

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Regional/CID
▪ Nombre:	Apoyo a la Agenda Mesoamericana de Transporte, Logística e Integración Económica
▪ Número:	RG-T2908
▪ Jefe de equipo y miembros:	Luis Uechi (INE/TSP) Jefe de Equipo, Alfonso Salazar (TSP/CHO) Jefe de Equipo Alterno, Jaime Granados (INT/TIN), Amado Crotte (TSP/CME), Carlos Morán (TSP/CES), Daniel Torres (TSP/CNI), Edgar Zamora (TSP/CCR), Alejandra Caldo y Sergio Deambrosi (TSP/CPN), Raúl Rodríguez, Caterina Vecco y Laureen Montes (INE/TSP), Irasema Infante y Pablo Pereira (CID/CID) y Cristina Landazuri (LEG/SGO)
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Apoyo al Cliente
▪ Si es Apoyo Operativo, proveer número y nombre de la operación que apoyará la CT:	n/a
▪ Referencia a solicitud:	EZSHARE-1537704939-3
▪ Fecha Autorización del Abstracto de CT:	17 de febrero de 2017
▪ Beneficiario:	México, Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana
▪ Agencia Ejecutora:	US-IDB (INE/TSP en coordinación con INT, CID y IIC).
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC-SDP for Integration (RIN) US\$400,000 OC-SDP for Infrastructure (INF) US\$400,000
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$800.000
▪ Contrapartida Local:	US\$120.000 en especie
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses (incluye periodo de ejecución)
▪ Fecha de Inicio requerido:	Mayo 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas de consultoría y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP e INT/TIN
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/INE (INE/TSP)
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	Sí (la CT está alineada con todas las EBP de los beneficiarios en materia de integración e infraestructura productiva)
▪ CT incluida en CPD:	No
▪ Alineación Estratégica:	Integración Económica

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM)¹, es un mecanismo de integración y desarrollo que potencia la complementariedad y la cooperación entre los países de la región mesoamericana: Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. El PM facilita la concertación de acciones en dos ejes prioritarios: económico y social. Dentro del primero, el sector transporte y la facilitación comercial han sido áreas de acción estratégicas, impulsándose proyectos, programas e iniciativas para incrementar la conectividad, mejorar el desempeño logístico y gestión fronteriza, promover la multimodalidad y mejorar la resiliencia ante los efectos del cambio climático.
- 2.2 En el marco de esta iniciativa regional los países acordaron prioritariamente promover la integración física de la región, a través de la rehabilitación, mantenimiento y/o construcción de 13,132 kilómetros de carreteras identificadas en la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)². En particular, la modernización del Corredor Mesoamericano de Integración o Corredor Pacífico (CP), ha sido la máxima prioridad de los países que atraviesa. El CP es el eje longitudinal estructurante de la región mesoamericana. Interconecta de norte a sur a siete países, iniciando su recorrido en la Ciudad de Puebla, en el centro de México. Luego, a partir de la Ciudad de Arriaga en Chiapas, sigue la ruta del litoral del Océano Pacífico por toda la región mesoamericana a través de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, hasta llegar a la Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3,240 km (Apéndice: Figura 1). Esta conexión vial transporta más del 90% de la carga terrestre intrarregional³.
- 2.3 En términos de infraestructura y funcionamiento, es un corredor compuesto por un gran número de pares viales de origen / destino y perfiles de demanda propios en cada país. Los principales flujos de carga son los que enlazan México, Guatemala y El Salvador (Apéndice Cuadro 1), así como aquellos con origen y destino en Costa Rica. De acuerdo al volumen de carga, se identifican tres secciones principales: (i) tramo México-Guatemala-El Salvador, que es el tramo con mayor densidad de carga; (ii) tramo El Salvador-Honduras-Nicaragua-Costa Rica, que es el tramo central del CP; y (iii) tramo Costa Rica-Panamá, compuesto básicamente del comercio binacional, aunque también sirve a la carga de la Zona Libre de Colón que tiene como destino Nicaragua y otros países de la región (Apéndice Figura 2). El corredor también atraviesa seis pasos de frontera, y conecta los aeropuertos y puertos de todo el litoral Pacífico, multiplicando su importancia en términos logísticos. Los puertos en su entorno movilizan cerca de 60 millones de toneladas, mientras que los aeropuertos movilizan otras 734,000 toneladas⁴ (Apéndice: Cuadros 1 y 2).
- 2.4 En la actualidad, el CP ha recibido inversiones y compromisos de financiamiento por US\$3.125,1 millones, esperándose se alcancen los estándares de corredor vial en alrededor del 72,6% de su longitud. En arreglo a la proyección de demanda de tránsito al 2015, se identificaron también necesidades de inversiones nuevas por US\$967 millones. El estado de avance por tramo se resume en el Cuadro 1. El Banco ha jugado un rol central en la modernización del CP y la mejora de la seguridad vial, contribuyendo con ocho operaciones de préstamo valoradas en US\$948 millones durante el período 2008-2016.

¹ El PM fue lanzado en 2008 en la décima Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

² El 28 de junio de 2002 en Mérida, Yucatán, México, los países firmaron el Memorandum de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM).

³ EL CP moviliza alrededor de unos 8 millones de toneladas, por un valor estimado de US\$11.000 millones.

⁴ El 56% de la carga total se moviliza por el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México.

Cuadro 1 – Inversiones en el Corredor Pacífico (Dic-2015)

País	Kilómetros		Financiamiento desembolsado, confirmado o en proceso (US\$ millones)	% CP Entero con financiamiento desembolsado, confirmado o en proceso	% CP Entero con obras concluidas sin necesidad de intervención	Financiamiento aún necesario CP Entero (US\$ millones)	
	Total	PACEMOs*				Estudios	Obras
México	1.058	356,9	-	100	100	-	-
Guatemala	303	303,0	680,0	86	14	1,5	101,6
El Salvador	389	330,6	238,1	25	-	8,5	576,2
Honduras	137	137,2	154,0	100	-	-	-
Nicaragua	335	335,2	192,0	74	31	0,8	56,0
Costa Rica	521	481,1	519,0	44	7	2,8	189,2
Panamá	497	316,4	1.342,0	78	13	0,8	56,6
Total	3.240	2.260,4	3.125,1	74,6	40,3	14,4	979,6

Fuente: BID-TSP; * Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación

- 2.5 Adicional a las inversiones en el CP, los países están avanzando en la implementación de medidas para mejorar la eficiencia en los pasos de frontera, en línea con la Estrategia Centroamericana de Facilitación Comercial y Competitividad (COMIECO, 2015). Los países han empezado a implementar medidas para avanzar hacia la Gestión Coordinada de Fronteras en los 6 pasos fronterizos del CP (con asistencia técnica y financiera del Banco y en coordinación con USAID, FOMILENIO 2, la Unión Europea, JICA, Fondo Yucatán y SIECA). Adicionalmente, se ha implementado el sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) en todos los pasos fronterizos del CP para agilizar el despacho de las operaciones de tránsito que circulan por el corredor. El Banco ha aprobado programas de integración fronteriza en Costa Rica (US\$100M), Nicaragua (US\$75M), y se están preparando operaciones similares en Guatemala (US\$75M) y Panamá (US\$50M) cuya aprobación se espera para el corriente año.
- 2.6 Por su parte, las RG-T2275 y RG-T2324 - Apoyo a la Definición, Desarrollo e Implementación de Planes Nacionales de Logística en Países de Mesoamérica (PNLOG) (US\$2,5M) han permitido trabajar en la formulación de Planes Nacionales de Logística. Estos instrumentos de visión estratégica están orientados a mejorar el desempeño y la madurez de los sistemas logísticos nacionales, con el objetivo de impulsar su competitividad y potenciar el comercio intra-regional y extra-regional. El Salvador y Nicaragua están avanzando la formulación de sus PNLOG, mientras que Belice, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panamá y República Dominicana ya trabajan en la implementación del Plan de Acciones Inmediatas (PAI) que acompaña cada PNLOG. Uno de los aspectos principales en cada PNLOG, es el capítulo que trata de la gobernanza de la logística en cada país. Como regla general, se recomienda la creación de una instancia de alto nivel integrada por el sector público y el privado, la creación de una entidad operativa y la creación de un observatorio nacional.
- 2.7 Al mismo tiempo, a fin de facilitar el diseño de una estrategia que contribuya a la planificación de un sistema de transporte multimodal en la región, el Banco apoyó un estudio integral sobre la logística de carga y el comercio en Mesoamérica a través de la CT RG-T1660. Dicho estudio permitió identificar los principales flujos de carga y cadenas productivas-logísticas a nivel regional y nacional, así como doce corredores de prioridad logística (algunos coincidentes con la RICAM) consolidados que movilizan el comercio intra y extra regional y requieren inversiones en infraestructura de transporte y logística para mejorar su desempeño y madurez (Apéndice: Cuadros 3 y 4).

- 2.8 Centroamérica también está avanzando en el diseño, aprobación e implementación de una Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML), la cual definirá objetivos y lineamientos de acción estratégicos para la reducción de los costos logísticos regionales y la mejora de la movilidad urbana. Esta Política, a ser aprobada en el marco de la Cumbre de Presidentes del Sistema de Integración Centroamericano (SICA) de junio de 2017, será implementada a través de un Plan Maestro y de un Plan Regional de Inversiones priorizado, que definirán iniciativas, programas y proyectos prioritarios de alto impacto para la conectividad y el desempeño logístico Centroamericano. El Banco, junto con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Agencia de Cooperación Internacional Japonesa (JICA), ha jugado un rol facilitador vital para el desarrollo de esta PMRML. Para el Banco la implementación de la PMRML a través de un Plan regional de inversiones es de importancia estratégica para priorizar intervenciones, identificar operaciones de impacto regional y mover la agenda de transporte hacia la provisión de servicios de infraestructura multimodales e integrados. En paralelo, los países acordaron el desarrollo de una Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad⁵ para articular las prioridades de la agenda Mesoamericana de los próximos cinco años (2017-2022), resultando esencial asegurar una correspondencia clara entre este Marco y la implementación de la PMRML.
- 2.9 No obstante, los logros alcanzados en la región, uno de los principales desafíos para Mesoamérica en el mediano y largo plazo, es la transición del CP y de los demás ejes de la RICAM desde corredores de transporte hacia corredores logísticos regionales integrados de alta eficiencia. El desafío conceptual es lograr que el foco de la atención evolucione de la provisión de infraestructura básica, a la provisión de servicios logísticos articulados sobre los principales corredores de prioridad logística bajo una visión regional. La mejora de los servicios logísticos es una condición necesaria para facilitar y fomentar la integración de cadenas productivas y de suministro a nivel regional y contribuir a incrementar el comercio intra-regional. De igual manera es importante asegurar la sostenibilidad de las inversiones efectuadas, utilizando criterios y parámetros comunes para la región. A escala regional también se observa la necesidad de impulsar una mayor multimodalidad del transporte (ej. Transporte Marítimo de Corta Distancia), de crear infraestructura logística especializada, de generar mayor competencia y desregulación en el transporte terrestre de carga y de hacer inversiones prioritarias en todos los corredores logísticos regionales.
- 2.10 En ese contexto, se plantea la presente CT, o para apoyar la implementación de la agenda mesoamericana y centroamericana en materia de transporte, logística y movilidad urbana, como un instrumento para reducir la brecha de infraestructura, incrementar la planificación, atraer inversión privada, y como herramienta para mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. La presente CT contribuirá en particular a generar información y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones. En 2018 se solicitará una CT adicional que complementará el apoyo a la agenda regional, potenciando su implementación. La futura CT financiará el desarrollo de un mecanismo de gestión de activos viales y de monitoreo de desempeño logístico del CP, así como en la implementación de un proyecto específico de infraestructura logística prioritaria vinculada a éste.
- 2.11 **Objetivo.** El objetivo específico de esta CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad

⁵ Se espera la aprobación del Marco por los Ministros de Transporte Mesoamericanos hacia el II Semestre del corriente. Se prevé la aprobación de un plan de acción bianual.

de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del CP en un corredor logístico internacional, incluyendo mecanismos regionales para su conservación y mantenimiento, y iv) apoyar la implementación de los PNLOG y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas.

- 2.12 La CT está alineada con la EBP de los países beneficiarios, tanto en materia de integración como de infraestructura productiva. Similarmente, contribuirá con la iniciativa del Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte, donde se destaca la línea de acción Dinamizar el Sector Productivo a través de la mejora y expansión de la conectividad logística y el fortalecimiento del proceso de integración regional.
- 2.13 La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea con el desafío de desarrollo de integración económica de acuerdo con el criterio de Focalización Multinacional, ya que apoyará acciones nacionales enfocadas en el objetivo de mejorar el desempeño logístico de los países mesoamericanos, contribuyendo a la inserción de los mismos en la economía global. La CT también es consistente con el criterio de adicionalidad regional, dado que apoya simultáneamente a los países mesoamericanos en la implementación de sus agendas de transporte y logística en el Marco del Proyecto Mesoamérica. Además, la CT es consistente con el Marco Sectorial de Transporte del Banco, en cuanto a colaborar al financiamiento y asistencia técnica para iniciativas de infraestructura de transporte regional. Los objetivos de la CT son consistentes con los objetivos y contribuyen a los resultados de los [Marcos de Resultados del OC-SDP para Infraestructura \(INF\) y del OC-SDP para Integración \(RIN\)](#) porque sus recursos serán utilizados para contribuir al mejoramiento y armonización regional tanto de los marcos normativos y de procedimientos sobre transporte, logística, movilidad y facilitación del comercio, como de los procesos para identificar, evaluar, desarrollar y preparar proyectos de infraestructura financiables, sostenibles y equitativos (GN-2819-1)⁶.

III. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

- 3.1 **Componente I. Estrategias Regionales para Transporte y Logística.** Este componente apoyará a las instancias regionales responsables de la gestión de programas, iniciativas y proyectos de transporte y logística⁷ en: (i) la preparación y aprobación del documento “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”⁸; (ii) la revisión y socialización de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) Centroamericana, y (iii) la formulación de sus respectivos planes de acción. Ambos Marcos establecerán iniciativas estratégicas y acciones coordinadas para que los países logren resultados de impacto regional en tres pilares: transporte intermodal, logística de carga y movilidad urbana. El rol del Banco en ambos procesos será vital para dinamizar a las instancias regionales y asegurar progresos complementarios entre ambas iniciativas. De esa manera se logrará acelerar la provisión de servicios logísticos y de transporte multimodal, buscándose la reducción de los elevados costos logísticos a nivel regional y nacional.

⁶ OC-SDP (INF) - Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario.

OC-SDP (RIN) - Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración Financiado con Capital Ordinario.

⁷ Las instancias regionales objeto del fortalecimiento de este componente son: (i) la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT) del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM); y (ii) la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML) del Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), entidad de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

⁸ El Marco se basa en el [Plan Estratégico Regional de Logística de Cargas \(PERLOG\)](#) propuesto por el Banco en 2016.

- 3.2 El componente financiará también actividades relativas a la implementación de ambos Marcos y la promoción de proyectos con participación del sector privado. Las actividades estarán orientadas a buscar complementariedad entre las intervenciones en transporte, logística y movilidad que realicen los países. Se financiarán particularmente talleres inter sectoriales público-privadas para atraer al sector privado al financiamiento de infraestructura y para identificar fuentes e instrumentos financieros innovadores, y mejores prácticas en materia de asociación público privada e innovación (ej. Fondos de Infraestructura). Con esto el Banco buscará apoyar el desarrollo de una estrategia regional de financiamiento para acompañar la implementación de las iniciativas de la PMRML y las discusiones a nivel Mesoamericano en la materia.
- 3.3 **Componente II: Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional.** En primer lugar, este componente financiará un estudio de plan operativo para el CP, que incluirá: (i) la actualización de datos de avance físico-financiero de todos los tramos PACEMOS del CP; (ii) la proyección de volumen de tránsito para los próximos 10 años, identificando los flujos de origen y destino más relevantes del CP; (iii) el costo de las intervenciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los estándares de la RICAM en todo el CP; (iv) el costo de las intervenciones de conservación para dar servicio al tránsito proyectado; (v) el costo de los estudios de pre-inversión para las intervenciones pendientes; y (v) las inversiones prioritarias necesarias para transformar este corredor de transporte en uno logístico.
- 3.4 En segundo lugar, este componente financiará la formulación de planes de inversión para un conjunto de corredores logísticos prioritarios identificados por estudios anteriores del Banco⁹, de importancia para el comercio intra y extra regional, y de acuerdo a las prioridades de programación del Banco acordadas con los países¹⁰. Se busca así la definición de un Plan Regional de Inversiones, que permita identificar y priorizar proyectos de transporte y logística de alto impacto (cartera consensuada) factibles de financiamiento privado y/o asociaciones público-privadas (APP). Los análisis realizados indican que los siguientes corredores son de interés para esta CT:

Cuadro 2 – Corredores Logísticos Prioritarios Objeto del Componente II

Corredores Regionales	Puerto Cortés – San Pedro Sula – El Poy – AM San Salvador – Puerto Acajutla (Corredor Honduras - El Salvador)
	San Pedro Sula - Ciudad de Guatemala- Puerto Quetzal (Corredor Honduras - Guatemala)
	AM San Salvador – Puerto Santo Tomás de Castilla / Puerto Barrios (Corredor El Salvador - Guatemala)
	Managua – Tegucigalpa – Puerto Cortés (Corredor Nicaragua - Honduras)
	Tegucigalpa – AM San Salvador – Puerto Acajutla (Corredor Honduras - El Salvador)
Corredores Nacionales	Corredor Logístico de Honduras (Puerto Cortés – San Pedro Sula – Tegucigalpa – Puerto Amapala)
	Corredor Bioceánico de Guatemala (Puerto Santo Tomas de Castilla –Guatemala – Puerto Quetzal)
	Corredor Bioceánico de Costa Rica (Pto Caldera – San José – Pto Limón)
	Corredor Puerto Plata – Sto Domingo – Pto Santo Domingo (Rep. Dominicana)

⁹ Principalmente “Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de carga y el comercio en Mesoamérica” (BID – ALG, 2014) y “Guía logística: aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas” (Grupo de Infraestructura para la Integración GII – BID, 2015).

¹⁰ Guía logística: aspectos conceptuales y prácticos de la logística de carga - Sección III: Agenda del Banco en Logística de Carga; y también los documentos de programación de inversiones anuales con los países (CPD).

- 3.5 En el marco de la presente CT se darán prioridad a aquellos corredores regionales que se vinculan con el Triángulo Norte (Honduras, Guatemala y el Salvador). Con una CT complementaria que se gestionará en 2018, se investigarán posteriormente corredores nacionales en Costa Rica y República Dominicana. También en la CT complementaria, este mismo componente incluirá apoyo para la elaboración de una estrategia de gestión de activos viales y para la implementación de un sistema de medición y monitoreo del desempeño logístico del CP y/o de otros corredores logísticos.
- 3.6 **Componente III. Apoyo a la Implementación de los PNLOG.** Este componente financiará actividades de apoyo a la validación e implementación de los PNLOG en Mesoamérica (Apéndice: Cuadro 5). Dependiendo del grado de avance de cada país, estas actividades podrán incluir, entre otras: (i) levantamiento de familias logísticas y sus problemas críticos de desempeño y madurez; (ii) revisión y validación de los Planes de Acción Inmediata (PAI); (iii) diseño de elementos del ámbito legal, institucional y/o financiero para apoyar la implementación de los PNLOG; (iv) estudios clave identificados en los PAI finalizados; v) asistencia a instancias locales para la ejecución de los PAI, y vi) actualización de PNLOG según requieran los beneficiarios.
- 3.7 Con esta CT se atenderán de manera prioritaria los casos de República Dominicana, Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua. En los tres primeros casos para dar continuidad al apoyo ya brindado en años anteriores. En el caso de el Salvador para avanzar el PNLOG que se encuentra en estado de borrador primario y en el caso de Nicaragua para acompañar el trabajo que se realiza con la NI-T1233. Mientras se trabaja con esos 5 países, se observarán los avances que ocurrirán en Costa Rica y Panamá, de forma de definir el contenido de futuros apoyos con una CT complementaria. El objetivo es utilizar las CT para lograr un grado de avance más comparable en la implementación de los PNLOG de los diferentes beneficiarios. Se buscará también profundizar el PRLOG.
- 3.8 **Componente IV: Sistemas de Infraestructura e Información Logística Regional.** Este componente financiará un estudio regional de identificación y priorización de inversiones en infraestructura logística especializada que contribuyan al desarrollo e integración de cadenas productivas de valor (nacionales, regionales, globales) y a optimizar el desempeño de los Corredores Logísticos de Integración Mesoamericana (por ej.: plataformas logísticas, agrocentros, *truck-centers*, plataformas de distribución urbanas, puertos secos, etc.). Las intervenciones se priorizarán en función de su capacidad de promover la reducción de costos logísticos y se caracterizarán teniendo en cuenta su factibilidad de financiamiento por el sector público, por el sector privado o mediante arreglos de financiamiento mixto. Además del marco conceptual para priorizar las inversiones el estudio incluirá un plan de acción para su implementación. Las intervenciones identificadas conformarán así el primer arreglo para montar un sistema de plataformas logística para la región.
- 3.9 El componente financiará también servicios para la integración de portales o sistemas de información regional. El objetivo principal es lograr que distintas herramientas ya disponibles generadas por el Banco (Observatorio Mesoamericano de Logística de Carga, Portal de Estudios Regionales, Portal de Transporte Sustentable) sean integrados, en tanto se generen interfaces hacia el Portal del Proyecto Mesoamérica, Sistema de Información Geo-referenciada, Observatorios Nacionales, Plataforma Digital de Comercio Centroamericana, etc.), Se trabajará con la CTRT en el marco de esta CT para encontrar un esquema para la sostenibilidad de una plataforma integrada. El componente también financiará la preparación de documentos de difusión sobre el impacto de la integración regional y el rol del Banco.
- 3.10 Con una CT complementaria, este componente financiará posteriormente asistencia para implementar una o varias de las intervenciones priorizadas. La o las intervenciones a seleccionar estarán vinculadas al CP y permitirán aplicar algún esquema innovador de participación público-privada identificado con esta CT (Apéndice: Cuadro 6).

