>COMPONENTES</b>			
1. Elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de misma.	El trabajo se realiza y es aprobado por el BID y los países.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países proporcionan la información solicitada y prestan su colaboración para el desarrollo del trabajo.
2. Armonización de las Políticas de Pesos y Dimensiones.	Se realiza el estudio y la propuesta a los países.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países de Mesoamérica aprueban los Términos de Referencia del estudio, la realización del Taller y envían sus representantes.
3. Estudio de seguridad vial.	Se realizan los estudios y son aprobados por el BID y los países.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países involucrados aprueban los Términos de Referencia del estudio correspondiente y prestan su colaboración para el desarrollo del mismo.
4. Estudios de seguridad personal.	Se realizan los estudios y son aprobados por el BID y los países.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países involucrados aprueban los Términos de Referencia del estudio correspondiente y prestan su colaboración para el desarrollo del mismo.
5. Construcción y Mantenimiento en tramos del CP de la RICAM.	Se realizan los estudios y son aprobados por el BID y los países.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países involucrados aprueban los Términos de Referencia del estudio correspondiente y prestan su colaboración para el desarrollo del mismo.
6. Presentación de los PACEMOs y su agrupamiento a los Gobiernos involucrados.	Se efectúan las presentaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países involucrados reciben las propuestas y las analizan.
7. Preparación de los Documentos de Licitación para los proyectos PACEMO.	Se confeccionan los documentos de licitación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes del Consultor.</li> <li>• Notas de los países.</li> <li>• Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo.</li> </ul>	Los países involucrados aprueban los PACEMOs presentados.



**PRESUPUESTO DETALLADO POR COMPONENTE**

<b>Componente 1</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
Especialista en Bases de Datos	7.000	3	21.000
Ingeniero o Economista de Transporte	7.000	3	21.000
Equipamiento			20.000
<b>Subtotal</b>			<b>62.000</b>

<b>Componente 2</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
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
<b>Subtotal</b>			<b>61.000</b>

<b>Componente 3 Seguridad Vial</b>			
Consultora en Seguridad Vial			500.000
<b>Subtotal</b>			<b>500.000</b>

<b>Componente 4</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
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
<b>Subtotal</b>			<b>30.000</b>

<b>Componente 5</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
Coordinador de Proyecto	10.000	7.5	75.000
Ingeniero o Economista de Transporte	7.000	4.5	31.500
Especialista Ambiental	7.000	1	7.000
Especialista Ambiental Social	7.000	2	14.000
Especialista en Evaluación Económica Financiera y APP	8.000	2	16.000
Ingeniero Jr.	3.000	7	21.000
10 Viajes internacionales a US\$ 1.000			10.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 10 viajes			12.500
<b>Subtotal</b>			<b>187.000</b>

<b>Componente 6</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
Coordinador de Proyecto	10.000	0.5	5.000
Ingeniero o Economista de Transporte	7.000	0.5	3.500
Ingeniero Jr.	3.000	1	3.000
2 Viajes internacionales a US\$ 1.000			2.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 2 viajes			2.500
<b>Subtotal</b>			<b>16.000</b>

<b>Componente 7</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
Coordinador de Proyecto	10.000	2	20.000
Ingeniero o Economista de Transporte	7.000	1	7.000
Especialista en Documentos de Licitación	7.000	2,5	17.500
Ingeniero Jr.	3.000	2	6.000
<b>Subtotal</b>			<b>50.500</b>

<b>Estudios de Preinversión de los PACEMOs</b>	<b>Honorario (US\$/mes)</b>	<b>Tiempo (meses)</b>	<b>Total (US\$)</b>
Estudios de Preinversión			500.000
Contrapartida			375.000
		México	62.500
		Guatemala	62.500
		El Salvador	62.500
		Nicaragua	62.500
		Costa Rica	62.500
		Panamá	62.500
		<b>Subtotal</b>	<b>875.000</b>