- 3.11 El presupuesto de la CT será de US\$920.000. Los gobiernos de Mesoamérica aportarán una contrapartida local en especie, por un valor de US\$120.000¹¹. El monto de financiamiento requerido por componente principal para lograr los resultados esperados, se muestra en la siguiente tabla:

Presupuesto Indicativo (en US\$)

Actividad / Componente	Financiará	Financiamiento BID		Contra-partida Local	Total
		INF	RIN		
I. Estrategias Regionales para Transporte y Logística	Actividades de fortalecimiento de las instancias regionales y logística de eventos para impulsar políticas y estrategias para la gestión de la logística de cargas en la región, junto con la identificación de mecanismos innovadores de financiamiento de proyectos.	45.000	45.000	25.000	115.000
II. Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional	Planes de inversión en el CP y en otros corredores logísticos regionales prioritarios.	180.000	145.000	20.000	345.000
III. Apoyo a la Implementación de los PNLOG	Actividades para apoyar la validación e implementación de los PNLOG en Mesoamérica.	50.000	65.000	35.000	150.000
IV. Sistemas de Infraestructura e Información Logística Regional	La elaboración de un plan de inversiones en infraestructura logística regional y la integración de portales – sistemas de información regionales.	105.000	120.000	20.000	245.000
Seguimiento, evaluación y supervisión		20.000	25.000	20.000	65.000
PRESUPUESTO TOTAL		400.000	400.000	120.000	920.000

IV. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 4.1 **Ejecutor.** A solicitud de los países beneficiarios (Anexo I), el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP) será el ejecutor de la presente CT. Esta decisión responde a la naturaleza regional de la CT, por lo que una ejecución coordinada por el Banco mitiga los riesgos de rezago y asegura la integralidad y coherencia de las intervenciones. La ejecución comprenderá: (i) la contratación de firmas consultoras y/o consultores individuales (preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, preselección de firmas, elaboración de la lista corta, pedido de propuestas, análisis y evaluación de las propuestas y negociación del contrato), y (ii) el seguimiento administrativo de las contrataciones (autorización de solicitudes de pago y manejo de los fondos). Las agencias gubernamentales de los países de Mesoamérica colaborarán con INE/TSP en la coordinación de las actividades locales para facilitar los insumos necesarios para la preparación de los estudios incluidos en esta CT.
- 4.2 **Supervisión.** El equipo del Banco será responsable por el acompañamiento y supervisión del trabajo que realicen las firmas consultoras y/o consultores individuales contratados a través de la presente CT (TdR en Anexo II). Para dichas funciones, el equipo del Banco contará con la cooperación de los diferentes beneficiarios y de consultores específicos contratados a tales efectos.
- 4.3 **Estructura de ejecución.** El equipo de supervisión incluirá asimismo otros colegas de INE/TSP, de INT/TIN y de CID/CID para el seguimiento del trabajo de los consultores y para

¹¹ Los fondos de contrapartida indicados son una estimación de las contribuciones que harán los beneficiarios como parte de sus gastos normales de funcionamiento, pero no significa que deberán existir asignaciones o presupuestos especiales aprobados.

la coordinación con los beneficiarios. De igual manera, y en virtud de que muchos de los proyectos que se analizarán involucrarán financiamiento del sector privado, se integrarán también a la supervisión colegas de la CII. Esto permitirá realizar actividades conjuntas (talleres, consultas) y coordinar los resultados de la CT con el Plan de Negocios de la CII, para plantear los proyectos que se identifiquen en términos homogéneos. El período de ejecución será de 21 meses y el plazo de desembolsos será de 24 meses.

- 4.4 **Adquisiciones:** El Banco realizará las contrataciones de conformidad con la “Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco” (GN-2765-1) y las Directrices Operativas para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (GN-2765-3) vigentes desde el 1º de enero de 2017 (Plan de Adquisiciones en Anexo III).

V. Riesgos

- 5.1 La presente CT no posee riesgos potenciales, puesto que las actividades a realizar se refieren a asistencias y a estudios de apoyo operacional. Sin embargo, para su ejecución es esencial la colaboración de las diversas instituciones gubernamentales beneficiarias con los consultores contratados, a fin de proveer las informaciones necesarias para elaborar los estudios propuestos.
- 5.2 LA CT financiará actividades que ayudarán a resolver paulatinamente los distintos grados de avance en los marcos legales e institucionales sobre transporte, logística y movilidad, a nivel nacional y regional. Buscará fomentar la planificación y coordinación de inversiones de alto impacto, aprovechándose economías de red y de escala dada la naturaleza regional de la matriz de transporte. Complementariamente, se espera que el trabajo a nivel de entidades regionales y nacionales ayude también a paulatinamente resolver disparidades en otros temas relevantes, específicamente en lo referente a la armonización de legislación y prácticas sobre APP.
- 5.3 Los consultores a contratar para la elaboración de perfiles de proyectos y de análisis de pre-factibilidad incluirán el aspecto de los eventuales reasentamientos dentro de sus diagnósticos y recomendaciones. De esta forma, se logrará anticipar el posible impacto de un eventual problema que en el pasado ha afectado la ejecución de proyectos de infraestructura en la región.

VI. Excepciones a Las Políticas del Banco

- 6.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VII. Salvaguardas Ambientales

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales, dado que se refiere a la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios técnicos. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, así como sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, esta CT se clasifica como categoría “C” (Anexo IV). [Salvaguardas](#).

Anexos Requeridos

- Anexo I: Términos de Referencia para actividades/componentes a ser adquiridos.
- Anexo II: Plan de Adquisiciones
- Anexo III: Matriz de Resultados.
- Anexo IV: Solicitud del cliente (Carta de Solicitud).

APÉNDICE: INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Figura 1. El Corredor Pacífico

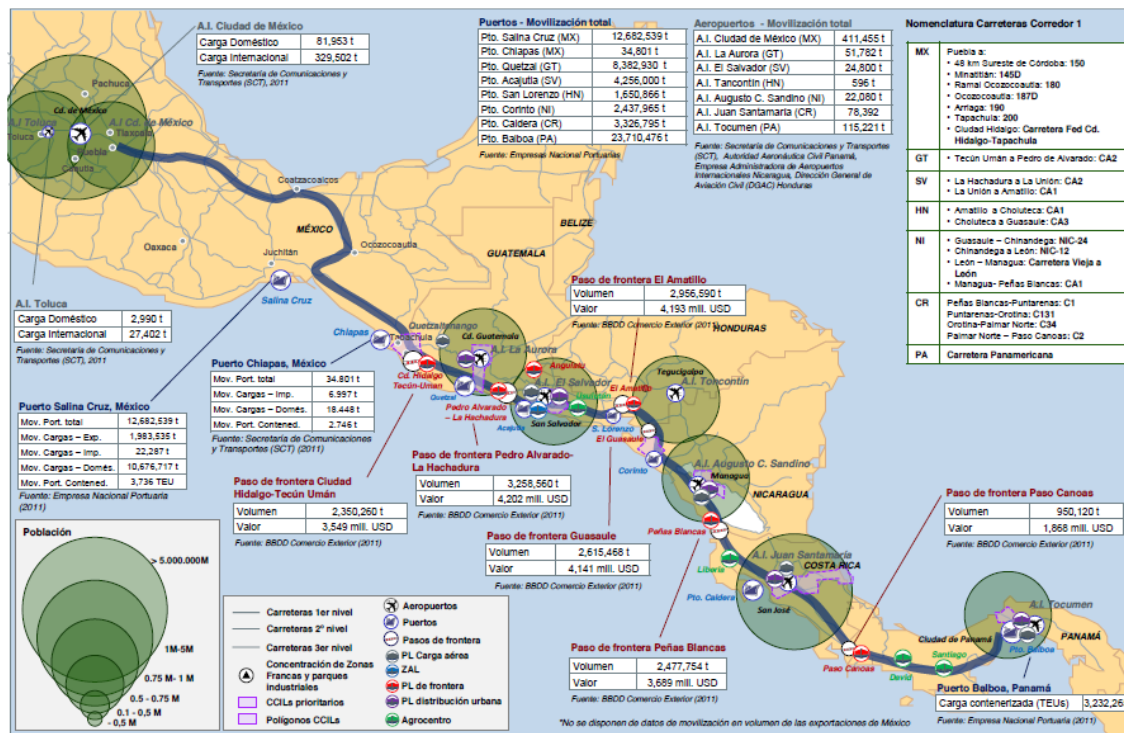
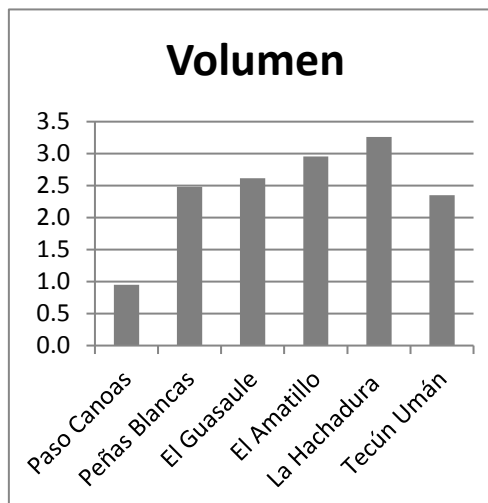
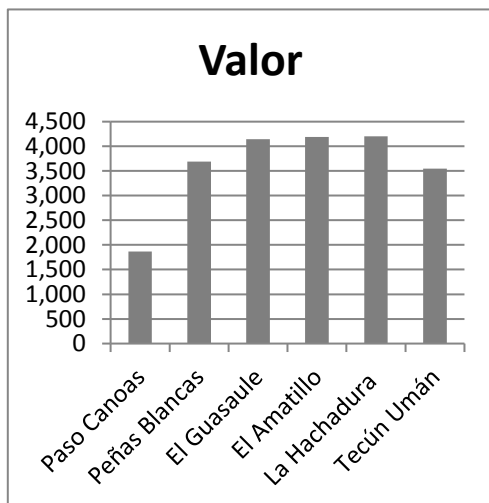


Figura 2. Movimiento de mercancías en los pasos de frontera asociados al CP

En valor (millones de US\$)

En peso (millones de Tn)



Cuadro 1. Principales flujos O-D del Corredor Pacífico

#	País Origen	País Destino	Volumen (miles TM)	Valor (Millones USD)	Densidad de Valor (USD/ton)	% volumen sobre CMI	% volumen acumulado	% valor sobre CMI	% valor acum
1	MX	GT	979	1.469	1.500	12,30%	12,30%	13,10%	13,10%
2	GT	SV	809	605	748	10,20%	22,50%	5,40%	18,60%
3	CR	NI	702	475	676	8,80%	31,40%	4,30%	22,80%
4	CR	PA	583	796	1.364	7,30%	38,70%	7,10%	29,90%
5	SV	GT	382	556	1.456	4,80%	43,50%	5,00%	34,90%
6	NI	CR	295	584	1.981	3,70%	47,20%	5,20%	40,10%
7	MX	SV	295	442	1.500	3,70%	51,00%	4,00%	44,10%
8	GT	NI	287	345	1.200	3,60%	54,60%	3,10%	47,20%
9	GT	MX	268	417	1.554	3,40%	57,90%	3,70%	50,90%
10	MX	CR	267	401	1.500	3,40%	61,30%	3,60%	54,50%
11	CR	SV	266	273	1.027	3,30%	64,70%	2,40%	56,90%
12	NI	SV	243	293	1.207	3,10%	67,70%	2,60%	59,60%
13	MX	HN	226	340	1.500	2,90%	70,60%	3,00%	62,60%
14	GT	CR	222	311	1.401	2,80%	73,40%	2,80%	65,40%
15	SV	HN	203	316	1.554	2,60%	75,90%	2,80%	68,20%
16	PA_ZLC	CR	49	400	8.201	0,60%	76,60%	3,60%	71,80%
17	PA_ZLC	NI	30	169	5.699	0,40%	76,90%	1,50%	73,30%
Otros O/Ds			1.832	2.981	1.628	23,10%	100,00%	26,70%	100,00%
Total:			7.938	11.172	1.407	100,00%		100,00%	

Cuadro 2: Movimiento de carga en puertos – aeropuertos vinculados al Corredor

País	Puerto	Carga movilizada (t)	Aeropuerto	Carga movilizada (t)
MX	Pto. Salina Cruz	12.682.539	A.I. Toluca	30,392
MX	Pto. Chiapas	34.801	A.I. Ciudad de México	411,46
GT	Pto. Quetzal	8.382.930	A.I. La Aurora	51,782
SV	Pto. Acajutla	4.256.000	A.I. El Salvador	24,8
HN	Pto. San Lorenzo	1.650.866	A.I. Toncontín	596
NI	Pto. Corinto	2.437.965	A.I. Augusto C. Sandino	22,08
CR	Pto. Caldera	3.326.795	A.I. Juan Santamaría	78,392
PA	Pto. Balboa	23.710.476	A.I. Tocumen	115,22
Todos:		56.482.372	Todos:	734,7

Cuadro 3: Timeline del proceso de apoyo del Banco a la región en materia de transporte, logística, integración, comercio

Año	Operación	Nombre	Objetivo
2009	RG-T1661	Estudio Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia	Realizar todos los estudios, evaluación y análisis necesarios para determinar la factibilidad de desarrollar servicios de transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica que verdaderamente

Año	Operación	Nombre	Objetivo
			representen una alternativa eficiente y competitiva para el movimiento de mercancías.
2009	RG-T1662	Optimización de las Instalaciones en Pasos de Frontera en el Corredor Pacífico	
2009	RG-T1744	Recuperación, Mantenimiento y Operación del Corredor Pacífico	
2010	RG-T1660	Análisis de la Logística de Cargas y el Comercio en Mesoamérica	
2011	RG-T2013	Observatorio Mesoamericano de Transporte de Cargas y Logística	Creación del Sistema de Información de Transporte de Cargas y Logística Regional de Mesoamérica
2013	RG-T2267	Apoyo a la Mejora de Pasos de Frontera en Mesoamérica	Dar soporte al ajuste de la propuesta de sistema de procesos de control e infraestructura (Fase 2), a la estructuración institucional, técnica, financiera y económica de los proyectos y a la elaboración de los documentos de licitación para los pasos de frontera ya estudiados, sobre la base de las propuestas (Fase 1) producto de la RG-T1662.
2013	RG-T2275 RG-T2324	Apoyo a la Definición, Desarrollo e Implementación de Planes Nacionales de Logística en Países de Mesoamérica	Apoyar a los países beneficiarios en el desarrollo de planes nacionales de logística de cargas, identificando las características institucionales, jurisdiccionales, y los más adecuados mecanismos de implementación para desarrollar las recomendaciones emanadas de la cooperación técnica RG-T1660. Particularmente la cooperación técnica apoyará la elaboración de estudios, dará apoyo en la difusión y generación de consenso para impulsar la ejecución de la estrategia de logística regional y las agendas nacionales correspondientes y contribuirá al fortalecimiento de la capacidad institucional del sector público. Esta cooperación técnica tiene como objetivo específico apoyar a la integración efectiva dentro de los planes nacionales de logística, de los de los insumos y resultados de otras cooperaciones técnicas actualmente en ejecución que pueden impactar positivamente las cadenas logísticas de los países beneficiarios.
2015	RG-T2547	Apoyo a la Implementación de Gestión Coordinada de Fronteras en Mesoamérica	Apoyar el diseño e implementación de la Estrategia Regional de Facilitación del Comercio y Competitividad, así como el diseño, ejecución, evaluación y coordinación regional de las operaciones del Banco en Mesoamérica relacionadas con GCF. Esta TC está alineada con las prioridades sectoriales establecidas en la GCI-9, específicamente con la prioridad sectorial no. 4 dirigida a incrementar la competitividad regional y la integración global, y de los documentos de Marco Sectorial del Sector de Integración y Comercio (INT/INT) y de la División de Transporte (INE/TSP).
2017	RG-T2908	Apoyo a la Agenda Mesoamericana de Transporte, Logística e Integración Económica	Contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; iii) apoyar la

Año	Operación	Nombre	Objetivo
			transformación del CP en un corredor logístico internacional, incluyendo mecanismos regionales para su conservación y mantenimiento, y iv) apoyar la implementación de los PNLOGs y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas.

Con la RG-T2908, más concretamente, los gobiernos de los países centroamericanos y mesoamericanos contarán con marcos estratégicos y planes de acción regionales consensuados a altos niveles, para la implementación de iniciativas de transporte, logística y movilidad urbana de alto impacto para el desarrollo y la integración regional, para la mejora de la conectividad y desempeño logístico de corredores regionales prioritarios y para identificar, evaluar, desarrollar y preparar proyectos de infraestructura financiables, sostenibles y equitativos. Se espera lograr este resultado de acuerdo con el siguiente cronograma:

- JUN/2017: Aprobación de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) Centroamericana
- DIC/2017: Aprobación del Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad y de su Plan de Acción 2018-2019
- MAR/2018: Aprobación del Plan de Acción de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) Centroamericana

Cuadro 4: Instrumentos de apoyo del Banco a la región

Operación	Año	Número	Nombre	Estado	Monto (US\$)
RG-T1661	2009	ATN/OC-11551-RG	Estudio Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia	Cerrada	1,000,000
RG-T1660	2010	ATN/OC-12495-RG	Análisis de la Logística de Cargas y el Comercio en Mesoamérica	Cerrada	1,500,000
RG-T1662	2009	ATN/OC-12019-RG	Optimización de las Instalaciones en Pasos de Frontera en el Corredor Pacífico	Cerrada	1,100,000
RG-T1744	2009	ATN/OC-12020-RG	Recuperación, Mantenimiento y Operación del Corredor Pacífico	Cerrada	1,500,000
RG-T1901	2010	ATN/OC-12472-RG	Transporte Sostenible y Cambio Climático en Mesoamérica	Cerrada	1,000,000
RG-T2267	2013	ATN/MR-13870-RG	Apoyo a la Mejora de Pasos de Frontera en Mesoamérica	Desembolsando	1,400,000
RG-T2275	2013	ATN/OC-14002-RG	Apoyo a la Definición, Desarrollo e Implementación de Planes Nacionales de Logística en Países de Mesoamérica	Cerrada	1,500,000
RG-T2324	2013	ATN/MR-14003-RG	Apoyo a la Definición, Desarrollo e Implementación de Planes Nacionales de Logística en Países de Mesoamérica	Cerrada	1,000,000
RG-T2013	2011	ATN/OC-13101-RG ATN/OC-13101-RG-1	Observatorio Mesoamericano de Transporte de Cargas y Logística	Cerrada	910,000

Operación	Año	Número	Nombre	Estado	Monto (US\$)
RG-T2547	2015	ATN/MR-14890-RG	Apoyo a la Implementación de Gestión Coordinada de Fronteras en Mesoamérica	Desembolsando	650,000
NI-T1233	2016	ATN/OC-15968-NI	Apoyo al desarrollo de la logística de cargas y puertos en Nicaragua	Desembolsando	800,000
NI-T1204	2016	ATN/OC-15965-NI	Asociaciones Público Privadas en Infraestructura para la Competitividad de Nicaragua	Desembolsando	362,250
BL-T1065	2015	ATN/JF-14977-BL	Capacity Building to Support Preparation of National Transportation Master Plan	Desembolsando	880,000
DR-T1102	2013	ATN/MR-14163-DR	Fortalecimiento de MEPYD en logística de cargas y economía de transporte	Desembolsada	500,000
PN-T1108	2013	ATN/MR-13885-PN	Apoyo al Plan Nacional de Logística de Panamá	Cerrada	450,000

Cuadro 5: Estado de avance en la implementación de los PNLOG (a enero 2017)

País	Avance	Comentarios	Proyectos prioritarios	Unidad Ejecutora
Belice	Elaborado	El plan está siendo tomado como referencia en el Plan Nacional de Transporte en ejecución	Terminales de gráneles en Puerto de Belice, corredores logísticos San Ignacio-Belize City y Corozal-Belize City, ruta costera, acceso a cruceros, pasos de frontera, ZAL Port of Belize y Big Creek, cabotaje a Guatemala, programa de reposición de flota	Oficina de Diálogo Público Privado de la Presidencia de la República. Esta unidad requiere fortalecimiento técnico
Costa Rica	Elaborado parcialmente	La primera fase del plan fue culminada en 2014 antes del cambio de autoridades. El plan requiere ser actualizado y culminado	Por definir una vez se haya actualizado el PNLOG y elaborado el PAI	Por definir
El Salvador	Elaborado parcialmente	El Salvador inició tardíamente su plan. El mismo no ha sido culminado, requiere del Plan de Acciones Inmediatas y la Estrategia de Implementación	Por definir una vez se haya elaborado el PAI	MOP. La unidad requerirá fortalecimiento y asistencia técnica en la ejecución del PNLOG
Guatemala	Elaborado y validado	El Plan fue validado por el nuevo Gobierno incluyendo el PAI.	Zona de carga Aeropuerto La Aurora, ZAL Puerto Quetzal, Observatorio, pasos de frontera	PRONACOM. La unidad requiere fortalecimiento y asistencia técnica en la ejecución del PNLOG

País	Avance	Comentarios	Proyectos prioritarios	Unidad Ejecutora
Honduras	Elaborado y validado	El plan fue validado por el gobierno, incluyendo el PAI	Centro de Carga Aeropuerto Palmerola, Proyecto Piloto cadena logística agroalimentaria, pasos de frontera, Puerto Digital en Puerto Cortés	INSEP. La unidad requiere fortalecimiento y asistencia técnica en la ejecución del PNLOG
Nicaragua	Por elaborar	El Plan será financiado con una CT nacional	Por definir	Por definir
Panamá	Elaborado y en implementación	El plan está en ejecución. Algunos de los estudios prioritarios están siendo financiados por el Gobierno y otros por el Banco	Los estudios en ejecución más relevantes son el Plan Maestro de la Zona Interoceánica del Canal y la Estrategia Logística de Panamá. Los proyectos prioritarios que sean identificados requerirán financiamiento	Secretaría del Gabinete Logístico de Panamá. Esta unidad necesita fortalecer el equipo técnico y su capacidad de coordinación y seguimiento a proyectos
República Dominicana	Elaborado y validado	El Plan ha servido de base para la reflexión. El país requiere de recursos de pre-inversión y asistencia técnica para la ejecución del plan	La consolidación del puerto de Manzanillo y el Corredor de prioridad Logística Santo Domingo-Santiago-Manzanillo (suplanta a Puerto Plata)	Dirección de Logística del MEPYD. Esta dirección hizo un entrenamiento a 40 actores públicos y privados con recursos del BID. La unidad requiere asistencia técnica para implementar el PNLOG

Cuadro 6: Distribución de productos a obtener con ésta y una CT complementaria

Componente	Acción	RG-T2908	Complementaria
I. Estrategias Regionales para Transporte y Logística	Apoyo para la preparación del documento “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”, apoyo para el proceso de validación de la “Política Marco Regional de Movilidad y Logística Centroamericana” y apoyo para la elaboración de sus Planes de Acción (P1)	✓	Apoyo para la implementación de los Planes de Acción
	Consultoría para la identificación y validación de mecanismos innovadores de financiamiento de infraestructura regional (P2)	✓	Estudios complementarios
	Actividades para la implementación de ambos Marcos y para la promoción de proyectos con participación del sector privado	✓	Promoción de proyectos
II. Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional	Estudio de plan operativo para el Corredor Pacífico (P3)	✓	-
	Estudio de planes de inversión para corredores logísticos prioritarios (P4)	✓	Estudios complementarios
	Implementación de un sistema de medición y monitoreo del desempeño logístico del Corredor Pacífico (P5)	-	✓
	Estudio para la elaboración de una estrategia de gestión del activo vial del Corredor Pacífico (P6)	-	✓
III. Apoyo a la Implementación de los PNLOG	Consultorías de apoyo a la validación e implementación de los PNLOG y sus Planes de Acción Inmediata en 8 países (P7)	✓	Apoyo a la implementación de los PAI
	Actividades para la validación e implementación de los PNLOG y sus Planes de Acción Inmediata en 6 países.	✓	
IV: Sistemas de Infraestructura e Información Logística Regional	Estudio de identificación y priorización de intervenciones en infraestructura logística en Corredores Logísticos Regionales (P8)	✓	-
	Asistencia para implementar un proyecto de infraestructura logística prioritaria vinculado al CP (o varios) (P9)	-	✓
	Servicios diversos para la integración de portales y sistemas de información regional (P10)	✓	-
	Elaboración y diseminación de productos de conocimiento (P11)	✓	✓

TÉRMINOS DE REFERENCIA (1 DE 8)

Consultoría de Apoyo a la Formulación de los Planes de Acción del Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad y de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística Centroamericana

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del Corredor Pacífico (CP) en un corredor logístico internacional, y (iv) apoyar la implementación de los Planes Nacionales de Logística (PNLOG) y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La presente CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría se enmarca en el Componente I de dicha CT: “Estrategias Regionales para Transporte y Logística”. Este componente apoyará a las instancias regionales responsables de la gestión de programas, iniciativas y proyectos de transporte y logística¹ en: (i) la preparación y aprobación del documento “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”², discutido por los países en el contexto de la Cumbre de Tuxtla de 2017; (ii) la revisión y socialización de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) Centroamericana; y (iii) la formulación de sus respectivos planes de acción. Ambos Marcos establecerán iniciativas estratégicas y acciones coordinadas para que los países logren resultados de impacto regional en tres pilares: transporte intermodal, logística de carga y movilidad urbana. El rol del Banco en ambos procesos será vital para dinamizar a las instancias regionales y asegurar progresos complementarios entre ambas iniciativas. De esa manera se logrará acelerar la provisión de servicios logísticos y de transporte multimodal, buscándose la reducción de los elevados costos logísticos a nivel regional y nacional.