<b>Supervisión de la cooperación técnica</b>			
	Consultores		30.000
	Viajes y Otros gastos		30.000
		<b>Subtotal</b>	<b>60.000</b>

<b>Otros Gastos e Imprevistos</b>			
	Equipos y Materiales de Oficina		20.000
	Imprevistos		13.500
		<b>Subtotal</b>	<b>33.500</b>

<b>TOTAL</b>			
		<b>TOTAL</b>	<b>1.875.000</b>

**PLAN DE ADQUISICIONES****Modelo A – Para Proyectos Específicos****Información General**

**País:** Regional

**Beneficiario:** Países de Mesoamérica (CR, ES, GU, ME, NI, PN).

**Ejecutor:** El Banco, a través de INE/TSP

**Nombre del Proyecto:** Adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales del Corredor Pacífico de la Ricam

**Número del Proyecto:** RG-T1744

**Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto:**

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 de todo el Corredor Pacífico para un período de por lo menos veinte años, utilizando el sistema más eficiente posible.

El proyecto tiene los siguientes siete componentes: 1) Elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma. Incluye la identificación de los faltantes de información, la definición de los procedimientos para conseguirla y su ejecución y la elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma. 2) Armonización de las Políticas de Pesos y Dimensiones. Se confeccionará una propuesta de pesos y dimensiones de vehículos para el transporte internacional en el CP. 3) Seguridad Vial. Se realizará la aplicación de una metodología de seguridad vial que permita categorizar los tramos viales del CP desde el punto de vista de la seguridad vial y definir propuestas de mejoras de infraestructura y se efectuará la identificación de un programa de inversiones por subtramo homogéneo. 4) Seguridad Personal. 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 y los diferentes Gobiernos para mitigar las condiciones de inseguridad en los viajes. 5) Construcción y Mantenimiento en tramos del CP de la RICAM. Este componente se divide en cinco subcomponentes: 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, Mantenimiento y Operación (PACEMO); y v) Análisis de implementación de los PACEMOs. 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. 7) Preparación de los Documentos de Licitación para los proyectos PACEMO. 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.

**Fecha de aprobación del Proyecto por el Directorio Ejecutivo:** Octubre del 2009.

**Fecha de firma del Contrato de Préstamo:** N/A

**Fecha estimada para el último desembolso:** Setiembre del 2011.

### **A) Introducción**

Las contrataciones para el proyecto propuesto se llevarán a cabo de acuerdo con las *“Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo”* (GN-2349-7), de enero de 2005, y con las *“Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo”* (GN-2350-7) de enero de 2005, y con lo establecido en el presente Plan de Adquisiciones.

### **B) El Plan de Adquisiciones**

El Plan, cuyo resumen se incluye como Apéndice 1, indica para cada contrato o grupo de contratos el procedimiento de adquisición de bienes o de contratación de obras o servicios o métodos de selección de consultores, los casos que requieren precalificación, los costos estimados de cada contrato o grupo de contratos, el requerimiento de revisión ex-ante o ex-post por parte del Banco y las fechas estimadas de publicación de los avisos específicos de adquisiciones y de terminación de los contratos contemplados en este proyecto. El Plan de Adquisiciones se actualizará anualmente o cuando sea necesario ó requerido por el Banco. El Plan de Adquisiciones detallado está disponible en:

Nombre de Ejecutor: Banco Interamericano de Desarrollo.

Dirección: 1300 New York Ave. N.W., Washington DC, 20577.

Correo electrónico: marcosca@iadb.org

El Plan de Adquisiciones está disponible en la página Internet del Banco:

### **C) Adquisiciones para el Proyecto**

A continuación se describen en forma general las adquisiciones a realizarse para el proyecto propuesto.

**Adquisición de Servicios de Consultoría:** Los servicios de consultoría bajo el proyecto incluyen todas las actividades necesarias para completar los siete componentes definidos y alcanzar el objetivo del proyecto.