El Componente I financiará también actividades relativas a la implementación de ambos Marcos y la promoción de proyectos con participación del sector privado. Las actividades estarán orientadas a buscar complementariedad entre las intervenciones en transporte, logística y movilidad que realicen los países. Se financiarán particularmente talleres intersectoriales público-privadas para atraer al sector privado al financiamiento de infraestructura y para identificar fuentes e instrumentos financieros innovadores, y mejores prácticas en materia de asociación público-privada e innovación (ej. Fondos de Infraestructura) para la implementación de las iniciativas, programas o proyectos prioritarios definidos por las estrategias regionales identificadas. Con esto el Banco buscará apoyar el desarrollo de una estrategia regional de financiamiento para acompañar la implementación de las iniciativas de la PMRML y las discusiones a nivel Mesoamericano en la materia.

¹ Las instancias regionales objeto del fortalecimiento de este componente son: (i) la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT) del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM); y (ii) la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML) del Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), entidad de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

² El Marco se basa en el [Plan Estratégico Regional de Logística de Cargas \(PERLOG\)](#) propuesto por el Banco en 2016.

La presente consultoría tiene como propósito reforzar las capacidades técnicas y de coordinación del equipo del Proyecto Mesoamérica a cargo de la edición y socialización del documento “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad” y del equipo de la Comisión Ministerial de Transporte (COMITRAN) de SIECA que trabaja con la validación de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) Centroamericana. El objetivo principal de la consultoría será asistir en la formulación de los planes de acción de ambos marcos.

Objetivos

Objetivo 1. Asistir al equipo de la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT) del Proyecto Mesoamérica en el proceso de validación y aprobación del “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”, y de elaboración de su Plan de Acción Indicativo.

Objetivo 2. Asistir al equipo de la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML) de COMITRAN en el proceso de validación y aprobación de la “Política Marco Regional de Movilidad y Logística”, y en la elaboración de su Plan de Acción Indicativo.

Los objetivos se lograrán a través de acciones de asistencia técnica general y puntuales, en coordinación con los actores relevantes de la CTRT y de la CTRML. Las tareas incluirán, sin ser exhaustivo, asistir con la coordinación de actividades y conceptual de ambos marcos, la presentación de casos y mejores prácticas, el análisis de antecedentes, la elaboración de recomendaciones, asistir en la conducción de actividades de facilitación y consulta con grupos de trabajo público/privado en cada país, asistir en la búsqueda de consensos sobre acciones relevantes a corto, mediano y largo plazo, y la revisión de documentos que producirán ambas iniciativas.

Actividades

Actividad No. 1. Asistencia técnica para la validación y aprobación del “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”.

El contractual asistirá a la CTRT en las actividades futuras para la validación y aprobación del MMTLM a nivel regional. En particular se podrá requerir que el contractual asista con la elaboración de materiales y reportes necesarios para el desarrollo de talleres y reuniones a nivel nacional y regional, así como para la promoción y socialización futura del MMTLM. El contractual asistirá para asegurar la mayor participación de actores relevantes del sector privado en la discusión del MMTLM y eventualmente en la redacción de minutas y documentos de acuerdo.

Actividad No. 2. Asistencia técnica para la elaboración del Plan de Acción Indicativo del “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”.

El contractual asistirá a la CTRT del proyecto Mesoamérica en la elaboración del Plan de Acción Indicativo del MMTLM, para definir contenidos y hojas de ruta. En particular se busca que el contractual realice aportes en materia de iniciativas, programas y proyectos a nivel nacional y regional, coordinados y compatibles con otras iniciativas derivadas de planes de logística nacionales y regional. El contractual ayudará a la coordinación y complementación con las iniciativas que surjan del plan de acción de la Política Marco, así como en la identificación de posibilidades de cooperación técnica y financiera, y alianzas estratégicas en materia de movilidad y logística, tanto públicas bilaterales y multilaterales, como del sector privado.

Actividad No.3. Asistencia técnica para la validación y aprobación de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística.

El contractual trabajará con actores relevantes de la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML) de COMITRAN para apoyarlos en aspectos específicos del proceso de validación y aprobación de la “Política Marco Regional de Movilidad y Logística” en COMITRAN y en los países. La asistencia podrá ser de diferente naturaleza y podrá incluir, entre otros, aportes y correcciones a la versión final de la Política Marco, la producción de materiales de apoyo para talleres de validación a nivel nacional y regional, y la elaboración de presentaciones u otro material para su promoción y difusión.

Actividad No. 4: Asistencia técnica para la elaboración del Plan de Acción Indicativo de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística.

El contractual asistirá a la CTRML en la elaboración del Plan de Acción Indicativo de la Política Marco y en la definición de sus iniciativas principales. En particular se busca que el contractual identifique programas y proyectos a nivel nacional, que aseguren impactos en lo regional. El contractual apoyará elaborando recomendaciones para la articulación del plan con otras iniciativas regionales. Ayudará a identificar posibilidades de cooperación técnica y financiera que no compitan con eventuales apoyos al plan de acción del MMTLM.

Actividad No. 5: Asistencia técnica general.

- Apoyar al BID y a los actores relevantes en la coordinación y potenciamiento de sinergias interinstitucionales Proyecto Mesoamérica - COMITRAN.
- Facilitar el funcionamiento de mesas o grupos de trabajo público/privado a los efectos de los marcos regionales y sus planes de acción indicativos, pero atendiendo al interés de movilizar más financiamiento privado para el sector de la logística y la infraestructura en la región.
- Apoyar en la verificación de consistencia entre los marcos regionales, sus planes de acción y la preparación de programas y proyectos en logística de cargas producto de los Planes Nacionales Estratégicos de Logística de cargas (PNLOG).
- Identificar posibilidades de formación de alianzas y de recibir cooperación internacional multilateral y bilateral, o del sector privado para la implementación de los Planes de Acción Indicativos.

Informes /entregables

El contractual deberá generar los siguientes informes:

Informe Inicial:	Plan de Trabajo del Consultor. A presentar a más tardar a una semana de la firma del contrato.
Informe No. 1:	Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 1. A ser entregado a más tardar a los 2 meses de iniciado el contrato.
Informe No. 2:	Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 2. A ser entregado a más tardar a los 3 meses de iniciado el contrato.
Informe No. 3:	Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 3. A ser entregado a más tardar a los 4 meses de iniciado el contrato.

Informe No. 4: Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 4. A ser entregado a más tardar a los 5 meses de iniciado el contrato.

Informe No. 5: Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 5 y recomendaciones para futuros apoyos del Banco a las entidades regionales. A ser entregado a más tardar a los 6 meses de iniciado el contrato.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como informes de revisión, presentaciones y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

Los informes serán remitidos para aprobación del Banco y gestión de los pagos según el calendario descrito más abajo.

Los informes serán remitidos para aprobación del Banco, quién dará el visto bueno final para los pagos correspondientes.

Calificaciones

- **Grado académico/nivel.** Grado universitario en ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía, economía de transporte, políticas públicas, planificación, logística o afines. Deseable Especialización o Maestría.
- **Experiencia profesional general.** Al menos 10 años de experiencia profesional general.
- **Experiencia específica.** Desempeño como especialista, consultor principal, jefe de equipo, director o coordinador en algún estudio nacional o regional con componentes de planificación o de políticas públicas en transporte y/o logística. Deseable experiencia en facilitación de grupos de diálogo mixtos, investigación, o creación de conocimiento.
- **Idiomas.** Dominio del idioma español.

Características de la consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Individual, internacional, Contractual de Productos Externos (PEC)
- Duración del Contrato: 100 días en 6 meses, de los cuales 40 días en países de Centroamérica.
- Lugar(es) de trabajo: País de residencia del contractual y viajes a Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica, Panamá y Nicaragua.
- Líder de División o Coordinador: Luis Uechi (INE/TSP) e Irasema Infante (CID/CID).

Calendario de pagos

Los pagos se realizarán siguiendo el siguiente calendario:

Pago No. 1: Equivalente al 10% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Inicial.

Pago No. 2: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 1.

Pago No. 3: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 2.

Pago No. 4: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 3.

Pago No. 5: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 4.

Pago No. 6: Equivalente al 10% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 5.

Pago y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Visa y permiso de trabajo

El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA (2 DE 8)

Consultoría para la Identificación de Mecanismos Innovadores de Financiamiento de Infraestructura Regional

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del CP en un corredor logístico internacional, y (iv) apoyar la implementación de los PNLOG y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La presente CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría se enmarca en el Componente I de dicha CT, “Estrategias Regionales para Transporte y Logística”. Este componente apoyará a las instancias regionales responsables de la gestión de programas, iniciativas y proyectos de transporte y logística¹ en: (i) la preparación y aprobación del documento “Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad”², discutido por los países en el contexto de la Cumbre de Tuxtla de 2017; (ii) la revisión y socialización de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) Centroamericana, y (iii) la formulación de sus respectivos planes de acción. Ambos Marcos establecerán iniciativas estratégicas y acciones coordinadas para que los países logren resultados de impacto regional en tres pilares: transporte intermodal, logística de carga y movilidad urbana. El rol del Banco en ambos procesos será vital para dinamizar a las instancias regionales y asegurar progresos complementarios entre ambas iniciativas. De esa manera se logrará acelerar la provisión de servicios logísticos y de transporte multimodal, buscándose la reducción de los elevados costos logísticos a nivel regional y nacional.

El Componente I financiará también actividades relativas a la implementación de ambos Marcos y la promoción de proyectos con participación del sector privado. Las actividades estarán orientadas a buscar complementariedad entre las intervenciones en transporte, logística y movilidad que realicen los países. Se financiarán particularmente talleres intersectoriales público-privadas para atraer al sector privado al financiamiento de infraestructura y para identificar fuentes e instrumentos financieros innovadores y mejores prácticas en materia de asociación público-privada e innovación (ej. Fondos de Infraestructura) para la implementación de las iniciativas, programas o proyectos prioritarios definidos por las estrategias regionales identificadas. Con esto el Banco buscará apoyar el desarrollo de una estrategia regional de financiamiento para acompañar la implementación de las iniciativas de la PMRML y las discusiones a nivel Mesoamericano en la materia.

¹ Las instancias regionales objeto del fortalecimiento de este componente son: (i) la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT) del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM); y (ii) la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (CTRML) del Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), entidad de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

² El Marco se basa en el [Plan Estratégico Regional de Logística de Cargas \(PERLOG\)](#) propuesto por el Banco en 2016.

La presente consultoría tiene como propósito identificar y caracterizar un conjunto de mecanismos innovadores para el financiamiento de infraestructura de transporte y logística con participación del sector privado en países de Centroamérica (Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá).

Objetivos

La consultoría tendrá como producto un reporte donde se enumeren diferentes mecanismos para el financiamiento de infraestructura de transporte y logística en Centroamérica, ordenados por país y describiendo sintéticamente sus características, alcances y posibilidades.

El objetivo se logrará a través del análisis de los marcos jurídicos de los países, del análisis de trabajos anteriores realizados por el BID y otras agencias sobre el tema de financiamiento de infraestructura en la región, del análisis de proyectos identificados, programados o en curso, de la presentación de buenas prácticas internacionales, y de la consulta y validación con actores relevantes. El Banco, a través de su sede y sus oficinas locales, facilitará el acceso del contractual a la información disponible y los contactos con actores relevantes.

Actividades

Actividad No. 1. Análisis de antecedentes sobre el financiamiento de infraestructura de transporte y logística en Centroamérica.

El contractual, muy sintéticamente resumirá los marcos legales y las diferentes posibilidades en cada país para el financiamiento de infraestructura de transporte y logística con participación privada. Se aprovechará para comentar sobre experiencias ya implementadas o en curso, con énfasis en los procesos, mecanismos, desafíos y logros obtenidos. En materia de experiencias, el contractual podrá apelar a una variedad amplia de casos, de mayor o menor complejidad, del sector que interesa o de sectores con desafíos similares (agua y saneamiento, riego, energía, salud, zonas francas, etc.), que sirvan para ilustrar casos exitosos y extraer lecciones y buenas prácticas. Interesa el análisis de iniciativas a nivel regional o proyectos binacionales que puedan existir. Se incluirá un resumen de trabajos y consultorías anteriores realizados por el Banco u otras agencias nacionales o internacionales sobre el mismo tema en Centroamérica, que tengan relevancia para esta consultoría.

Actividad No. 2. Buenas prácticas y posibles mecanismos.

Con base en la información recabada, el contractual identificará muy sucintamente un conjunto de proyectos ya identificados o programados en el sector de transporte y logística en Centroamérica, listando sus características, modalidades y probables costos. Considerando los resultados de la actividad anterior y las buenas prácticas internacionales, el contractual elaborará un borrador de mecanismos innovadores de financiamiento de infraestructura de transporte y logística para cada país, y eventualmente para la región. Este borrador servirá de base para consultas y validaciones posteriores.

Actividad No.3. Discusión y validación de posibles mecanismos de financiamiento de infraestructura de transporte y logística en Centroamérica.

Con la cooperación del Banco, el contractual liderará sesiones con actores relevantes de los sectores transporte y logística para la discusión de los posibles mecanismos identificados en la actividad anterior. Las sesiones se complementarán con las entrevistas y consultas previas que el contractual juzgue oportuno realizar con otros actores (banca, fondos mutuales, fondos de pensiones, grupos financieros). Se realizarán al menos 4 sesiones en 4 países

diferentes, que concentren las posibilidades o los proyectos de mayor envergadura.

Actividad No. 4. Elaboración del Informe Final.

Con el resultado de las actividades anteriores, el contractual procederá a elaborar el informe final de la consultoría, que contendrá así la lista de diferentes mecanismos más idóneos y aceptables para el financiamiento de infraestructura de transporte y logística en Centroamérica, ordenados por país y describiendo sintéticamente sus características, alcances y aplicabilidad a proyectos concretos. Cada mecanismo incluirá también la posible hoja de ruta para su utilización, que podrá implicar también cambios en el marco legal. Un capítulo que interesa especialmente, es el de los posibles mecanismos regionales para apalancar financiamiento adicional y más asistencia técnica. El informe deberá asimismo incluir las recomendaciones pertinentes para que las mesas o grupos de trabajo público/privado existentes en cada país continúen el diálogo sobre los mecanismos identificados. De igual manera, las recomendaciones para que las agencias regionales desarrollen mecanismos de naturaleza centroamericana.

Informes /entregables

El contractual deberá generar los siguientes informes:

Informe inicial:	Plan de Trabajo del Consultor. A presentar a más tardar a una semana de la firma del contrato.
Informe intermedio:	Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de las Actividades No. 1 y No.2. A ser entregado a más tardar a los 2 meses de iniciado el contrato.
Informe final:	Mecanismos de Financiamiento de Infraestructura de Transporte y Logística en Centroamérica. Conteniendo los resultados de las Actividades No. 3 y No. 4. A ser entregado a más tardar a los 4 meses de iniciado el contrato.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como informes de revisión, presentaciones y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

Calificaciones

- Grado académico/nivel: Grado universitario en ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía, economía de transporte, administración pública, políticas públicas, planificación o afines. Deseable Especialización o Maestría.
- Experiencia profesional general: Al menos 10 años de experiencia profesional general.
- Experiencia específica: Desempeño como especialista, consultor principal, jefe de equipo, director o coordinador de algún estudio o proyecto nacional o regional en el componente de financiamiento de infraestructura de transporte con participación público-privada. Deseable experiencia en Centroamérica o la región Latinoamericana.
- Idiomas: Dominio del idioma español.

Características de la consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: individual, internacional, Contractual de Productos Externos (PEC).
- Duración del Contrato: 4 meses.
- Nivel de Esfuerzo: Se estima un nivel de esfuerzo total de 80 días contados a partir de la vigencia del contrato de consultoría, de los cuales 28 días en países de Centroamérica.
- Lugar(es) de trabajo: País de residencia del contractual y viajes a Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.
- Líder de División o Coordinador: Luis Uechi (INE/TSP) e Irasema Infante (CID/CID).

Calendario de pagos

Los pagos se realizarán siguiendo el siguiente calendario:

Pago No. 1: Equivalente al 10% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Inicial.

Pago No. 2: Equivalente al 50% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Intermedio.

Pago No. 3: Equivalente al 40% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Final.

Pago y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Visa y permiso de trabajo

El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA (3 DE 8)

Contratación de una Firma Consultora para Realizar un Estudio de Plan Operativo para el Corredor Pacífico

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover inversiones en logística en general a nivel regional; (iii) apoyar la transformación del Corredor Pacífico (CP) en un corredor logístico internacional; y (iv) apoyar la implementación de los Planes Estratégicos Nacionales de Logística de Carga (PNLogs) y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría se enmarca en el Componente II de dicha CT, Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional. El componente financiará un estudio de plan operativo para el CP y la formulación de planes de inversión para otros corredores logísticos prioritarios.

En particular, la modernización del CP ha sido la máxima prioridad de los países que atraviesa. El CP es el eje longitudinal estructurante de la región mesoamericana. Interconecta de Norte a Sur a 7 países, iniciando su recorrido en la ciudad de Puebla, en el centro de México. Luego, a partir de la ciudad de Arriaga en Chiapas, sigue la ruta del litoral del Océano Pacífico por toda la región mesoamericana a través de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, hasta llegar a la ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3,240 kilómetros (Figura 1). Esta conexión vial transporta más del 90% de la carga terrestre intrarregional¹.

En términos de infraestructura y funcionamiento, es un corredor compuesto por un gran número de pares viales de origen / destino y perfiles de demanda propios en cada país. Los principales flujos de carga son los que enlazan México, Guatemala y El Salvador (Cuadro 1), así como aquellos con origen y destino en Costa Rica. De acuerdo al volumen de carga, se identifican tres secciones principales: (i) Tramo México-Guatemala-El Salvador, que es el tramo con mayor densidad de carga; (ii) Tramo El Salvador-Honduras-Nicaragua-Costa Rica, que es el tramo central del CP; y (iii) Tramo Costa Rica-Panamá, compuesto básicamente del comercio binacional, aunque también sirve a la carga de Zona Libre de Colón que tiene como destino Nicaragua y otros países de la región (Figura 2). El corredor también atraviesa seis pasos de frontera, y conecta los aeropuertos y puertos de todo el litoral Pacífico, multiplicando su importancia en términos logísticos. Los puertos en su entorno movilizan 60 millones de toneladas, mientras que los aeropuertos movilizan otras 734,000 toneladas (Cuadros 4 y 5).

En la actualidad, el CP ha recibido inversiones y compromisos de financiamiento por US\$3.125,1 millones, alcanzándose los estándares de corredor vial en alrededor del 74,6% de su longitud. Se identifican también necesidades de inversiones nuevas por US\$980 millones. El estado de avance por tramo se resume en el Cuadro 1. El Banco ha jugado un rol central en la

¹ EL CP moviliza alrededor de unos 8 millones de toneladas, por un valor estimado de 11,000 millones de USD.

modernización del CP y la mejora de la seguridad vial, contribuyendo con ocho operaciones de préstamo valoradas en US\$ 948 millones durante el período 2008-2015.

Cuadro 1. Inversiones en el Corredor Pacífico (Dic-2015)

País	Kilómetros		Financiamiento Desembolsado, Confirmado o en Proceso (US\$m)	% CP Entero con Financiamiento Desembolsado, Confirmado o en Proceso	% CP Entero con Obras Concluidas sin Necesidad de Intervención	Financiamiento aún Necesario CP Entero (US\$m)	
	Total	PACEMOS				Estudios	Obras
México	1.058	356,9	-	100	100	-	-
Guatemala	303	303,0	680,0	86	14	1,5	101,6
El Salvador	389	330,6	238,1	25	-	8,5	576,2
Honduras	137	137,2	154,0	100	-	-	-
Nicaragua	335	335,2	192,0	74	31	0,8	56,0
Costa Rica	521	481,1	519,0	44	7	2,8	189,2
Panamá	497	316,4	1.342,0	78	13	0,8	56,6
Total	3.240	2.260,4	3.125,1	74,6	40,3	14,4	979,6

La presente consultoría está orientada a generar un plan operativo para implementar una estrategia que complemente las acciones ya realizadas por Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, y transformar el CP en un corredor logístico. La estrategia deberá promover el uso de un sistema de conteo vehicular, de un sistema de básculas (pesajes) y de un mecanismo común de multas (penalizaciones) que permita recolectar recursos para el financiamiento del mantenimiento del CP. La estrategia contemplará las ventajas de un potencial mecanismo regional que garantice recursos para la operación y conservación del CP como corredor logístico regional (bajo operación privada, por ejemplo).

Objetivos

El objetivo general de esta consultoría es elaborar un plan operativo que contemple acciones a nivel nacional y a nivel regional, para transformar el CP en un corredor logístico estructurante de la región mesoamericana.

Dicho objetivo se logrará a través de: i) la actualización de datos de avance físico-financiero de todos los tramos PACEMOS del CP; ii) la proyección de volumen de tránsito para los próximos 10 años, identificando los flujos de origen y destino más relevantes del CP; iii) calculando el costo de las intervenciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los estándares de la RICAM en todo el CP; iv) calculando el costo de las intervenciones de conservación para dar servicio al tránsito proyectado; v) calculando el costo de los estudios de pre inversión para las intervenciones pendientes; y v) determinando las inversiones necesarias para transformar este corredor de transporte en uno logístico.

Metodología y alcances

El estudio incluirá el análisis de información disponible a través del Banco y de las autoridades nacionales y regionales. Sin embargo, cuando corresponda, el consultor deberá realizar las verificaciones de campo necesarias, y/o generar información útil a los objetivos de la consultoría. Este aspecto se aplica mayormente a la información de inversiones ya realizadas, planes de inversión existentes y volúmenes de tránsito. Es previsible que para la verificación de flujos Origen/Destino, será necesario realizar con mayor intensidad algunas encuestas de campo en lugares relevantes, así como entrevistas a operadores y autoridades.