Para la ejecución del proyecto, además de contar con el Equipo de Proyecto, el Banco contratará los servicios de consultores individuales. Se prevé que la coordinación de los trabajos sea realizada por el Coordinador contratado mediante la CT RG-T1662. Dicho Coordinador tendrá a su cargo, entre otras tareas, el apoyo a la contratación de consultores, la elaboración de sus planes de trabajo y la supervisión de los productos entregables, velando por el cumplimiento de los objetivos y metas del proyecto, reportando regularmente sobre los avances al Jefe del Equipo de Proyecto.

El ejecutor del Programa será el Banco a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP), la que será responsable por las contrataciones y desembolsos y del seguimiento y evaluación, tanto de las contrataciones particulares como del desempeño del Programa como un todo. Todas las actividades financiadas por el Programa seguirán los procedimientos del Banco para contrataciones.

## **I. Apéndice 1**

## **II. Plan de Adquisiciones<sup>1</sup>**

**País:** Regional

**Ejecutor:** El Banco, a través de INE/TSP

**Proyecto:** Adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales del Corredor Pacífico de la Ricam

**Número del Proyecto:** RG-T1744

**Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto:**

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 de todo el Corredor Pacífico para un período de por lo menos veinte años, utilizando el sistema más eficiente posible.

El proyecto tiene los siguientes siete componentes: 1) Elaboración de una base de datos y un sistema de actualización permanente de la misma. 2) Armonización de las Políticas de Pesos y Dimensiones. 3) Seguridad Vial. 4) Seguridad Personal. 5) Construcción y Mantenimiento en tramos del CP de la RICAM. 6) Presentación de los PACEMOs y su agrupamiento a los Gobiernos involucrados. 7) Preparación de los Documentos de Licitación para los proyectos PACEMO.

**Fecha de aprobación del Proyecto por el Directorio Ejecutivo:** Octubre del 2009

**Fecha de firma del Contrato de Préstamo:** N/A

**Fecha estimada para el último desembolso:** Setiembre del 2011

**Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable del Plan de Adquisiciones:**

Banco Interamericano de Desarrollo.

Dirección: 1300 New York Ave. N.W., Washington DC, 20577.

Correo electrónico: marcosca@iadb.org

---

<sup>1</sup> Se deben incluir todos los contratos del proyecto aún si no son financiados por el Banco e indicando quién los financia.

**Números del Proyecto RG-T1744**  
**Período comprendido para este Plan de Adquisiciones: Desde Octubre 2009 hasta Julio 2010**

No. de referencia	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado de la Adquisición (US\$ Miles)	Método de Adquisición <sup>2</sup>	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Si/No)	Fechas Estimadas		Status <sup>3</sup> (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Comentarios
					BID %	Local / Otro %		Publicación Anuncio Específico de Adquisición	Terminación Contrato		
	<b>1. Servicios de Consultoría</b>										
	Especialista en Bases de Datos	21.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Ingeniero o Economista de Transporte	21.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista en Infraestructura	35.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Consultora en Seguridad Vial	500.000	SD		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista en Seguridad Personal	21.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Coordinador de Proyecto	100.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Ingeniero o Economista de Transporte	42.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista Ambiental	7.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista Ambiental Social	14.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista en Evaluación Económica	16.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Financiera y APP									Pendiente	
	Especialista en Documentos de Licitación	17.500	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Ingeniero Jr.	30.000	CCIN		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Estudios de Preinversión	500.000	SBCC		100 %		N/A	Julio 2010		Pendiente	
	<b>2. Bienes y Obras</b>										
	Adquisición de Equipos y Materiales de Oficina	20.000	CP		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	

<sup>2</sup> **Bienes y Obras:** LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contrataciones a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CPIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CPGB: Contrataciones con Prestamos Garantizados por el Banco; PSC: Participación de la Comunidad en las Contrataciones. **Firmas Consultoras:** SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa. **Consultores Individuales:** CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional

<sup>3</sup> Se utilizará la columna "Estatus" para adquisiciones retroactivas y actualizaciones del plan de adquisiciones.