La estimación de intervenciones pendientes, los estudios de pre inversión y los costos asociados seguirán las reglas del arte y las formas de análisis tradicionales en ingeniería vial. A tales efectos, el consultor deberá recoger la información disponible y generar aquella que sea necesaria para cumplir con los objetivos de la consultoría.

Sin embargo, el aspecto más importante del estudio lo constituye la concepción de una estrategia para que el CP preste servicio a la logística nacional y regional, con vocación de apoyo a la logística internacional. Dicha estrategia deberá apoyarse en los aspectos operativos existentes más relevantes, así como en los diagnósticos y propuestas contenidos en los PNLog de cada país y en el Plan Estratégico Regional de Logística de Carga (PRLog). Estos documentos serán facilitados por el Banco para su análisis por el consultor, quien podrá retomar el ejercicio a efectos de encuadrar las funciones que el CP presta a las cadenas logísticas de mayor potencial de crecimiento, y enfocarse sobre los aspectos todavía pendientes para su mejor integración como instrumento de logística regional. La estrategia deberá entonces alejarse de lo estrictamente “vial” o “de transporte” para incluir una visión más amplia que integre aspectos de infraestructura, seguridad, trazabilidad, servicio al transporte de carga o apoyo al comercio internacional. Para este ejercicio, el consultor deberá asimismo analizar los proyectos en ejecución de facilitación de comercio y mejora de pasos de frontera, sin dejar de incluir la relación del CP con otros nodos de transporte y centros logísticos en su área de influencia.

La consultoría proveerá los elementos necesarios para que el Banco y otras agencias regionales puedan impulsar intervenciones en el CP y en su entorno, ya sea que puedan ejecutarse con fondos públicos o con participación de privados. Si bien no se trata de un estudio de grado de inversión, la información que genere el consultor deberá permitir una discusión informada para la toma de decisiones a altos niveles.

El Banco, a través de su sede y sus oficinas locales, facilitará el acceso del consultor a la información disponible y los contactos con actores relevantes en los países.

Actividades

Actividad 1. Levantamiento y análisis de información física básica del CP. El consultor comenzará por realizar el levantamiento de informes previos y documentos disponibles sobre inversiones realizadas y en curso, estado físico, volúmenes de tránsito, niveles de servicio de la infraestructura del CP, tráfico internacional en pasos de frontera, etc. Esta actividad incluye también el levantamiento directo de información para actualizar o corroborar la información existente. No debe descartarse la necesidad de generar información adicional que no esté disponible pero que sea necesaria a los efectos de los objetivos del estudio.

Un capítulo especial en esta actividad lo constituye la caracterización o el levantamiento de los flujos de carga en el CP, en sus diferentes modalidades: flujos de exportación e importación en puntos de salida/entrada del sistema (puertos, aeropuertos, pasos de frontera); flujos de carácter nacional o regional con origen/destino en el área de influencia del CP; y flujos de tránsito con origen/destino fuera del área de influencia del CP.

Con base en sistemas ya disponibles, se generará también o se completará la cartografía básica y las referencias a utilizar en el resto del estudio. La información existente o la que se genere se presentarán en un formato que permita integrarlas en algún sistema GIS.

La actividad incluirá la determinación del área de influencia del CP que resulte de interés a los objetivos del estudio.

Actividad 2. Levantamiento y análisis de información logística vinculada al CP. Similarmente, deberá también realizarse un levantamiento de información vinculada a actividades logísticas (segmentos y familias) y de información que permita caracterizar (en términos operativos y de estructura) las principales cadenas logísticas que se sirven del CP o con potencial de servirse del CP. Para lo anterior, el consultor podrá referirse a información disponible o generar información nueva sobre la base de encuestas, consultas y mediciones directas. Un capítulo de especial interés es el análisis de demanda de servicios logísticos actual y futura, lo que podrá obligar a proponer algunos escenarios en la región.

La actividad incluye entonces completar un inventario de infraestructuras logísticas existentes en el área de influencia del CP, sean tramos viales, puertos, aeropuertos, zonas francas, pasos de frontera, ZAL, parques industriales, terminales de carga, etc. También el levantamiento de los principales flujos de carga (interno, tránsito, entrada/salida) y de los proveedores de servicios logísticos que utilizan o utilizarían el CP o el sistema logístico ampliado del CP. Se aprovechará para revisar, registrar o medir indicadores vinculados con la gestión de puertos (% capacidad, tiempos de operación), de aeropuertos (% capacidad, niveles de congestión), de pasos de frontera (tiempos de paso de la carga), de ZAL (% capacidad, tiempos de rotación), etc. Se levantará también información sobre operadores logísticos, empresas de transporte de carga terrestre, navieras, agentes de carga y agentes de aduanas, en la medida necesaria para atender los objetivos del estudio.

Se integrará la información obtenida en esta actividad con la base de datos que se genere con la actividad anterior o con otras herramientas y plataformas ya existentes (Observatorio Regional de Logística por ejemplo).

El propósito de la actividad es poder analizar la demanda y la oferta de servicios logísticos en el área de influencia del CP, sus características, necesidades, oportunidades y barreras, de forma de orientar la mejora del desempeño logístico del CP ampliado para un escenario probable.

Actividad 3. Análisis del marco general del CP. El consultor deberá asimismo analizar el marco reglamentario e institucional existente en torno del CP. Esto deberá realizarse analizando los casos de cada país y efectuando una revisión de las últimas iniciativas regionales impulsadas por diferentes entidades multilaterales, bilaterales y agencias regionales. El análisis deberá ser capaz de enumerar las diferentes entidades con jurisdicción sobre el CP, identificando responsabilidades, posibilidades, logros, desafíos, etc. Se deberá incluir también en el análisis el tema de la seguridad en el CP.

El propósito de la actividad es, en una etapa posterior del estudio, poder identificar posibilidades y mecanismos concretos para integrar y potenciar intervenciones contempladas para el sistema del CP en los diferentes planes nacionales. Esto podrá lograrse si previamente se identifican oportunidades para resolver diferencias de estándares, de mecanismos de decisión y de aspectos regulatorios, o acciones para optimizar el funcionamiento y la coordinación de las mesas de diálogo o comisiones de transporte y logística.

Actividad 4: Propuesta de intervenciones en el CP. Con base en los resultados de la Actividad No. 1, el consultor desarrollará una propuesta de intervenciones en el CP con el fin de resolver los aspectos físicos necesarios para constituir un corredor logístico. La elaboración de la propuesta seguirá un proceso más o menos complejo, donde se contemplarán elementos como los siguientes:

- Proyecciones de volúmenes de tránsito y de niveles de servicio para el escenario más probable.
- Soluciones de ingeniería que sirvan la demanda con niveles de servicio aceptables y que garanticen el cumplimiento de los estándares de la RICAM en todo el CP.
- Soluciones de ingeniería para servicio a la carga.

- Una estrategia sostenible de conservación que apunte a minimizar los costos totales de transporte en el CP para los niveles de tránsito proyectados.
- Costos de intervenciones ordenadas por país, por sector del CP y por tipo (inversión o conservación).
- Fases sugeridas para la implementación de las intervenciones recomendadas.
- Mecanismos financieros, y arreglos institucionales y operativos para la implementación de las intervenciones recomendadas.

Parte del ejercicio podrá realizarse con ayuda del programa HDM4 y con otras herramientas que el consultor desarrolle.

La actividad incluirá también la identificación de los estudios de pre inversión necesarios para las intervenciones concretas que se recomienden, así como una estimación de su costo. Se elaborarán también borradores de TdR para la contratación de tales estudios.

Actividad No. 5: Propuesta de gestión del CP como corredor logístico. Con base en los resultados de la Actividad No. 2, el consultor desarrollará una propuesta para que el CP y los nodos logísticos a los que da servicio, puedan ser gestionados de forma integrada, como un sistema logístico ampliado más eficiente. La justificación de la propuesta deberá buscarse por el lado de indicadores de desempeño logístico, antes y después de la implementación de la propuesta recomendada. Esto obligará al consultor a proponer un conjunto de criterios e indicadores, y eventualmente una metodología específica para la caracterización del desempeño logístico del sistema del CP.

Para elaborar la propuesta el consultor deberá considerar diversos aspectos con complejidades de diferente naturaleza. Uno es el de la institucionalidad oficial multinacional o regional. Otro es el de la validación de la propuesta por el sector privado, que en definitiva será el beneficiario directo de las recomendaciones que se efectuarán. Y otro aspecto, pero no el último, es el financiamiento y la sostenibilidad de las intervenciones que se identifiquen.

Para la elaboración de su propuesta, el consultor deberá también analizar la evolución del mercado de servicios logísticos (en aspectos como consolidación, fragmentación, tecnologías de información, especialización, *cross-docking*) y estimar cómo podría potenciarse esa evolución en el futuro para atender las necesidades específicas de las principales cadenas y flujos de carga identificados. Todo esto en un marco de crecimiento para la región, que implica cierta especialización productiva, ciertas oportunidades comerciales y temas de integración regional.

La propuesta deberá contener entonces recomendaciones en aspectos como los siguientes:

- Infraestructura especializada para la logística en el área de influencia del CP (brechas, inversiones necesarias, arreglos financieros, sostenibilidad).
- Servicios logísticos y servicios conexos (capacidades y fortalecimiento de operadores, temas empresariales y de gestión).
- Asociaciones de comerciantes, productores y exportadores (su rol y capacidades para contribuir a la gestión de la demanda de logística).
- Institucionalidad y reglamentación (el rol del sector público para la gestión de la logística en el sistema del CP, agencias y reglamentos necesarios, fortalecimientos).
- Urbanismo, planificación del territorio y movilidad (temas a resolver para facilitar una logística más eficiente en el área de influencia del CP).
- Necesidades específicas de los subsistemas o las cadenas logísticas identificadas.
- Plan de acción con costos, plazos, probables mecanismos de financiamiento y responsabilidades.

En materia de ingeniería, la propuesta deberá considerar elementos de seguridad vial y en cumplimiento de todas las salvaguardas del Banco, deberá contemplar un plan de gestión social y ambiental. Los costos de cualquier intervención derivada de la necesidad de mejorar aspectos de seguridad o para resolver aspectos sociales y ambientales, serán incluidos en el presupuesto de inversión. La ingeniería vial contemplará asimismo todas las soluciones necesarias para garantizar la adaptabilidad del CP al cambio climático.

Se espera que la propuesta de gestión incluya consideraciones sobre el uso de un sistema de conteo vehicular permanente, el uso de un sistema de básculas (pesajes) y un mecanismo común de peajes o penalidades que permitan recolectar recursos para el financiamiento del mantenimiento del CP. La propuesta de gestión podrá analizar las ventajas de contar con un mecanismo regional para garantizar la disponibilidad de recursos para la conservación del CP.

Duración de la consultoría

Se estima la duración de los servicios en 10 meses, de acuerdo con el siguiente cronograma tentativo:

Cuadro 2. Detalle de la duración de la consultoría

Actividades	Duración	Meses									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Informe Inicial		○									
1. Levantamiento y análisis de información física básica del CP	3 meses	◆	◆	◆							
2. Levantamiento y análisis de información logística vinculada al CP	3 meses	◆	◆	◆							
3. Análisis del marco general del CP	2 meses		◆	◆							
Informe de Diagnóstico				○							
4. Propuesta de intervenciones en el CP	4 meses				◆	◆	◆	◆			
Informe de Propuesta de Intervenciones en el CP								○			
5. Propuesta de gestión del CP como corredor logístico	3 meses								◆	◆	◆
Informe de Propuesta de Gestión del CP											○

Tipo de consultoría

Debido a la necesidad de involucrar diferentes profesionales y disciplinas para la realización de los servicios, se contratará una firma de consultores. La firma designará un Gerente del Estudio y movilizará los profesionales y técnicos que sean necesarios para ejecutar las tareas solicitadas en los tiempos estimados. Asimismo, la firma movilizará los servicios complementarios necesarios para la realización de las encuestas que se incluyan en la propuesta técnica.

La firma deberá tener experiencia general de al menos tres proyectos en la región mesoamericana en los últimos cinco años en áreas de logística de carga terrestre, planificación de transporte, economía de transporte, y/o inversión en infraestructura de transporte.

Lugar de trabajo

Los servicios se desarrollarán en la sede del consultor y visitas a Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Equipo profesional y técnico

Para alcanzar los objetivos descritos más arriba, se movilizará como mínimo el siguiente equipo profesional, con las calificaciones y participaciones mínimas indicadas:

Cuadro 3. Detalle del Equipo

Profesional	Participación	Calificaciones			
		Formación	Experiencia General	Experiencia Específica	Idioma
Gerente del Proyecto	10 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable de al menos un proyecto de planificación en transporte o de desarrollo logístico o de inversión en infraestructura de transporte en los últimos 5 años.	Fluente en Español
Ingeniero Vial	10 meses	Ingeniero de vías, de transporte o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable de la ingeniería de al menos un proyecto de diseño de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en Español
Especialista de Transporte	8 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área económica o de la factibilidad o de la inversión de al menos un proyecto de planificación de transporte o logística en los últimos 5 años.	Fluente en Español
Especialista en Logística de Cargas	8 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en países en desarrollo como responsable del área logística en al menos dos proyectos de planificación en transporte o de desarrollo logístico en los últimos 5 años.	Fluente en Español
Especialista en Comercio Internacional / Integración	4 meses	Licenciado, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en países en desarrollo como responsable del área de comercio o integración en al menos dos proyectos de planificación en transporte o de desarrollo fronterizo en los últimos 5 años.	Fluente en Español
Especialista Social	3 meses	Ingeniero, Licenciado o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área de impacto social de al menos un proyecto de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en Español
Especialista de Riesgo Ambiental	4 meses	Ingeniero, Licenciado o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área de riesgo ambiental de al menos un proyecto de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en Español

La oferta para la consultoría podrá condensar en una sola persona las especialidades de Gerente de Proyecto e Ingeniero Vial, o Gerente de Proyecto y Especialista de Transporte.

Elaboración de la oferta técnica y de precio

Además de los profesionales y técnicos enumerados más arriba, se entiende que la oferta incluirá separadamente todos los honorarios, viáticos, gastos de transporte, costos de equipos, seguros, encuestas, etc. El costo de la consultoría incluirá también el costo de edición y reproducción de informes y demás gastos en que se incurra para la realización del trabajo. La firma consultora será responsable por el pago de los tributos o impuestos que la legislación de los países de Centroamérica y la de su país de origen le impongan en virtud de la ejecución del contrato.

La selección del consultor será por Selección competitiva simplificada según se define en las “Directrices Operativas para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco”. Las propuestas técnicas se evaluarán de 1 a 100 puntos considerando elementos tales como: calificaciones de la firma, metodología, organización para el estudio, calificaciones del personal propuesto. El puntaje mínimo para que una propuesta técnica sea aceptable es de 75 puntos.

Las propuestas de precio de evaluarán también de 1 a 100 puntos, asignando un puntaje financiero de 100 a la propuesta de costo más bajo y otorgando a las demás propuestas puntajes financieros inversamente proporcionales a sus respectivos precios.

La adjudicación del contrato será al consultor que obtenga el mayor puntaje total combinando sus puntajes técnico y financiero, utilizando ponderaciones de 70% y 30% respectivamente.

Seguros

La firma quedará obligada a adquirir, o demostrar que posee, las pólizas por concepto de riesgos de trabajo que cubran todo el personal de campo. Dichas pólizas deberán mantenerse vigentes hasta que los servicios contratados hayan culminado.

Productos e informes

Se presentarán cuatro informes:

Informe inicial. A presentar inmediatamente después de la firma del contrato. Conteniendo la metodología y plan de trabajo de la consultoría ajustados, con la propuesta de los formatos y metodología para los trabajos de campo.

Informe de diagnóstico. A presentar a los 3 (tres) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de las Actividades 1 a 3: resumen de la recolección y procesamiento de información primaria; resumen de información en otros reportes y consultorías relacionadas con ésta; y resumen del trabajo realizado con grupos focales.

Informe de propuesta de intervenciones en el CP. A presentar a los 7 (siete) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 4.

Informe de propuesta de gestión del CP. A presentar a los 10 (diez) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 5 e incluyendo las conclusiones y recomendaciones, un resumen ejecutivo y una presentación para la socialización de resultados.

Presentación de informes

Los informes serán presentados al BID en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office. Los informes serán también presentados en físico, en dos originales a color, tamaño carta y doble carta, y para el caso de planos en tamaño A1.

Calendario de pagos

Los servicios de consultoría se contratarán por suma alzada. Los pagos se realizarán contra entrega de los productos indicados, acorde a los porcentajes siguientes:

- 20% con la aprobación del Informe Inicial
- 30% con la aprobación del Informe de Diagnóstico
- 30% con la aprobación del Informe de Propuesta de Intervenciones en el CP
- 20% con la aprobación del Informe de Propuesta de Gestión del CP

A tener en cuenta: los pagos serán realizados en dólares por el Banco directamente a la firma por transferencia a la cuenta que ésta indique.

Supervisión y coordinación

La supervisión de las actividades será llevada a cabo por el personal que el BID designe para tales fines, quienes darán seguimiento y aprobación de cada uno de los informes y trabajos de la consultoría, con el apoyo de las diferentes autoridades nacionales.

Serán realizadas reuniones periódicas entre la firma y los técnicos responsables designados para la coordinación, con el objetivo de revisar y controlar el avance de la ejecución de la consultoría.

La firma será responsable de la recopilación y levantamiento de toda la información necesaria para la realización de los trabajos, así como de coordinar las reuniones con las instancias especializadas y cualquier otra involucrada en el estudio. La firma no podrá contraer compromisos en nombre del Banco.

Deberá preverse la participación en al menos 4 reuniones generales en 4 países diferentes para presentar al Banco y a las autoridades nacionales el arranque y los resultados intermedios y finales del estudio.

Figura 1. El Corredor Pacífico

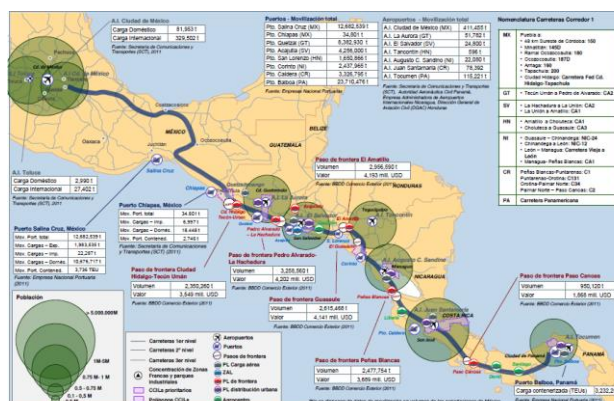
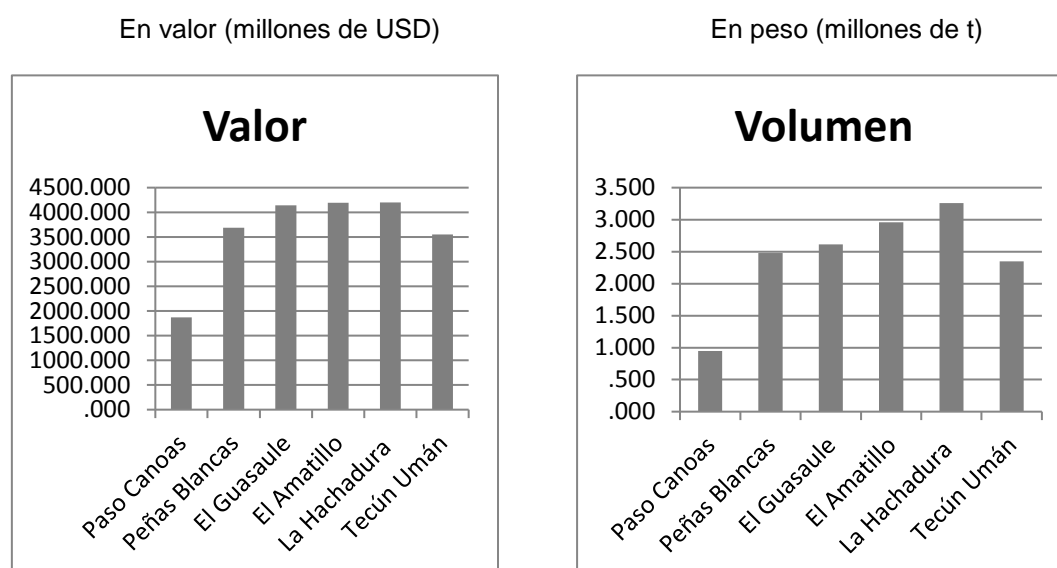


Figura 2. Movimiento de mercancías en los pasos de frontera asociados al CP



Cuadro 4. Principales flujos O-D del Corredor Pacífico

#	País Origen	País Destino	Volumen (miles TM)	Valor (Millones USD)	Densidad de Valor (USD/ton)	% volumen sobre CMI	% volumen acumulado	% valor sobre CMI	% valor acum
1	MX	GT	979	1.469	1.500	12,30%	12,30%	13,10%	13,10%
2	GT	SV	809	605	748	10,20%	22,50%	5,40%	18,60%
3	CR	NI	702	475	676	8,80%	31,40%	4,30%	22,80%
4	CR	PA	583	796	1.364	7,30%	38,70%	7,10%	29,90%
5	SV	GT	382	556	1.456	4,80%	43,50%	5,00%	34,90%
6	NI	CR	295	584	1.981	3,70%	47,20%	5,20%	40,10%
7	MX	SV	295	442	1.500	3,70%	51,00%	4,00%	44,10%
8	GT	NI	287	345	1.200	3,60%	54,60%	3,10%	47,20%
9	GT	MX	268	417	1.554	3,40%	57,90%	3,70%	50,90%
10	MX	CR	267	401	1.500	3,40%	61,30%	3,60%	54,50%
11	CR	SV	266	273	1.027	3,30%	64,70%	2,40%	56,90%
12	NI	SV	243	293	1.207	3,10%	67,70%	2,60%	59,60%
13	MX	HN	226	340	1.500	2,90%	70,60%	3,00%	62,60%
14	GT	CR	222	311	1.401	2,80%	73,40%	2,80%	65,40%
15	SV	HN	203	316	1.554	2,60%	75,90%	2,80%	68,20%
16	PA_ZLC	CR	49	400	8.201	0,60%	76,60%	3,60%	71,80%
17	PA_ZLC	NI	30	169	5.699	0,40%	76,90%	1,50%	73,30%
OtrosO/Ds			1832	2.981	1.628	23,10%	100,00%	26,70%	100,00%
Total			7938	11.172	1.407	100,00%		100,00%	

Cuadro 5. Movimiento de carga en puertos – aeropuertos vinculados al Corredor

País	Puerto	Carga movilizada (t)	Aeropuerto	Carga movilizada (t)
MX	Pto. Salina Cruz	12,682,539	A.I. Toluca	30,392
MX	Pto. Chiapas	34,801	A.I. Ciudad de México	411,46
GT	Pto. Quetzal	8,382,930	A.I. La Aurora	51,782
SV	Pto. Acajutla	4,256,000	A.I. El Salvador	24,8
HN	Pto. San Lorenzo	1,650,866	A.I. Toncontín	596
NI	Pto. Corinto	2,437,965	A.I. Augusto C. Sandino	22,08
CR	Pto. Caldera	3,326,795	A.I. Juan Santamaría	78,392
PA	Pto. Balboa	23,710,476	A.I. Tocumen	115,22
Todos		56,482,372	Todos	734,7

TÉRMINOS DE REFERENCIA (4 DE 8)**Contratación de una Firma Consultora para Realizar un Estudio de Planes de Inversión para Corredores Logísticos Prioritarios****Antecedentes**

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del Corredor Pacífico (CP) en un corredor logístico internacional; y (iv) apoyar la implementación de los Planes Estratégicos Nacionales de Logística de Carga (PNLOG) y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

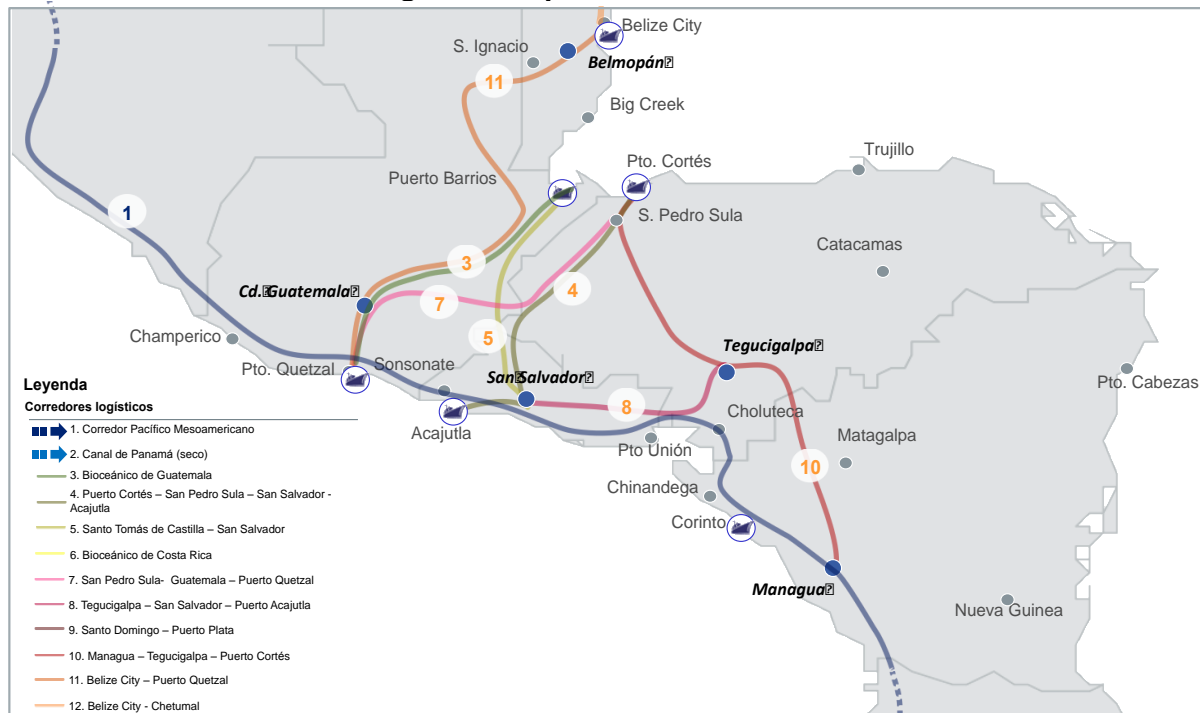
La presente consultoría se enmarca en el Componente II de dicha CT, “Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional”. El componente financiará un estudio de plan operativo para el CP y la formulación de planes de inversión para otros corredores logísticos prioritarios. Estos son corredores identificados por estudios anteriores del Banco, de importancia para el comercio intra y extra-regional, y de acuerdo a las prioridades de programación del Banco acordadas con los países. Se busca así la definición de un Plan Regional de Inversiones, que permita identificar y priorizar proyectos de transporte y logística de alto impacto (cartera consensuada) factibles de financiamiento privado y/o asociaciones público privadas (APP).

Los corredores logísticos de integración de interés para este estudio son:

Tabla 1. Listado de Corredores Nacionales e Internacionales

Corredores Nacionales	Corredor Logístico de Honduras (Puerto Cortés – San Pedro Sula – Tegucigalpa – Puerto Amapala)
	Corredor Bioceánico de Guatemala (Puerto Santo Tomas de Castilla – Guatemala – Puerto Quetzal) (No. 3 en la figura más abajo)
Corredores Regionales	Pto. Cortés – San Pedro Sula – El Poy – AM San Salvador – Pto. Acajutla (Corredor Honduras - El Salvador No. 1) (No. 4 en la figura más abajo)
	AM San Salvador – Puerto Santo Tomás de Castilla / Puerto Barrios (Corredor El Salvador - Guatemala) (No. 5 en la figura más abajo)
	San Pedro Sula - Ciudad de Guatemala- Puerto Quetzal (Corredor Honduras - Guatemala) (No. 7 en la figura más abajo)
	Tegucigalpa – AM San Salvador – Puerto Acajutla (Corredor Honduras - El Salvador No. 2) (No. 8 en la figura más abajo)
	Managua – Tegucigalpa – Puerto Cortés (Corredor Nicaragua - Honduras) (No. 10 en la figura más abajo)

Figura 1. Mapa de los Corredores



Cuadro 2. Detalles de los Corredores

	Corredor HO-ES No. 4	Corredor ES-GU No. 5	Corredor HO-GU No. 7	Corredor HO-ES No. 8	Corredor NI-HO No. 10
Carreteras (km)	533	381	520	413	
Pasos Frontera	El Poy	Anguiatú	El Florido	El Amatillo	
Carga Transportada Anual (Mill TN)	14.0	9.1	8.9	4.9*	
Comercio Exterior Anual (Mill US\$)	13,150	3,342	10,485	4,450	
Cadenas Productivas Principales de Exportación	Café Bananos Melones Textiles Azúcar	Textiles Panadería Envases	Café Bananos Azúcar Textiles Aceite Palma Medicamentos Panadería	Vegetales Frescos Camarones Café Envases Refrescos Carne bovina Alimentos Textiles	
Principal Socio Comercial	USA Europa	USA	USA Asia	Bilateral Asia	

Objetivos

El objetivo de esta consultoría es verificar el avance en la implementación de intervenciones en los corredores señalados en la tabla más arriba y proponer las acciones necesarias para su consolidación como infraestructura de apoyo a la logística de cargas nacional y regional. La consultoría se focalizará en aspectos de ingeniería básica, seguridad vial, adaptación al cambio climático y de impacto socioambiental (de acuerdo a las salvaguardas del Banco). El ejercicio incluirá la evaluación de factibilidad de las inversiones que se propongan, así como recomendaciones sobre actividades, mecanismos y financiamiento para asegurar la adecuación

por etapas, la conservación extraordinaria, el mantenimiento preventivo y la operación de los corredores por un período de veinte años.¹

Metodología y alcances

El estudio incluirá el análisis de información disponible a través del Banco y de las entidades de los países vinculados con la vialidad, el transporte y la logística de carga. No obstante, lo anterior, cuando corresponda, el consultor deberá realizar las verificaciones de campo necesarias, y/o generar información útil a los objetivos de la consultoría. Esto podrá incluir el levantamiento selectivo de datos de tránsito y de condición, niveles de servicio, seguridad vial, diseño geométrico, sistema de señalización y/o medidas de control de pesos y dimensiones. La oferta deberá indicar una estimación de tales necesidades.

Con base en los resultados del análisis de la información disponible y levantada, el consultor elaborará una propuesta de necesidades de intervención y operativas para los tramos de los corredores que no califiquen para conformar corredores logísticos prioritarios de integración regional, o que comprometan el desarrollo de la logística de cargas nacional. La propuesta deberá incluir también las necesidades de estudios ulteriores para generar diseños de ingeniería ejecutables.

La supervisión y el acompañamiento del equipo del Banco orientarán al consultor sobre las características deseables de un corredor logístico de integración regional, y trabajará con él para garantizar compatibilidad con el estudio de plan operativo para el Corredor Pacífico. Para todos los efectos prácticos, el consultor se basará en las condiciones de infraestructura propuestas para la RICAM en el Memorándum de Entendimiento de Mérida (MEM) de junio de 2002, a un nivel de desarrollo de ingeniería básica (incluyendo planos, memorias de cálculo, especificaciones técnicas y de materiales).

Para el área de seguridad vial, se recomienda utilizar una metodología compatible con la del *International Road Assessment Programme* (iRAP)². Interesa poder obtener resultados comparables a otros análisis realizados para el Corredor Pacífico y definir propuestas de mejoras de infraestructura con base en categorías de comportamiento de los diferentes tramos viales de los demás corredores.

Para el caso de la longitud, definición de tramos homogéneos, geometría y condición de estado, interesa que el consultor sea capaz de proveer una base de datos georreferenciada. El consultor incluirá en su propuesta la descripción de los levantamientos que estima realizar, su volumen, y la herramienta que utilizará. En particular, el consultor tendrá la precaución de realizar los muestreos mínimos que le permitan levantar información útil para los análisis de factibilidad de alternativas y comparación de estrategias de conservación ³. Dentro de la misma, se incluirán elementos tales como:

- Datos geométricos de la carretera (curvatura horizontal promedio, pendiente media ascendente, pendiente media descendente).
- Índice de Rugosidad Internacional (IRI).
- Profundidad de Ahuellamiento.
- Inventario de elementos relevantes (puentes, pasos a desnivel, intersecciones, etc.).

¹ El Banco pondrá a disposición del consultor los resultados y antecedentes del estudio de "Adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales del Corredor Pacífico de la RICAM".

² Para mayor referencia ver: www.irap.org

³ Como referencia, existe un levantamiento de datos de seguridad vial y estado del pavimento, realizado entre los meses de mayo y junio de 2010 por la firma Servicios Mexicanos de Ingeniería Civil S.A (SEMIC) para cada uno de los subtramos homogéneos del Corredor Pacífico. También los resultados de la consultoría de "Adecuación, Mantenimiento y Operación de los Tramos Viales del Corredor Pacífico" realizada en 2011 por los consultores Gagliardi y Camarota.

- Porcentaje de área fisurada total y fisuras anchas.
- Porcentaje de área con desprendimientos.
- Porcentaje de área con baches.

Es de interés poder contar también con fotografías o videos de los tramos levantados.

En atención a la necesidad de presentar una propuesta para los próximos 20 años, el consultor deberá también analizar información disponible y/o levantar información complementaria que le permita construir proyecciones de volúmenes de tránsito, identificando los flujos de origen y destino más relevantes para los corredores. En parte, dichas proyecciones podrán también construirse a través de proyecciones de comercio internacional y de la probable evolución de los servicios y nodos logísticos en la región.

La metodología a proponer incluirá también aspectos vinculados con el cálculo del costo de: las intervenciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los estándares de la RICAM en los corredores; las intervenciones de conservación para dar servicio al tránsito proyectado; los estudios de pre inversión para las intervenciones pendientes; y las inversiones necesarias para transformar paulatinamente los corredores de transporte en verdaderos corredores logísticos.

El Banco, a través de su sede y sus oficinas locales, facilitará el acceso del consultor a la información disponible y los contactos con actores relevantes.

Actividades

Actividad 1. Levantamiento y análisis de información física y operativa básica. El consultor comenzará por realizar el levantamiento de informes previos y documentos disponibles sobre inversiones realizadas y en curso, estado físico, volúmenes de tránsito, niveles de servicio de la infraestructura de los corredores, tráfico internacional en pasos de frontera, etc. Esta actividad incluye también el levantamiento directo de información para actualizar o corroborar la información existente. No debe descartarse la necesidad de generar información adicional que no esté disponible pero que sea necesaria a los efectos de los objetivos del estudio.

Se generará también o se completará la cartografía básica y las referencias a utilizar en el resto del estudio. La información existente o la que se genere se presentarán en un formato que permita integrarlas en algún sistema GIS.

Actividad 2. Levantamiento y análisis de información logística. Similarmente, deberá también realizarse un levantamiento de información vinculada a actividades logísticas (segmentos y familias) y de información que permita caracterizar (en términos operativos y de estructura) las principales cadenas logísticas que se sirven de los corredores o con potencial de servirse de ellos. Para lo anterior, el consultor podrá referirse a información disponible o generar información nueva sobre la base de encuestas, consultas y mediciones directas. Un capítulo de especial interés es el análisis de demanda de servicios logísticos actual y futura, lo que podrá obligar a caracterizar algunos escenarios a nivel nacional y entre pares de países. El equipo del Banco asistirá al Consultor con este proceso.

El propósito de la actividad es poder analizar la demanda y la oferta de servicios logísticos que se vinculan con los corredores, sus características, necesidades, oportunidades y barreras, de forma de orientar la mejora de su infraestructura y otra infraestructura conexa.

Actividad 3. Análisis del marco institucional y financiero. El consultor deberá asimismo analizar el marco institucional y financiero en torno de los corredores. Esto deberá realizarse analizando los casos de cada país, enumerando las diferentes entidades con jurisdicción sobre los corredores, identificando responsabilidades, posibilidades, logros, desafíos, etc.

El propósito de la actividad es poder identificar oportunidades para potenciar las intervenciones pendientes en los corredores en los diferentes planes nacionales.

Actividad 4. Propuesta de intervenciones. Con base en los resultados de las actividades anteriores, el consultor desarrollará una propuesta de intervenciones en los corredores con el fin de resolver los aspectos físicos necesarios para que puedan funcionar como corredores logísticos. La elaboración de la propuesta seguirá un proceso más o menos complejo, donde se contemplarán elementos como los siguientes:

- Proyecciones de volúmenes de tránsito y de niveles de servicio para los escenarios más probables.
- Soluciones de ingeniería que sirvan la demanda de transporte de carga con niveles de servicio aceptables y que garanticen el cumplimiento de los estándares de la RICAM en todos los corredores.
- Una estrategia sostenible de conservación que apunte a minimizar los costos totales de transporte para los niveles de tránsito proyectados.
- Costos de intervenciones ordenadas por país, por sector de los corredores y por tipo (inversión o conservación).
- Fases sugeridas para la implementación de las intervenciones recomendadas.
- Mecanismos financieros, y arreglos institucionales y operativos para la implementación de las intervenciones recomendadas.

Parte del ejercicio podrá realizarse con ayuda del programa HDM4 y con otras herramientas que el consultor desarrolle.

La propuesta contendrá elementos de ingeniería básica para la implementación de las intervenciones que se identifiquen para los distintos tramos viales de los corredores. Se presentarán planimetrías y altimetrías esquemáticas, memorias de cálculo y especificaciones técnicas especiales si corresponde.

La actividad incluirá también la identificación de los estudios de preinversión necesarios para las intervenciones concretas que se recomienden, así como una estimación de su costo. Se elaborarán también borradores de TdR estándar para la contratación de tales estudios.

En materia de ingeniería, la propuesta deberá considerar elementos de seguridad vial y en cumplimiento de todas las salvaguardas del Banco, deberá contemplar planes de gestión social y ambiental. Los costos de cualquier intervención derivada de la necesidad de mejorar aspectos de seguridad o para resolver aspectos sociales y ambientales, serán incluidos en los presupuestos de inversión. La ingeniería vial contemplará asimismo todas las soluciones necesarias para garantizar la adaptabilidad de los corredores al cambio climático.

Se espera que la propuesta incluya consideraciones de gestión relativas al uso de sistemas de conteo vehicular permanente y de sistemas de básculas (pesajes).

Duración de la consultoría

Se estima la duración de los servicios en 10 meses, de acuerdo con el siguiente cronograma tentativo:

Cuadro 3. Cronograma tentativo

Actividades	Duración	Meses									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Informe Inicial		○									
1. Levantamiento y análisis de información física básica	3 meses	◆	◆	◆							
2. Levantamiento y análisis de información logística	3 meses	◆	◆	◆							
3. Análisis del marco institucional y financiero	2 meses		◆	◆							
Informe de Diagnóstico				○							
4. Propuesta de intervenciones (1ª fase)	4 meses				◆	◆	◆	◆			
Informe de Propuesta de Intervenciones (Borrador)								○			
5. Propuesta de intervenciones (2ª fase)	3 meses								◆	◆	◆
Informe de Propuesta de Intervenciones (Final)											○

Tipo de consultoría

Debido a la necesidad de involucrar diferentes profesionales y disciplinas para la realización de los servicios, se contratará una firma de consultores. La firma designará un Gerente del Estudio y movilizará los profesionales y técnicos que sean necesarios para ejecutar las tareas solicitadas en los tiempos estimados. Asimismo, la firma movilizará los servicios complementarios necesarios para la realización de las encuestas que se incluyan en la propuesta técnica.

La firma deberá tener experiencia general de al menos 3 proyectos en la región mesoamericana en los últimos 5 años en áreas de logística de carga terrestre, planificación de transporte, economía de transporte, y/o inversión en infraestructura de transporte.

Lugar de trabajo

Los servicios se desarrollarán en la sede del consultor y visitas a Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua.

Equipo profesional y técnico

Para alcanzar los objetivos descritos más arriba, se movilizará como mínimo el siguiente equipo profesional, con las calificaciones y participaciones mínimas indicadas:

Profesional	Participación	Calificaciones			
		Formación	Experiencia General	Experiencia Específica	Idioma
Gerente del Proyecto	10 meses	Ingeniero civil especialista vial o de transporte, o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable de al menos un proyecto de diseño de carretera troncal de 50 km o más, o como responsable de un proyecto de planificación, en los últimos 5 años.	Fluente en español
Ingeniero Vial	10 meses	Ingeniero civil especialista vial o de transporte, o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable de la ingeniería de al menos un proyecto de diseño de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español

Profesional	Participación	Calificaciones			
		Formación	Experiencia General	Experiencia Específica	Idioma
Ingeniero especialista en conservación vial	6 meses	Ingeniero civil especialista vial o de transporte, o carrera universitaria afín	5 años	Experiencia de trabajo en países en desarrollo en al menos dos proyectos viales de conservación de carreteras troncales de 50 km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista de Transporte	6 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área económica o de la factibilidad o de la inversión de al menos un proyecto de carretera troncal de 50 km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista en Logística de Cargas	6 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en países en desarrollo como responsable del área logística en al menos dos proyectos de planificación en transporte o de desarrollo logístico en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista Social	3 meses	Ingeniero, Licenciado o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área de impacto social de al menos un proyecto de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista de Riesgo Ambiental	4 meses	Ingeniero, Licenciado o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área de riesgo ambiental de al menos un proyecto de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español

La oferta para la consultoría podrá condensar en una sola persona varias de las especialidades aquí señaladas, en particular el Gerente de Proyecto, que también podrá actuar como Ingeniero Vial o especialista en conservación.

Elaboración de la oferta técnica y de precio

Además de los profesionales y técnicos enumerados más arriba, se entiende que la oferta incluirá separadamente todos los honorarios, viáticos, gastos de transporte, costos de equipos, seguros, encuestas, etc. El costo de la consultoría incluirá también el costo de edición y reproducción de informes y demás gastos en que se incurra para la realización del trabajo. La firma consultora será responsable por el pago de los tributos o impuestos que la legislación de los países de Centroamérica y la de su país de origen le impongan en virtud de la ejecución del contrato.

La selección del consultor será por “Selección competitiva simplificada” según se define en las “Directrices Operativas para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco”. Las propuestas técnicas se evaluarán de 1 a 100 puntos considerando elementos tales como: calificaciones de la firma, metodología, organización para el estudio, calificaciones del personal propuesto. El puntaje mínimo para que una propuesta técnica sea aceptable es de 75 puntos.

Las propuestas de precio de evaluarán también de 1 a 100 puntos, asignando un puntaje financiero de 100 a la propuesta de costo más bajo y otorgando a las demás propuestas puntajes financieros inversamente proporcionales a sus respectivos precios.

La adjudicación del contrato será al consultor que obtenga el mayor puntaje total combinando sus puntajes técnico y financiero, utilizando ponderaciones de 70% y 30% respectivamente.

Seguros

La firma quedará obligada a adquirir, o demostrar que posee, las pólizas por concepto de riesgos de trabajo que cubran todo el personal de campo. Dichas pólizas deberán mantenerse vigentes hasta que los servicios contratados hayan culminado.

Productos e informes

Se presentarán cuatro informes:

Informe Inicial: A presentar inmediatamente después de la firma del contrato. Conteniendo la metodología y plan de trabajo de la consultoría ajustados, con la propuesta de los formatos y metodología para los trabajos de campo.

Informe de Diagnóstico: A presentar a los 3 (tres) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de las Actividades 1 a 3: resumen de la recolección y procesamiento de información primaria; resumen de información en otros reportes y consultorías relacionadas con ésta; y resumen del trabajo realizado con grupos focales.

Informe de Propuesta de Intervenciones (Borrador): A presentar a los 7 (siete) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 4 hasta el momento.

Informe de Propuesta de Intervenciones (Final): A presentar a los 10 (diez) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 4 ya finalizada y socializada con el Banco y autoridades nacionales, incluyendo las conclusiones y recomendaciones, un resumen ejecutivo y una presentación para la socialización de resultados.

Presentación de informes

Los informes serán presentados al BID en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office. Los informes serán también presentados en físico, en dos originales a color, tamaño carta y doble carta, y para el caso de planos en tamaño A1.

Calendario de pagos

Los servicios de consultoría se contratarán por suma alzada. Los pagos se realizarán contra entrega de los productos indicados, acorde a los porcentajes siguientes:

- 20% con la aprobación del Informe Inicial
- 30% con la aprobación del Informe de Diagnóstico
- 30% con la aprobación del Informe de Propuesta de Intervenciones (Borrador)
- 20% con la aprobación del Informe de Propuesta de Intervenciones (Final)

A tener en cuenta: los pagos serán realizados en dólares por el Banco directamente a la firma por transferencia a la cuenta que ésta indique.

Supervisión y coordinación

La supervisión de las actividades será llevada a cabo por el personal que el BID designe para tales fines, quienes darán seguimiento y aprobación de cada uno de los informes y trabajos de la consultoría, con el apoyo de las diferentes autoridades nacionales.

Serán realizadas reuniones periódicas entre la firma y los técnicos responsables designados para la coordinación, con el objetivo de revisar y controlar el avance de la ejecución de la consultoría.

La firma será responsable de la recopilación y levantamiento de toda la información necesaria para la realización de los trabajos, así como de coordinar las reuniones con las instancias especializadas y cualquier otra involucrada en el estudio. La firma no podrá contraer compromisos en nombre del Banco.

Deberá preverse la participación en al menos 4 reuniones generales en 4 países diferentes para presentar al Banco y a las autoridades nacionales el arranque y los resultados intermedios y finales del estudio.

TÉRMINOS DE REFERENCIA (5 DE 8)

Consultoría de Apoyo a la Validación e Implementación de los Planes Nacionales Estratégicos de Logística de Cargas (PNLOG) y sus Planes de Acción Inmediata (PAI)

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del CP en un corredor logístico internacional; y (iv) apoyar la implementación de los PNLOG y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La presente CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría se enmarca en el Componente III de dicha CT, Apoyo a la Implementación de los PNLOG. Este componente financiará actividades de apoyo a la validación e implementación de los PNLOG en República Dominicana, Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua. Dependiendo del grado de avance de cada país, estas actividades podrán incluir, entre otras: (i) levantamiento de familias logísticas y sus problemas críticos de desempeño y madurez; (ii) revisión y validación de los Planes de Acción Inmediata (PAI); (iii) diseño de elementos del ámbito legal, institucional y/o financiero para apoyar la implementación de los PNLOG; (iv) estudios clave identificados en los PAI finalizados; (v) asistencia a instancias locales para la ejecución de los PAI; y (vi) actualización de PNLOG según requieran los beneficiarios.

Con esta consultoría se dará continuidad al apoyo ya brindado en años anteriores a República Dominicana, Guatemala y Honduras. En el caso de El Salvador se apoyará la finalización del PNLOG que se encuentra en estado de borrador primario y en el caso de Nicaragua se acompañará y dará continuidad al trabajo que se realiza con la NI-T1233 para elaborar una versión primera de su PNLOG. Los diferentes grados de avance en el desarrollo de los planes en cada país se resume en la tabla a continuación:

País	Avance	Comentarios	Proyectos prioritarios	Unidad Ejecutora
Belice	Elaborado	El plan está siendo tomado como referencia del Plan Nacional de Transporte en ejecución	Terminales de gráneles en Puerto de Belice, corredores logísticos San Ignacio-Belize City y Corozal-Belize City, ruta costera, acceso a cruceros, pasos de frontera, ZAL Port of Belize y Big Creek, cabotaje a Guatemala, programa de reposición de flota	Oficina de Diálogo Público Privado de la Presidencia de la República. Esta unidad requiere fortalecimiento técnico
Costa Rica	Elaborado parcialmente	La primera fase del plan fue culminada en 2014 antes del cambio de autoridades. El plan requiere ser actualizado y culminado	Por definir una vez se haya actualizado el PNLOG y elaborado el PAI	Por definir
El Salvador	Elaborado parcialmente	El Salvador inició tardíamente su plan. El mismo no ha sido culminado, requiere del Plan de Acciones Inmediatas y la Estrategia de Implementación	Por definir una vez se haya elaborado el PAI	MOP. La unidad requerirá fortalecimiento y asistencia técnica en la ejecución del PNLOG
Guatemala	Elaborado y validado	El Plan fue validado por el nuevo Gobierno incluyendo el PAI.	Zona de carga Aeropuerto La Aurora, ZAL Puerto Quetzal, Observatorio, pasos de frontera	PRONACOM. La unidad requiere fortalecimiento y asistencia técnica en la ejecución del PNLOG
Honduras	Elaborado y validado	El plan fue validado por el gobierno, incluyendo el PAI	Centro de Carga Aeropuerto Palmerola, Proyecto Piloto cadena logística agroalimentaria, pasos de frontera, Puerto Digital en Puerto Cortés	INSEP. La unidad requiere fortalecimiento y asistencia técnica en la ejecución del PNLOG
Nicaragua	Por elaborar	El Plan será financiado con una CT nacional	Por definir	Por definir
Panamá	Elaborado y en implementación	El plan está en ejecución. Algunos de los estudios prioritarios están siendo financiados por el Gobierno y otros por el Banco	Los estudios en ejecución más relevantes son el Plan Maestro de la Zona Interoceánica del Canal y la Estrategia Logística de Panamá. Los proyectos prioritarios que sean identificados requerirán financiamiento	Secretaría del Gabinete Logístico de Panamá. Esta unidad necesita fortalecer el equipo técnico y su capacidad de coordinación y seguimiento a proyectos
República Dominicana	Elaborado y validado	El Plan ha servido de base para la reflexión. El país requiere de recursos de pre-inversión y asistencia técnica para la ejecución del plan	La consolidación del puerto de Manzanillo y el Corredor de prioridad Logística Santo Domingo-Santiago-Manzanillo (suplanta a Puerto Plata)	Dirección de Logística del MEPYD. Esta dirección hizo un entrenamiento a 40 actores públicos y privados con recursos del BID. La unidad requiere asistencia técnica para implementar el PNLOG

La presente consultoría tiene como propósito asistir a las diferentes autoridades nacionales de los beneficiarios en el proceso de formulación, re-formulación y validación de los PNLOGs y sus PAI.

Objetivos

Objetivo 1. Asistir en el perfeccionamiento de los PNLOG de El Salvador y Nicaragua a través de: i) la conducción de actividades de facilitación con mesas o grupos de trabajo público/privado constituidos en cada país para dialogar, coordinar y consensuar acciones relevantes a corto, mediano y largo plazo para promover el desarrollo del sistema nacional de logística de cargas; y ii) la revisión de secciones de los PNLOG para integrar los resultados obtenidos en las actividades anteriores.

Objetivo 2. Asistir en la actualización y adaptación de los PNLOG de República Dominicana, Guatemala y Honduras, con el fin de incorporar nuevas prioridades estratégicas de los países.

Objetivo 3. Asistir en la elaboración, revisión y perfeccionamiento de los Planes de Acción Inmediata de los PNLOG de los cinco países, con el fin de avanzar en su implementación.

Los objetivos se lograrán a través de acciones de asistencia técnica general y puntual, en coordinación con los actores relevantes en cada país y en coordinación con el equipo del Banco. Las tareas incluirán, sin ser exhaustivo, la presentación de casos y mejores prácticas, el análisis de antecedentes, la elaboración de recomendaciones, asistir en la conducción de actividades de facilitación y consulta con grupos de trabajo público/privado en cada país, y asistir en la búsqueda de consensos sobre acciones relevantes a corto y mediano plazo.

Actividades

Actividad 1. Asistencia técnica para el perfeccionamiento de los PNLOG de Nicaragua y El Salvador. El contractual coordinará con el Banco y la contraparte local en cada país la realización de al menos dos sesiones de trabajo para garantizar que los PNLOG de Nicaragua y El Salvador sean compatibles con y tengan la misma estructura de los demás ya elaborados. Se aprovechará para validar los subsistemas logísticos prioritarios y revisar los problemas que los aquejan y sus causas. También se realizará una revisión general de los objetivos estratégicos que perseguirán los PNLOG y de las estrategias de implementación a proponer.

La actividad incluye una revisión rápida de los aspectos institucionales, legales y financieros para la implementación de los PNLOG en cada caso. También la redacción de las secciones de los PNLOG que se acuerde deben ser enmendadas o adaptadas, en particular en lo que toca a Plan de Acción y Estrategia de Implementación.

Actividad 2. Asistencia técnica para la actualización de los PNLOG de República Dominicana, Guatemala y Honduras. El contractual coordinará con el Banco y la contraparte local en cada país la realización de al menos dos sesiones de trabajo para la actualización de los PNLOG de República Dominicana, Guatemala y Honduras. Se trabajará de manera similar a la actividad anterior, pero en este caso se pondrá énfasis en asistir a las autoridades para incorporar en los PNLOG nuevas prioridades estratégicas que hayan surgido en los países.

El contractual redactará las secciones que necesiten ser actualizadas y someterá los documentos a las autoridades nacionales para que ellas procedan a efectuar la socialización de las nuevas versiones de los documentos.

Actividad 3. Asistencia técnica para la revisión de los Planes de Acción Inmediata de los PNLOG de República Dominicana, Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua.

De igual manera que con las actividades anteriores, se asistirá para desarrollar aspectos prácticos que permitan avanzar la implementación de los Planes de Acción Inmediata de los países beneficiarios. El contractual aprovechará las sesiones indicadas en las actividades anteriores para discutir y validar ideas que hagan que los PAI aceleren su proceso de implementación.

El contractual redactará los documentos que sean necesarios para que las autoridades puedan entonces apropiarse de ideas y socializarlas con los actores relevantes.

Informes /entregables

El contractual deberá generar los siguientes Informes:

- | | |
|-------------------------|--|
| Informe Inicial: | Plan de Trabajo del Consultor. A presentar a más tardar a una semana de la firma del contrato. |
| Informe No. 1: | Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 1. A ser entregado a más tardar a los 2 meses de iniciado el contrato. |
| Informe No. 2: | Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 2 para República Dominicana. A ser entregado a más tardar a los 4 meses de iniciado el contrato. |
| Informe No. 3: | Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 2 para Guatemala y Honduras. A ser entregado a más tardar a los 6 meses de iniciado el contrato. |
| Informe No. 4: | Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 3 para República Dominicana, Guatemala, Honduras. A ser entregado a más tardar a los 9 meses de iniciado el contrato. |
| Informe No. 5: | Avance de la Consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 3 para El Salvador y Nicaragua. A ser entregado a más tardar a los 12 meses de iniciado el contrato. |

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como informes de revisión, presentaciones y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

Los informes serán remitidos para aprobación del Banco y gestión de los pagos según el calendario descrito más abajo.

Calificaciones

Calificaciones generales: Maestría o equivalente, con un mínimo de 15 años de experiencia profesional general en ingeniería de transporte, economía, planificación urbana, administración de negocios, logística y/o afines.

Experiencia específica: Desempeño como jefe de equipo, director o coordinador en al menos dos proyectos de transporte y logística, o de preparación de planes nacionales, o de preparación de planes regionales o de planificación urbana. Deseable experiencia en facilitación del comercio, en facilitación de grupos de diálogo mixtos, en investigación y estudios en logística de cargas, y en desarrollo de instrumentos de creación de conocimiento. También deseable experiencia en la formulación y seguimiento de operaciones financiados por el Banco u otro organismo multilateral.

Idiomas: Dominio del idioma español. Deseable dominar cualquier otro idioma que permita hacer benchmarking de buenas prácticas en países con probada experiencia en el sector y con lengua oficial distinta al español.

Habilidades: Excelentes capacidades de comunicación escrita y oral en español e inglés. Capacidad personal para promover el diálogo público/privado y para organizar eventos relacionados.

Características de la consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Individual, internacional, Contractual de Productos Externos (PEC)
- Duración del Contrato: 120 días en 12 meses, de los cuales 36 en países beneficiarios.
- Lugar(es) de trabajo: País de residencia del contractual y viajes a República Dominicana, Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua.
- Líder de División o Coordinador: Luis Uechi (INE/TSP) e Irasema Infante (CID/CID).

Calendario de pagos

Los pagos se realizarán siguiendo el siguiente calendario:

Pago No. 1: Equivalente al 5% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Inicial.

Pago No. 2: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 1.

Pago No. 3: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 2.

Pago No. 4: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 3.

Pago No. 5: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 4.

Pago No. 6: Equivalente al 15% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 5.

Pago y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje

y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Visa y permiso de trabajo

El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA (6 DE 8)

Contratación de una Firma Consultora para Realizar un Estudio de Identificación y Priorización de Intervenciones en Infraestructura Logística en Corredores Logísticos Regionales

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover inversiones en logística en general a nivel regional; (iii) apoyar la transformación del Corredor Pacífico (CP) en un corredor logístico internacional; y (iv) apoyar la implementación de los Planes Estratégicos Nacionales de Logística de Carga (PNLOG) y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría se enmarca en el Componente IV de dicha CT, “Sistemas de Infraestructura e Información Logística Regional”. En particular, este componente financiará un estudio de identificación y priorización de inversiones en infraestructura logística que contribuyan a optimizar el desempeño de los Corredores Logísticos de Integración Mesoamericana (por ej.: plataformas logísticas, agrocentros, *truck-cenens*, plataformas de distribución urbanas, puertos secos, etc.). Las intervenciones se priorizarán en función de su capacidad de promover la reducción de costos logísticos y se caracterizarán teniendo en cuenta su factibilidad de financiamiento por el sector público, por el sector privado o mediante arreglos de financiamiento mixto. Además del marco conceptual para priorizar las inversiones el estudio incluirá un plan de acción para su implementación. Las intervenciones identificadas conformarán así el primer arreglo para montar un sistema de infraestructura logística para la región.

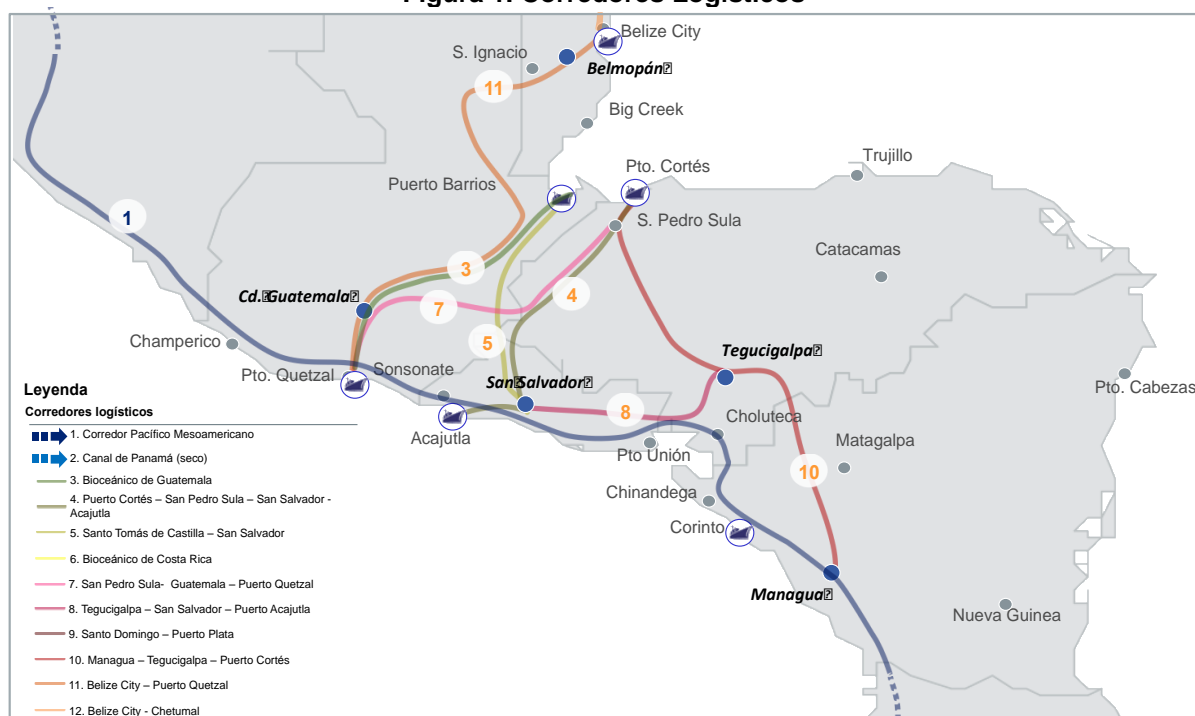
El componente financiará también servicios para la integración de portales o sistemas de información regional (ej. Observatorio Mesoamericano de Logística de Carga, Portal de Estudios Regionales, Portal del Proyecto Mesoamérica, Sistema de Información Geo-referenciada, etc.) y para la preparación de documentos de difusión sobre el impacto de la integración regional y el rol del Banco.

Los corredores logísticos de integración de interés para este estudio son:

Cuadro 1. Corredores logísticos de integración de interés

Corredores Regionales	Pto. Cortés – San Pedro Sula – El Poy – AM San Salvador – Pto. Acajutla (Corredor Honduras - El Salvador No. 1) (No. 4 en la figura más abajo)
	AM San Salvador – Puerto Santo Tomás de Castilla / Puerto Barrios (Corredor El Salvador - Guatemala) (No. 5 en la figura más abajo)
	San Pedro Sula - Ciudad de Guatemala- Puerto Quetzal (Corredor Honduras - Guatemala) (No. 7 en la figura más abajo)
	Tegucigalpa – AM San Salvador – Puerto Acajutla (Corredor Honduras - El Salvador No. 2) (No. 8 en la figura más abajo)
	Managua – Tegucigalpa – Puerto Cortés (Corredor Nicaragua - Honduras) (No. 10 en la figura más abajo)

Figura 1. Corredores Logísticos



Cuadro 2. Corredores específicos

	Corredor HO-ES No. 4	Corredor ES-GU No. 5	Corredor HO-GU No. 7	Corredor HO-ES No. 8	Corredor NI-HO No. 10
Carreteras (km)	533	381	520	413	
Pasos Frontera	El Poy	Anguiatú	El Florido	El Amatillo	
Carga Transportada Anual (Mill TN)	14.0	9.1	8.9	4.9*	
Comercio Exterior Anual (Mill US\$)	13,150	3,342	10,485	4,450	
Cadenas Productivas Principales de Exportación	Café Bananos Melones Textiles Azúcar	Textiles Panadería Envases	Café Bananos Azúcar Textiles Aceite Palma Medicamentos Panadería	Vegetales Frescos Camarones Café Envases Refrescos Carne bovina Alimentos Textiles	
Principal Socio Comercial	USA Europa	USA	USA Asia	Bilateral Asia	

Objetivos

Esta consultoría tiene como principal objetivo la identificación y priorización de inversiones en infraestructura logística en conexión con y que contribuyan a optimizar el desempeño de los Corredores Logísticos de Integración. La infraestructura de interés es aquella que incluye zonas especiales, plataformas especializadas en puertos, centros de carga en aeropuertos, plataformas en pasos fronterizos, agrocentros, *truck-centers*, plataformas de distribución urbanas y puertos secos, entre otros. La identificación y priorización de inversiones se realizará en función de la capacidad de los proyectos en promover la reducción de costos logísticos y ser susceptibles de

ser financiados por el sector público, por el sector privado o mediante arreglos de financiamiento mixto.

La consultoría incluirá el diseño de las intervenciones recomendadas a nivel de ingeniería básica, igual que un plan de acción para su implementación (cronograma, estudios adicionales, fuentes de financiamiento, responsabilidades).¹

Metodología y alcances

Para el logro de los objetivos de la consultoría, el consultor dispondrá de información generada por el Banco con estudios anteriores, y también de aquella generada por entidades de los países vinculadas con el transporte y la logística de carga (planes, proyectos, iniciativas desarrolladas con el sector privado, etc.). No obstante, lo anterior, cuando corresponda, el consultor deberá realizar las investigaciones y verificaciones de campo necesarias, para generar información específica para los objetivos de la consultoría. Esto podrá incluir la caracterización de los principales proveedores de servicios logísticos, la ubicación de actividades logísticas en las áreas de influencia de los corredores, la caracterización de las principales cadenas, y el levantamiento de datos de comercio, de transporte de carga, de aduanas, planes y proyectos en ejecución, etc. La oferta deberá indicar una estimación de tales necesidades.

Con base en los resultados del análisis de la información disponible y levantada, el consultor elaborará una propuesta de intervenciones en infraestructura logística en conexión con los corredores de integración indicados más arriba. Las intervenciones serán tales que apoyarán y darán sentido a la transformación de los corredores de integración en corredores logísticos complementarios al Corredor Pacífico y como catalizadores de la integración regional y la logística de cargas nacional en cada país. La propuesta incluirá también las necesidades de estudios ulteriores para generar diseños de ingeniería ejecutables.

Las intervenciones que se propongan serán evaluadas y priorizadas. El consultor indicará en su propuesta alguna forma de evaluación y priorización. También las intervenciones que se recomienden serán clasificadas por corredor, por sector, por país y por posible mecanismo de financiamiento.

La ingeniería básica incluirá planos esquemáticos sencillos que ilustren las características de cada intervención recomendada, incluyendo las memorias de cálculo y las especificaciones particulares que corresponda.

El consultor deberá proporcionar una medida de la factibilidad de las intervenciones que se propongan, igual que una estimación de su contribución a la mejora de algún indicador de desempeño de los corredores de integración.

El Banco, a través de su sede y sus oficinas locales, facilitará el acceso del consultor a la información disponible y los contactos con actores relevantes en los países.

Actividades

Actividad 1. Levantamiento y análisis de información básica. El consultor comenzará por realizar el levantamiento de informes previos y documentos disponibles sobre estudios realizados y en curso, inversiones, planes existentes, volúmenes de comercio, niveles de servicio de la infraestructura de los corredores, etc. Esta actividad incluye también el levantamiento directo de

¹ En el anexo se presenta un ejemplo de las infraestructuras ya identificadas en estudios anteriores, en uno de los corredores de prioridad logística y de una de las fichas resumen.

información para actualizar o corroborar la información existente. No debe descartarse la necesidad de, a través de muestreos y encuestas, generar información adicional que no esté disponible pero que sea necesaria a los efectos de los objetivos del estudio.

Es importante que la información que genere el consultor sea presentada georreferenciada y con un formato que permita integrarla en algún sistema GIS.

La actividad incluirá la determinación del área de influencia de los corredores de integración, que serán el objeto del estudio.

Actividad 2. Levantamiento y análisis de información logística. Similarmente, deberá también levantarse información vinculada a servicios y actividades logísticas, así como para caracterizar las principales cadenas logísticas que se sirven de los corredores de integración, o con potencial de servirse de ellos. Para lo anterior, el consultor podrá referirse a información disponible o generar información nueva sobre la base de encuestas, consultas y mediciones directas. Un capítulo de especial interés es el análisis de demanda de servicios logísticos actual y futura, lo que podrá obligar a proponer algunos escenarios a nivel nacional y en la región.

La actividad incluye completar un inventario de infraestructuras logísticas existentes en el área de influencia de los corredores de integración, sean puertos, aeropuertos, zonas francas, pasos de frontera, ZAL, parques industriales, terminales de carga, etc. El consultor podrá también identificar necesidades de mejora de la red vial nacional secundaria de los países, como oportunidad para mejorar el desempeño de los corredores, o de algunas cadenas específicas.

La actividad servirá para caracterizar flujos de carga y para listar los proveedores de servicios logísticos que utilizan o utilizarían los corredores. También la actividad permitirá definir, registrar o medir indicadores vinculados con desempeño logístico, integrando indicadores de gestión de puertos, de aeropuertos, de pasos de frontera, de ZAL, etc.

Se integrará la información obtenida en esta actividad con la base de datos que se genere con la actividad anterior o con otras herramientas y plataformas ya existentes (Observatorio Regional de Logística, por ejemplo).

El propósito de la actividad es poder analizar la demanda y la oferta de servicios logísticos en las áreas de influencia de los corredores de integración, sus características, necesidades, oportunidades y barreras, de forma de orientar la mejora de su desempeño para un escenario futuro probable.

Actividad 3. Análisis de entorno. El consultor deberá asimismo analizar el entorno general que influencia el desarrollo de los corredores de integración como corredores logísticos. Se espera que el consultor presente una descripción del marco institucional, financiero, legal y de intereses que existen en torno de los corredores de integración, Dicho marco es el que facilitará o no el desarrollo de los corredores para que efectivamente se constituyan en corredores logísticos con vocación nacional y regional.

La actividad deberá realizarse analizando los casos de cada país y evaluando cómo las iniciativas regionales pueden ayudar para acelerar la implementación de proyectos vinculados a los corredores de integración. El consultor deberá también analizar la situación de la seguridad de la carga en los corredores e integrar esta dimensión en sus propuestas.

El propósito de la actividad es, en una etapa posterior del estudio, poder recomendar un plan de acción que sea realista y sostenible.

Actividad 4. Propuesta de intervenciones. Con base en los resultados de las actividades anteriores, el consultor desarrollará una propuesta de intervenciones en infraestructura logística

conexa a los corredores logísticos de integración objeto de la consultoría. La elaboración de la propuesta seguirá un proceso más o menos complejo, donde se contemplarán elementos como los siguientes:

- Proyección de necesidades de servicios logísticos y de instalaciones para logística de carga para las cadenas más representativas en cada área de influencia.
- Estimación de niveles de desempeño de los corredores para los escenarios más probables.
- Soluciones de ingeniería para cada corredor que permitirán reducir la brecha entre la situación actual y el escenario futuro más probable.
- Aspectos de sostenibilidad fiscal y/o financiera de las inversiones propuestas.
- Aspectos de sostenibilidad ambiental de las intervenciones físicas propuestas.
- Aspectos de planificación y desarrollo territorial.
- Costos de las intervenciones ordenadas por corredor, por país, por sector y por posible mecanismo de financiamiento.
- Fases sugeridas para la implementación de las intervenciones recomendadas.
- Mecanismos financieros, y arreglos institucionales y operativos para la implementación de las intervenciones recomendadas.

La actividad incluirá también la identificación de los estudios de preinversión necesarios para las intervenciones concretas que se recomienden, así como una estimación de su costo.

En cumplimiento de todas las salvaguardas del Banco, la propuesta deberá contemplar un plan de gestión social y ambiental. Los costos de cualquier intervención derivada de la necesidad de resolver aspectos sociales y ambientales, serán incluidos en el presupuesto de inversión.

Duración de la consultoría

Se estima la duración de los servicios en 10 meses, de acuerdo con el siguiente cronograma tentativo:

Cuadro 3. Cronograma tentativo

Actividades	Duración	Meses									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Informe Inicial		○									
1. Levantamiento y análisis de información básica	3 meses	◆	◆	◆							
2. Levantamiento y análisis de información logística	3 meses	◆	◆	◆							
3. Análisis de entorno	2 meses		◆	◆							
Informe de Diagnóstico				○							
4. Propuesta de intervenciones (1ª fase)	4 meses				◆	◆	◆	◆			
Informe de Propuesta de Intervenciones (Borrador)								○			
5. Propuesta de intervenciones (2ª fase)	3 meses								◆	◆	◆
Informe de Propuesta de Intervenciones (Final)											○

Tipo de consultoría

Debido a la necesidad de involucrar diferentes profesionales y disciplinas para la realización de los servicios, se contratará una firma de consultores. La firma designará un Gerente del Estudio y movilizará los profesionales y técnicos que sean necesarios para ejecutar las tareas solicitadas en los tiempos estimados. Asimismo, la firma movilizará los servicios complementarios necesarios para la realización de las encuestas que se incluyan en la propuesta técnica.

La firma deberá tener experiencia general de al menos tres proyectos en la región mesoamericana en los últimos cinco años en áreas de logística de carga terrestre, planificación de transporte, economía de transporte, y/o inversión en infraestructura de transporte.

Lugar de trabajo

Los servicios se desarrollarán en la sede del consultor y visitas a Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua.

Equipo profesional y técnico

Para alcanzar los objetivos descritos más arriba, se movilizará como mínimo el siguiente equipo profesional, con las calificaciones y participaciones mínimas indicadas:

Profesional	Participación	Calificaciones			
		Formación	Experiencia General	Experiencia Específica	Idioma
Gerente del Proyecto	10 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable de al menos un proyecto de planificación en transporte o de desarrollo logístico o de inversión en infraestructura de transporte en los últimos 5 años.	Fluente en español
Ingeniero Vial	10 meses	Ingeniero de vías, de transporte o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable de la ingeniería de al menos un proyecto de diseño de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista de Transporte	8 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área económica o de la factibilidad o de la inversión de al menos un proyecto de planificación de transporte o logística en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista en Logística de Cargas	6 meses	Ingeniero, Economista o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en países en desarrollo como responsable del área logística en al menos dos proyectos de planificación en transporte o de desarrollo logístico en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista en Edificaciones	8 meses	Ingeniero Civil, Arquitecto o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en países en desarrollo como responsable del área de diseño y/o construcción de edificaciones para comercio o logística en al menos dos proyectos en los últimos 5 años.	Fluente en español
Especialista Social	3 meses	Ingeniero, Licenciado o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área de impacto social de al menos un proyecto de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español

Profesional	Participación	Calificaciones			
		Formación	Experiencia General	Experiencia Específica	Idioma
Especialista de Riesgo Ambiental	4 meses	Ingeniero, Licenciado o carrera universitaria afín	10 años	Experiencia de trabajo en Centroamérica como responsable del área de riesgo ambiental de al menos un proyecto de carretera troncal de 50km o más en los últimos 5 años.	Fluente en español

La oferta para la consultoría podrá condensar en una sola persona varias de las especialidades aquí señaladas.

Elaboración de la oferta técnica y de precio

Además de los profesionales y técnicos enumerados más arriba, se entiende que la oferta incluirá separadamente todos los honorarios, viáticos, gastos de transporte, costos de equipos, seguros, encuestas, etc. El costo de la consultoría incluirá también el costo de edición y reproducción de informes y demás gastos en que se incurra para la realización del trabajo. La firma consultora será responsable por el pago de los tributos o impuestos que la legislación de los países de Centroamérica y la de su país de origen le impongan en virtud de la ejecución del contrato.

La selección del consultor será por “Selección competitiva simplificada” según se define en las “Directrices Operativas para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco”. Las propuestas técnicas se evaluarán de 1 a 100 puntos considerando elementos tales como: calificaciones de la firma, metodología, organización para el estudio, calificaciones del personal propuesto. El puntaje mínimo para que una propuesta técnica sea aceptable es de 75 puntos.

Las propuestas de precio se evaluarán también de 1 a 100 puntos, asignando un puntaje financiero de 100 a la propuesta de costo más bajo y otorgando a las demás propuestas puntajes financieros inversamente proporcionales a sus respectivos precios.

La adjudicación del contrato será al consultor que obtenga el mayor puntaje total combinando sus puntajes técnico y financiero, utilizando ponderaciones de 70% y 30% respectivamente.

Seguros

La firma quedará obligada a adquirir, o demostrar que posee, las pólizas por concepto de riesgos de trabajo que cubran todo el personal de campo. Dichas pólizas deberán mantenerse vigentes hasta que los servicios contratados hayan culminado.

Productos e informes

Se presentarán cuatro informes:

Informe Inicial: A presentar inmediatamente después de la firma del contrato. Conteniendo la metodología y plan de trabajo de la consultoría ajustados, con la propuesta de metodología para encuestas o levantamientos de campo.

Informe de Diagnóstico: A presentar a los 3 (tres) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de las Actividades 1 a 3: resumen de la recolección y procesamiento de información primaria; resumen de información en otros reportes y consultorías relacionadas con ésta; y resumen del trabajo realizado con grupos focales.

Informe de Propuesta de Intervenciones (Borrador): A presentar a los 7 (siete) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 4 hasta el momento.

Informe de Propuesta de Intervenciones (Final): A presentar a los 10 (diez) meses de iniciada la consultoría. Conteniendo los resultados de la Actividad 4 ya finalizada y socializada con el Banco y autoridades nacionales, incluyendo las conclusiones y recomendaciones, un resumen ejecutivo y una presentación para la socialización de resultados.

Presentación de informes

Los informes serán presentados al BID en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office. Los informes serán también presentados en físico, en dos originales a color, tamaño carta y doble carta, y para el caso de planos en tamaño A1.

Calendario de pagos

Los servicios de consultoría se contratarán por suma alzada. Los pagos se realizarán contra entrega de los productos indicados, acorde a los porcentajes siguientes:

- 20% con la aprobación del Informe Inicial
- 30% con la aprobación del Informe de Diagnóstico
- 30% con la aprobación del Informe de Propuesta de Intervenciones (Borrador)
- 20% con la aprobación del Informe de Propuesta de Intervenciones (Final)

A tener en cuenta: los pagos serán realizados en dólares por el Banco directamente a la firma por transferencia a la cuenta que ésta indique.

Supervisión y coordinación

La supervisión de las actividades será llevada a cabo por el personal que el BID designe para tales fines, quienes darán seguimiento y aprobación de cada uno de los informes y trabajos de la consultoría.

Serán realizadas reuniones periódicas entre la firma y los técnicos responsables designados para la coordinación, con el objetivo de revisar y controlar el avance de la ejecución de la consultoría.

La firma será responsable de la recopilación y levantamiento de toda la información necesaria para la realización de los trabajos, así como de coordinar las reuniones con las instancias especializadas y cualquier otra involucrada en el estudio. La firma no podrá contraer compromisos en nombre del Banco.

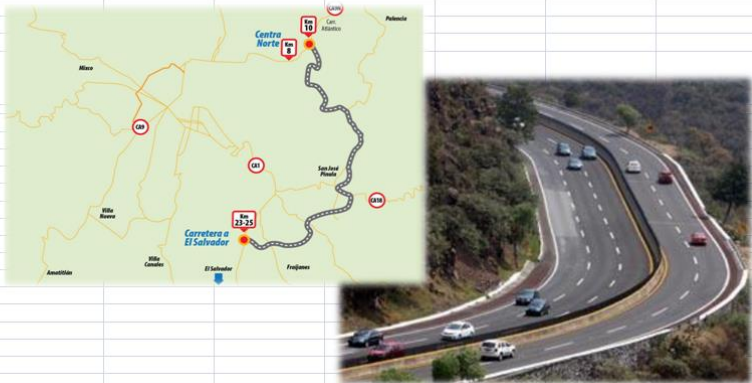
Deberá preverse la participación en al menos 4 reuniones generales en 4 países diferentes para presentar al Banco y a las autoridades nacionales el arranque y los resultados intermedios y finales del estudio.

Ejemplo de proyectos de infraestructura logística identificados por el Banco, por corredor, subsector y país.

Eje	Nombre de Eje	País	Subsector	Código	Nombre de la Instalación/componente software	Nombre Proyecto	Monto Total de Inversión (Mill US\$)	Descripción del Proyecto	Estado del Proyecto	Modelo de Financiamiento
1	Corredor Pacífico	GT	Plataforma logística de frontera PLF	PLF 12	Puerto Intermodal Tecun Uman II (Puerto Seco)	Diseño, construcción y operación de una terminal intermodal (tren-camion y camion-camion) en el paso fronterizo Tecun Uman II	40.000.000	Diseño, construcción y operación de una terminal intermodal (tren-camión y camion-camion) en el paso fronterizo Tecun Uman II, donde el participante privado ofrezca servicios logísticos de terminal intermodal que actualmente se realizan en Ciudad Hidalgo, así como mejorar el paso de frontera para ofrecer al usuario una operación portuaria y de paso de frontera eficiente mejorando los tiempos y costos actuales.	Con estudios	PP A
1	Corredor Pacífico	GT	Pasos de Frontera	PF2	Paso Fronterizo Tecún Umánm - Suchiate II	Paso Fronterizo Tecún Umánm - Suchiate II	33.200.000	Proyecto que contempla la construcción de las infraestructuras necesarias para la revisión y supervisión de la carga que sale y entra del país por parte de aduanas e instituciones anuentes. El objetivo consiste en adaptarlo posteriormente al modelo de control conjunto por parte de las autoridades de ambos países, a los fines de facilitar integración aduanera, reducir duplicidades en pasos de frontera, facilitar coordinación interinstitucional, reducir tiempos de tránsito y costos, mantener garantías de seguridad. .	Con estudios	Público
1	Corredor Pacífico	T	Pasos de Frontera	PF3	Paso Fronterizo Pedro Alvarado - La Hachadura (GT-SV)	Pedro Alvarado - La Hachadura	15.000.000	Centro de control integrado - Estrategia de Facilitación comercial	Con estudios	Público
1	Corredor Pacífico	T	Parque Industrial	AL12	Parque Industrial Palín	Parque Industrial - Escuintla - inversiones privadas coreanas	20.000.000		Con estudios	Privado
5	San Salvador-Sto Tomás	GT	Puertos	P13	Mejora Terminales Puerto Barrios	Mejora Terminales Puerto Barrios	50.000.000	Ampliación de muelles - dragado - equipamiento	En estudio	Privado
5	San Salvador-Sto Tomás	GT	Puertos	P14	Mejora en la gestión y equipamiento del Puerto de Santo Tomás de Castilla	Mejora de la gestión y equipamiento + ampliación capacidad de almacenaje	40.000.000	Adquisición de maquinaria - refuerzo de personal de ZAT - mejoras de infraestructura	En estudio	Público

Eje	Nombre de Eje	País	Subsector	Código	Nombre de la Instalación/componente software	Nombre Proyecto	Monto Total de Inversión (Mill US\$)	Descripción del Proyecto	Estado del Proyecto	Modelo de Financiamiento
5	San Salvador-Sto Tomás	GT	Pasos de Frontera	PF5	Anguiatu-La Ermita	Mejora de infraestructura y gestión aduanera integrada en Paso Anguiatu – La Ermita	8.000.000	Proyecto que contempla la construcción de las infraestructuras necesarias para la revisión y supervisión de la carga que sale y entra del país por parte de aduanas e instituciones anuentes. El objetivo consiste en adaptarlo posteriormente al modelo de control conjunto por parte de las autoridades de ambos países, a los fines de facilitar integración aduanera, reducir duplicidades en pasos de frontera, facilitar coordinación interinstitucional, reducir tiempos de tránsito y costos, mantener garantías de seguridad. .	En estudio	Público
7	San Pedro Sula - Puerto Quetzal	GT	Aeropuertos	AE15	Modernización Aeropuerto Internacional La Aurora	Modernización Aeropuerto	200.000.000	Ampliación de Pista de Taxeo – modernización terminal, ampliación zona de carga COMBEX-IM / Prefactibilidad terminada ANADIE	Con estudios	APP
7	San Pedro Sula - Puerto Quetzal	GT	Libramiento urbano	LUR4	Libramiento urbano Ciudad de Guatemala	Construcción Anillos metropolitanos y radiales de de ciudad de Guatemala / Circunvalación norte - oriente (ligado también al Corredor Bioceánico de Guatemala)	180.000.000	Proyecto y construcción del Anillo metropolitano en la ciudad de Guatemala, consta de dos (2) anillos propiamente dicho, así como de cinco (5) rutas radiales de acceso.	Con estudios	APP
7	San Pedro Sula - Puerto Quetzal	T	Caminos rurales	CRU4	Caminos Rurales	Caminos Rurales	50.000.000	Mejora de la conectividad rural (al menos 250 Km en la zona de influencia del corredor)	Con estudios	Público
7	San Pedro Sula - Puerto Quetzal	T	Enlaces viales	V35=V22	Autopista Escuintla - Puerto Quetzal	Autopista a Puerto Quetzal (41 Km) y pasos a desnivel	50.000.000	Ampliación a 4 carriles (Carretera CA-9 sur)	Con estudios	APP
		T						695.500.000		

Ejemplo ficha de proyecto de Libramiento Urbano de Ciudad de Guatemala.

FICHA DE PROYECTO N° 5-7-GT									
Proyecto: Libramiento Urbano Ciudad de Guatemala									
EJE	CODIGO	PAIS/ES:							
7	LUR4	GT							
SECTOR	SUBSECTOR	TIPO DE OBRA							
Transporte	Aeropuertos	Diseño y construcción							
AMBITO:	<input type="checkbox"/> Nacional <input checked="" type="checkbox"/> Binacional <input type="checkbox"/> Multinacional								
ETAPA:	<input type="checkbox"/> Sin Estudios <input type="checkbox"/> Con Estudios Pre-factibilidad <input checked="" type="checkbox"/> Con Estudios de Factibilidad <input type="checkbox"/> Con financiamiento asegurado (inversión) <input type="checkbox"/> En licitación <input type="checkbox"/> En ejecución <input type="checkbox"/> Finalizado								
MODALIDAD DE EJECUCION:	<input type="checkbox"/> Público <input checked="" type="checkbox"/> Privado <input type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> APP								
OBJETIVO									
Descripción Objetivo: Diseño, construcción y operación de una carretera que mejore el nivel de servicio del tránsito vehicular liviano en tres de los más importantes accesos a la Ciudad Capital. Tiene como objetivo unir la carretera CA-1 Oriente y la CA-9 Norte con una carretera de peaje y que entronque con la Vía Alternativa del Sur (VAS), un proyecto privado liderado por la Constructora Nacional, S. A. (CONASA) en una segunda fase.									
Problema: Congestión en los accesos a Ciudad de Guatemala municipios aledaños obliga a restringir horarios.									
Solución Propuesta: Construcción de una vía que mejore el acceso a la capital de Guatemala.									
COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO									
PREINVERSION									
TIPO DE FINANCIAMIENTO		<input type="checkbox"/> PÚBLICO <input type="checkbox"/> PRESUPUESTO <input type="checkbox"/> PRESTAMO MULTILATERAL <input type="checkbox"/> DONACION <input type="checkbox"/> OTRO	<input type="checkbox"/> PRIVADO PRESTATARIO: DONANTE:	<input type="checkbox"/> PÚBLICO/PRIVADO					
FUENTE	\$								
MONTO TOTAL									
INVERSION									
TIPO DE FINANCIAMIENTO		<input type="checkbox"/> PÚBLICO <input checked="" type="checkbox"/> PRIVADO <input type="checkbox"/> PÚBLICO/PRIVADO							
FUENTE	\$	<input type="checkbox"/> PRESUPUESTO <input type="checkbox"/> PRESTAMO MULTILATERAL <input type="checkbox"/> DONACION <input type="checkbox"/> OTROS	PRESTATARIO DONANTE	BID					
MONTO TOTAL	180.000.000								
ESTADO DEL PROYECTO									
Descripción General:									
En marzo 2016, la Alianza Público Privada ANADIE, recibió las ofertas para los estudios de factibilidad del Diseño, construcción, operación y mantenimiento (DBOT) de un tramo vial que forma parte del libramiento (Eje Norte-Oriente). El mismo unirá la carretera CA1 Oriente y la CA-9 Norte con una carretera de peaje y que entronque con la vía alternativa del Sur (VAS) (conectará la salida al Atlántico con la ruta a El Salvador). Se realiza el estudio de factibilidad y se encuentra en proceso de estructuración para la licitación.									
Cronograma									
Estudios		Pre-factibilidad		Factibilidad		Licencias Ambientales		Inversión	
Inicio	Fin	Inicio	Fin	Inicio	Fin	Inicio	Fin	Inicio	Fin
								2018	2019
IMPACTO ESPERADO									
# Beneficiarios									
Cadenas productivas beneficiadas									
Impacto sobre integración productiva									
El impacto esperado es permitir junto con la vía alternativa Sur (en construcción por el sector privado) circunvalar desde el km 23 pacífico hasta Km 10 atlántico, generar entre 600 a 1800 empleos (directos e indirectos) en su fase de construcción y reorientar el desarrollo industrial a zona especial periférica.									
RESPONSABLE DE LA INFORMACION									
Nombre:		e-mail:		Teléfono:					

TÉRMINOS DE REFERENCIA (7 DE 8)

Consultoría para la Integración de Portales y Sistemas de Información Regional

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del CP en un corredor logístico internacional, y (iv) apoyar la implementación de los PNLOG y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La presente CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría se enmarca en el Componente IV de dicha CT, “Sistemas de Infraestructura e Información Logística Regional”. En particular, este componente financiará un estudio de análisis para la integración de portales o sistemas de información regional (ej. Observatorio Mesoamericano de Logística de Carga, Portal de Estudios Regionales, Portal del Proyecto Mesoamérica, Sistema de Información Geo-referenciada, etc.) y para la preparación de documentos de difusión sobre el impacto de la integración regional y el rol del Banco.

La presente consultoría tiene como propósito la contratación de servicios de consultoría individual especializada para brindar recomendaciones conceptuales y técnicas dirigidas a una integración optimizada, en tanto se generen interfaces hacia el Portal del Proyecto Mesoamérica, de las distintas herramientas, portales o sistemas de información regional ya existentes, incluyendo también recomendaciones para su sostenibilidad.

Los portales existentes son como mínimo los siguientes:

- Página principal del Proyecto Mesoamérica (PM) - www.proyectomesoamerica.org
- Portal del Estudio Regional de Logística de Mesoamérica – Contiene un repositorio de estudios del PM y del BID para la región - <http://64.31.58.175>
- Observatorio Regional de Logística de Cargas – Conteniendo perfiles de país, un anuario estadístico y acceso al Observatorio Mesoamericano de Logística de Cargas - <http://logisticsportal.iadb.org> y <http://logisticsportal.iadb.org/mesoamerica/encuestas>
- Herramienta de análisis de corredores (Corridor Performance Analysis Tool – CAT) - <http://64.31.58.173>
- SIG Mesoamérica (iniciativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México) – con acceso a la Página Colaborativa SIG Mesoamérica - http://comunidades.sct.gob.mx/sig_mesoamerica
- Portal de Indicadores PM-CEPAL – en construcción.

Objetivos

La consultoría tendrá como producto un reporte donde se enumeren recomendaciones conceptuales y técnicas para la integración de herramientas existentes, sistemas de información y portales relativos a la logística de cargas y el transporte en Mesoamérica.

El objetivo se logrará a través del análisis de los sistemas, herramientas y portales existentes, con el propósito de ampliar el acceso público a las diferentes bases de datos y a las herramientas de consulta. El Banco, a través de su sede y sus oficinas locales, facilitará el acceso del contractual a la información disponible y los contactos con actores relevantes.

Actividades

Actividad No. 1. Análisis de antecedentes y posibilidades.

El contractual, muy sintéticamente analizará las características de las herramientas y sistemas existentes. Identificará ventajas, oportunidades de mejora y escenarios para su integración. Comentaré sucintamente sobre mejores prácticas y aspectos de relevancia para la consultoría en materia de seguridad, software, sostenibilidad, costos.

Actividad No. 2. Propuesta básica para la Integración de Portales y Sistemas de Información Regional en Logística y Transporte.

Con base en la actividad anterior, el contractual elaborará una propuesta básica para la integración de las herramientas señaladas y otras que haya identificado y evaluado. Para la elaboración de la propuesta tendrá en cuenta lo siguiente:

Aspectos de facilidad de acceso a la información. considerará la conveniencia de desarrollar un portal de acceso único a las iniciativas del Proyecto Mesoamérica y de la Comisión Técnica Regional de Transporte de COMITRAN (SIECA). Comentaré sobre los beneficios, aspectos de compatibilidad y seguridad, y eventuales costos y consultorías complementarias.

Aspectos de centralización y unificación de bases de datos. Comentaré sobre la conveniencia, la forma y los procedimientos para acordar un punto único de hosting y el protocolo único de acceso. Brindaré elementos para justificar los beneficios de dicha centralización analizando temas de propiedad de los datos y su mantenimiento.

Aspectos de compatibilidad e interacción entre herramientas. Comentaré sobre la necesidad y posibilidad de armar y compartir una única base de datos regional, o sobre mecanismos para el intercambio periódico entre las bases de datos existentes. Elaboraré recomendaciones para poder incorporar indicadores logísticos y de transporte a mapas que se generarán desde el SIG en desarrollo. Comentaré sobre eventuales futuros costos y tareas pendientes para tal emprendimiento.

Actividad No.3. Propuesta para la Integración de Portales y Sistemas de Información Regional en Logística y Transporte.

Con base en los comentarios que reciba sobre los resultados de las actividades anteriores, el contractual elaborará la versión definitiva de su propuesta. Ésta cubrirá elementos ya tratados en las actividades anteriores y los elementos nuevos que surjan de los comentarios que reciba. El objetivo es que el informe final del contractual permita al Banco y a la dirección del PM preparar una hoja de ruta para la integración efectiva de las herramientas existentes en un plazo corto.

Informes /entregables

El contractual deberá generar los siguientes informes:

- Informe inicial:** Plan de Trabajo del Consultor. A presentar a más tardar a una semana de la firma del contrato.
- Informe intermedio:** Conteniendo los resultados de las Actividades No. 1 y No.2. A ser entregado a más tardar a los 45 días de iniciado el contrato.
- Informe final:** Conteniendo los resultados de la Actividad No. 3. A ser entregado a más tardar a los 90 días de iniciado el contrato.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como informes de revisión, presentaciones y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

Los informes serán remitidos para aprobación del Banco y gestión de los pagos según el calendario descrito más abajo.

Calificaciones

- Grado académico/nivel: Grado universitario en ingeniería de sistemas, ingeniería industrial o afines. Deseable Especialización o Maestría.
- Experiencia profesional general: Al menos 10 años de experiencia profesional general.
- Experiencia específica: Desempeño como especialista, consultor principal, jefe de equipo, director o coordinador de algún estudio o proyecto para el desarrollo de bases de datos y sistemas de consulta pública por acceso vía web.
- Idiomas: Dominio del idioma español.

Características de la consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: individual, internacional, Contractual de Productos Externos (PEC).
- Duración del Contrato: 3 meses.
- Nivel de Esfuerzo: Se estima un nivel de esfuerzo total de 40 días contados a partir de la vigencia del contrato de consultoría, de los cuales 8 días en países de Centroamérica.
- Lugar(es) de trabajo: País de residencia del contractual y viajes a Guatemala, Costa Rica y Panamá.
- Líder de División o Coordinador: Luis Uechi (INE/TSP) e Irasema Infante (CID/CID).

Calendario de pagos

Los pagos se realizarán siguiendo el siguiente calendario:

- Pago No. 1:** Equivalente al 10% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Inicial.
- Pago No. 2:** Equivalente al 50% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Intermedio.
- Pago No. 3:** Equivalente al 40% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe Final.

Pago y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Visa y permiso de trabajo

El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA (8 DE 8)

Consultoría para Acompañamiento a la Ejecución de la Cooperación Técnica

Antecedentes

En mayo de 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó la cooperación técnica no reembolsable regional RG-T2908, orientada a apoyar la implementación de la agenda mesoamericana en materia de transporte y logística, como uno de los principales pilares para atraer inversión privada, mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región. El objetivo específico de la CT es contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de fortalecimientos y estudios especializados para (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del Corredor Pacífico (CP) en un corredor logístico internacional, y (iv) apoyar la implementación de los Planes Nacionales de Logística (PNLOG) y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas. La presente CT contribuirá en particular a generar información, mecanismos de monitoreo y estrategias de intervención para el desarrollo logístico mesoamericano, apoyando instancias regionales y nacionales en la coordinación y la promoción de inversiones.

La presente consultoría tiene como propósito la contratación de servicios de consultoría individual de un profesional con experiencia en coordinación técnica y administrativa de proyectos de CT para apoyar al Equipo de Proyecto con el acompañamiento general a la ejecución de la CT incluyendo la elaboración de los informes de seguimiento de acuerdo con los requerimientos del Banco, la revisión de los procesos de adquisición, la revisión de los productos generados por las diferentes consultorías a contratar en el marco de la CT asegurando que los mismos sean consistentes con lo contratado y cuenten con toda la documentación de respaldo respectiva, coordinar la realización y ejecución de los talleres.

Objetivos

El objetivo de esta consultoría es apoyar al Equipo de Proyecto en la coordinación técnica administrativa y operacional de la ejecución de la RG-T2908.

Actividades

El candidato seleccionado deberá desempeñar un conjunto de tres grupos principales de actividades/trabajos, que se desdoblán en sub-actividades como sigue:

1. Coordinación técnica
2. Coordinación administrativa
3. Coordinación operacional

Actividad No. 1: Coordinación técnica. El apoyo al Equipo de Proyecto para la ejecución de la RG-T2908 en los aspectos técnicos se dará por medio de las siguientes sub-actividades:

- Hacer seguimiento permanente al avance de la ejecución de la CT y proveer apoyo técnico a los miembros del Equipo de Proyecto involucrado con la misma.
- Colaborar en la preparación de documentos y en los procesos para la contratación de firmas y consultores individuales, tales como: revisión y actualización de Términos de Referencia, elaboración y publicación de solicitudes de expresiones de interés, preselección de firmas, elaboración de la lista corta, pedido de propuestas, análisis y evaluación de las propuestas.

- Colaborar con el Equipo de Proyecto en el acompañamiento y supervisión del trabajo que realicen las firmas consultoras y/o consultores individuales contratados a través de la presente CT.
- Apoyar en la revisión de los productos generados por las diferentes consultorías, asegurando que los mismos sean consistentes con lo solicitado en los TdR contratados y cuenten con toda la documentación de respaldo respectiva.
- Asistir en la validación y aprobación de los informes de avance, productos intermedios y finales que se elaboren en el marco de ejecución de la CT.
- Apoyar la implementación de las actividades que hacen parte de esta CT y participar en eventos relacionados elaborando las minutas de los mismos.
- Garantizar la fluidez de comunicación y disponibilidad de los documentos entre las diferentes instancias involucradas en la ejecución de esta CT.
- Realizar el seguimiento de las actividades de la CT y supervisar el cumplimiento de las metas físicas y la ejecución financiera.

Actividad No. 2: Coordinación administrativa. El apoyo al Equipo de Proyecto para la ejecución de la RG-T2908 en los aspectos administrativos se dará por medio de las siguientes sub-actividades:

- Apoyar al Equipo de Proyecto en el seguimiento administrativo de las contrataciones y en la revisión de autorización de solicitudes de pago, verificación de disponibilidad y manejo de los fondos.
- Implementar un sistema pragmático pero eficiente y eficaz de almacenamiento, archivo e intercambio de información vinculada con la ejecución de la CT en aplicaciones informáticas de uso difundido.
- Asegurar que la documentación enviada al Banco sea consistente y cuente con la documentación de respaldo respectiva.
- Registrar, sistematizar y almacenar todo el contenido de las reuniones y eventos relacionados con la ejecución de la CT.
- Mantener actualizado y preparar, con la frecuencia que sea requerida, documentación, informes y/o resúmenes sobre el desarrollo y nivel de avance de las actividades y trabajos enmarcados en la CT.
- Coordinar reuniones entre todos los involucrados, incluyendo el desarrollo de agendas y programaciones. Contribuir para una gestión eficaz y transparente de los recursos asignados a cada contrato en el marco de esta CT.

Actividad No. 3: Coordinación operacional. El apoyo al Equipo de Proyecto para la ejecución de la RG-T2908 en los aspectos operacionales se dará por medio de las siguientes sub-actividades:

- Hacer seguimiento permanente al avance de la ejecución de la CT y proveer apoyo operativo a los miembros del Equipo de Proyecto involucrados con la misma.
- Apoyar al Equipo de Proyecto en la coordinación y complementación de las iniciativas que surjan de los productos intermedios y finales en el marco de ejecución de la CT.
- Elaborar y registrar en los sistemas que correspondan los informes de seguimiento de acuerdo con los requerimientos del Banco.
- Asistir en la elaboración de materiales y reportes necesarios para el desarrollo de reuniones entre el Equipo de Proyecto y los funcionarios de los gobiernos beneficiarios, o entre el Equipo de Proyecto y los consultores contratados.
- Gestionar las reuniones internas y externas que resulten necesarias para la adecuada ejecución de la CT
- Proveer apoyo operacional y logístico para la realización de eventos.
- Organizar conferencias a distancia (video o teleconferencias)

Informes /entregables

El contractual deberá generar los siguientes informes:

- | | |
|-----------------------|--|
| Informe No. 1: | Conteniendo informe de trabajos desarrollados y los avances alcanzados en los aspectos técnicos, administrativos y operaciones de la ejecución de la CT en el período 0 – 45 días, a ser entregado a más tardar a los 45 días de iniciado el contrato. |
| Informe No. 2: | Conteniendo informe de trabajos desarrollados y los avances alcanzados en los aspectos técnicos, administrativos y operaciones de la ejecución de la CT en el período 45 – 90 días, a ser entregado a más tardar a los 90 días de iniciado el contrato. |
| Informe No. 3: | Conteniendo informe de trabajos desarrollados y los avances alcanzados en los aspectos técnicos, administrativos y operaciones de la ejecución de la CT en el período 90 – 135 días, a ser entregado a más tardar a los 135 días de iniciado el contrato. |
| Informe No. 4: | Conteniendo informe de trabajos desarrollados y los avances alcanzados en los aspectos técnicos, administrativos y operaciones de la ejecución de la CT en el período 135 – 180 días, a ser entregado a más tardar a los 180 días de iniciado el contrato. |
| Informe No. 5: | Conteniendo informe de trabajos desarrollados y los avances alcanzados en los aspectos técnicos, administrativos y operaciones de la ejecución de la CT en el período 180 – 225 días, a ser entregado a más tardar a los 225 días de iniciado el contrato. |
| Informe No. 6: | Conteniendo informe de trabajos desarrollados y los avances alcanzados en los aspectos técnicos, administrativos y operaciones de la ejecución de la CT en el período 225 – 270 días, a ser entregado a más tardar a los 270 días de iniciado el contrato. |

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como informes de revisión, presentaciones y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

Los informes serán remitidos para aprobación del Banco y gestión de los pagos según el calendario descrito más abajo.

Calificaciones

- Grado académico/nivel: Grado universitario en ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía, economía de transporte, administración pública, políticas públicas, planificación o afines. Deseable Especialización o Maestría.
- Experiencia profesional general: Al menos 5 años de experiencia profesional general. Deseable facilidad de trabajo en equipo, excelente capacidad de comunicación verbal y escrita, objetividad y proactividad, excelente capacidad de organización y síntesis.

- Experiencia específica: Desempeño como especialista, consultor, o coordinador en aspectos técnicos, administrativos y/o operacionales de más de algún proyecto de CT regional financiado por un organismo internacional de crédito, con preferencia para la región Centroamérica o Latinoamérica.
- Idiomas: Dominio del idioma español y buen manejo oral y escrito del idioma inglés.

Características de la consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: individual, internacional, Contractual de Productos Externos (PEC), a suma alzada.
- Duración del Contrato: 9 meses.
- Nivel de Esfuerzo: Se estima un nivel de esfuerzo total de 90 días contados a partir de la vigencia del contrato de consultoría.
- Lugar(es) de trabajo: País de residencia del contractual.
- Líder de División o Coordinador: Luis Uechi (INE/TSP) e Irasema Infante (CID/CID).

Calendario de pagos

Los pagos se realizarán siguiendo el siguiente calendario:

Pago No. 1: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 1.

Pago No. 2: Equivalente al 15% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 2.

Pago No. 3: Equivalente al 15% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 3.

Pago No. 4: Equivalente al 15% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 4.

Pago No. 5: Equivalente al 15% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 5.

Pago No. 6: Equivalente al 20% del monto total del contrato.
A realizar con la aprobación del Informe No. 6.

Pago y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Visa y permiso de trabajo

El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es)

en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

PLAN DE ADQUISICIONES

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			

Componente 1. Estrategias Regionales para Transporte y Logística

Consultorías individuales

1		Consultoría de apoyo para la preparación y aprobación del documento "Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad", para la revisión y socialización de la "Política Marco Regional de Movilidad y Logística Centroamericana" y para la formulación de sus respectivos Planes de Acción (P1).	30.000	CCIN	ex ante	100% RIN	-	25 may 2017		Consultor PEC 6 meses
2		Consultoría para la identificación de fuentes e instrumentos financieros innovadores, y mejores prácticas en materia de asociación pública privada para el financiamiento de infraestructura regional (P2).	45,000	CCIN	ex ante	100% INF	-	25 may 2018		Consultor PEC 4 meses

Otros

3		Logística de eventos para la validación de los marcos y sus planes de acción.	15.000	CP	ex ante	100% RIN	-	2017-2018		Varios proveedores
---	--	---	--------	----	---------	----------	---	-----------	--	--------------------

Total Componente			90.000	Preparado por: BID			Fecha: 20/ABR/2017			
------------------	--	--	--------	--------------------	--	--	--------------------	--	--	--

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			

Componente 2. Corredores Logísticos Prioritarios de Integración Regional										
Consultorías Firms Consultoras										
4		Estudio de plan operativo para el Corredor Pacífico (P3).	180,000	SBCC	ex ante	100% INF	-	1 julio 2017		10 meses
5		Estudio de planes de inversión para corredores logísticos prioritarios (P4).	145,000	SBCC	ex ante	100% RIN	-	1 sep 2017		10 meses
Total Componente			325.000	Preparado por: BID			20/ABR/2017			

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			

Componente 3. Apoyo a la Implementación de los PNLOG										
Consultorías individuales										
6		Consultorías de apoyo a la validación e implementación de los PNLOG y sus Planes de Acción Inmediata (5 países) (P7).	100.000	CCIN	ex ante	50% INF 50% RIN	-	1 jul 2017		Varios consultores PEC 15 meses
Otros										
7		Logística de eventos para la validación e implementación de los PNLOG y sus Planes de Acción Inmediata (5 países).	15.000	CP	ex ante	100% RIN	-	2017-2018		Varios proveedores
Total Componente			115.000	Preparado por: BID			Fecha: 20/ABR/2017			

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			

Componente 4. Sistemas de Infraestructura e Información Logística Regional

Consultorías individuales

8		Servicios diversos para la integración de portales y sistemas de información regional (P10).	20.000	CCIN	ex ante	100% RIN	-	1 jul 2017		Consultor PEC 3 meses
9		Edición y diseminación de productos de conocimiento (P11).	10,000	CCIN	ex ante	100% RIN	-	1 feb 2018		Consultor PEC 1,5 meses

Consultorías Firmas Consultoras

10		Estudio de identificación y priorización de intervenciones en infraestructura logística en Corredores Logísticos Regionales (P8).	195.000	SBCC	ex ante	54% INF 46% RIN	-	1 sep 2017		10 meses
----	--	---	---------	------	---------	--------------------	---	------------	--	----------

Total Componente			225.000	Preparado por: BID			Fecha: 20/ABR/2017			
-------------------------	--	--	----------------	---------------------------	--	--	---------------------------	--	--	--

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			

Seguimiento, evaluación y supervisión										
Consultorías individuales										
11		Consultoría para revisión de adquisiciones, acompañamiento a la CT y revisión de productos.	45.000	CCIN	ex ante	44% INF 56% RIN	-	1 jul 2017		Consultor PEC 18 meses

Total Componente			45.000	Preparado por: BID			Fecha: 20/ABR/2017			
-------------------------	--	--	---------------	---------------------------	--	--	---------------------------	--	--	--

Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse agrupados, bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: En un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se pondría un ítem que diría "pasajes aéreos ferias", el valor total estimado en US\$5.000 y una explicación en la columna Comentarios: Este es un agrupamiento de aproximadamente cuatro pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1.

Bienes y obras. LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa.

Firmas de consultoría: SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad.

Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual; SD: Selección Directa.

Revisión ex ante - ex post. En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex ante.

Revisión técnica. Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos u otros.

Matriz de Resultados Indicativa

Definición	Unidad de medida	Línea de base	Meta	Medios de Verificación
Resultado esperado: los gobiernos de los países centroamericanos y mesoamericanos cuentan con un marco estratégico regional y plan de acción consensado a nivel Presidencial o Ministerial para la implementación de iniciativas de transporte, logística, movilidad urbana y facilitación del comercio de alto impacto para el desarrollo e integración regional, para la mejora de la conectividad y desempeño logístico de corredores regionales prioritarios, y para identificar, preparar, evaluar y desarrollar proyectos de infraestructura financiados, sostenibles y equitativos.				
Países que suscriben la Política Marco Regional Centroamericana de Movilidad y Logística y el Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad, junto a sus respectivos planes de acción.	Países	0	6	Política Marco Regional Centroamericana de Movilidad y Logística aprobada en cumbre de SICA o Marco Mesoamericano de transporte, logística y movilidad aprobado por los Ministros de Transporte e Infraestructura

Productos esperados							
Definición	Unidad de medida	Metas intermedias			Meta final	Costo indicativo (US\$)	Medios de Verificación
		2017	2018	2019	2019		
Componente 1: Estrategias regionales para transporte y logística							
P1. Informe de Planes de Acción del Marco Mesoamericano de Transporte, Logística y Movilidad, y de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística Centroamericana concluidos.	Informe	1	1	0	2	30.000	Informe aprobado por el Equipo de Proyecto del Banco
P2. Informe sobre fuentes y mecanismos innovadores de financiamiento de infraestructura regional concluido.	Informe	0	1	0	1	45.000	
P1a. Talleres de socialización y promoción de las propuestas de Políticas y Planes de Acción desarrollados.	Talleres	2	1	0	3	15.000	Listados de asistencia al taller
Componente 2: Corredores logísticos prioritarios de integración regional							
P3. Informe de plan operativo para el Corredor Pacífico conteniendo plan de inversiones priorizado concluido.	Informe	0	1	0	1	180.000	Informe aprobado por el Equipo de Proyecto del Banco
P4. Informe de plan regional de inversiones priorizado para corredores logísticos prioritarios concluido.	Informe	0	1	0	1	145.000	
Componente 3: Apoyo a la implementación de los PNLOG							
P.7. Informe de Planes de Acción Inmediata actualizados de los PNLOG concluidos.	Informe	1	3	1	5	100.000	Informe aprobado por el Equipo de Proyecto del Banco
P7a. Talleres de socialización y validación de los Planes de Acción Inmediata actualizados de los PNLOG desarrollados.	Talleres	1	3	1	5	15.000	Listados de asistencia al taller
Componente 4: Sistemas de infraestructura e información logística regional							
P8. Estudio de identificación y priorización de intervenciones en infraestructura logística especializadas asociadas a cadenas productivas y vinculadas a corredores logísticos regionales concluido.	Informe	0	1	0	1	195.000	Informe aprobado por el Equipo de Proyecto del Banco

Productos esperados							
Definición	Unidad de medida	Metas intermedias			Meta final	Costo indicativo (US\$)	Medios de Verificación
		2017	2018	2019	2019		
P10. Documento con recomendaciones conceptuales y técnicas para la integración de portales y sistemas de información regional existentes concluido.	Informe	0	1	0	1	20.000	
P11. Documento con productos de conocimiento sobre transporte, logística y movilidad en Mesoamérica concluido.	Informe	0	1	1	2	10.000	
Seguimiento, evaluación y supervisión							
Informe de seguimiento al avance de la ejecución, supervisión y evaluación de productos de acuerdo con los requerimientos del Banco concluido.	Informe	0	0	1	1	45.000	Informe aprobado por el Equipo de Proyecto del Banco

Marcos de Resultados del OC-SDP/INF y RIN		
OC-SDP	Resultados a los que contribuye la CT	Productos de la CT que contribuyen al resultado
INF	Mejora de los procesos para identificar, evaluar, desarrollar, y preparar proyectos de infraestructura financierables, sostenibles y equitativos.	P3, P8
	Fortalecimiento y priorización del proceso de originación.	P4
	Mejora de los marcos para la toma de decisiones sobre gestión de servicios de infraestructura.	P1, P2
	Fortalecimiento de la capacidad de preparación, ejecución, seguimiento y evaluación eficaz de proyectos de infraestructura.	P7
	Ampliación y mejora del conocimiento sectorial para soluciones de innovación.	P10, P11
RIN	Mejora y armonización regional de los marcos normativos y de procedimientos sobre transporte, logística y facilitación del comercio, energía y telecomunicaciones.	P1, P2, P4, P7
	Aumento de recursos comprometidos para proyectos de integración comercial y estratégica.	P3, P8
	Área de cooperación funcional	P10, P11

Santiago de Chile, Chile, 9 de noviembre del 2016.

DEPM/0256-2016

Gina Montiel

Gerente de Países México, Centroamérica,
Panamá y República Dominicana
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Washington D.C.

Estimada Señora Montiel

Como es de su conocimiento, en el marco de la XV Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, los mandatarios asignaron la más alta prioridad a la logística y la movilidad como elementos fundamentales de la estrategia de desarrollo y de integración de la región. En particular, solicitaron que se continúe el apoyo al desarrollo de estudios de logística por país, la elaboración de planes nacionales de logística (y su implementación) y el apoyo al desarrollo de marco regional de movilidad y logística en consistencia con los avances logrados por Centroamérica en materia de una Política Marco Regional en esta materia.

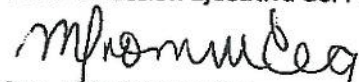
En virtud de lo anterior, y con miras a la próxima Cumbre de Tuxtla a celebrarse en marzo de 2017, en nombre de los Ministros de Transporte del Proyecto Mesoamérica, por medio de la presente, solicitamos formalmente el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el financiamiento, mediante una cooperación técnica no reembolsable, de un programa para la mejora del transporte, logística y movilidad en la región en línea con los mandatos referidos.

Al respecto, solicitamos también que sea el Banco Interamericano de Desarrollo quien sea el organismo ejecutor de esta cooperación técnica, en virtud del apoyo y extensa asistencia ya conferida por esta materia. Asimismo, agradeceríamos se iniciara la coordinación con las autoridades y enlaces de la Comisión Técnica Regional de Transportes (CTRT), para definir las acciones específicas a desarrollarse con la asistencia en referencia.

Extendemos nuestra más alta consideración y estima, a la espera de una respuesta favorable.

Suscriben atentamente,

Por la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (DEPM)



Dra. Lidia Fromm Cea
Directora Ejecutiva de la DEPM

DEPM/0256-2016

Por Belice


Sr. Errol Gentle

Viceministro

Ministerio de Obras y Transportes

Por Costa Rica


Sr. Carlos Villalta Villegas

Ministro

Ministerio de Obras Públicas y Transportes



Por El Salvador


Sr. Gerson Martínez

Ministro

Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano

Por Guatemala


Sr. Aldo Estuardo García Morales

Ministro

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Por Honduras


Sr. Roberto A. Pineda

Viceministro

Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda

DEPM/0256-2016

Por México



Sr. Ignacio Funes Maderey
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Por Nicaragua



Sra. Rosa María Rodríguez
Ministerio de Transportes e Infraestructura

Por Panamá



Sra. Estela de La Guardia
Ministra de Obras Públicas

CC: Sr. Mauricio Fernández, Coordinador de la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT)
Sr. Alfonso Salazar, Especialista Senior en Transporte, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
Sra. Irasema Infante, Coordinadora para Temas Regionales CID, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).