

PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN GENERAL

País/Región	América Central, México y Colombia.		
Nombre del Programa	Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Meroamérica.		
Número:	RG-T1661		
Equipo del Proyecto:	Jefe de Equipo: Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); miembros: Anne Marie Lauschnus (LEG/SGO); Jean Paul Vélez (INE/TSP); Giovanna Mahfouz (INE/TSP).		
Fecha de la Solicitud:	Octubre de 2008.		
Beneficiarios:	Todos los países miembros del Proyecto Mesoamérica.		
Organismo Ejecutor:	Autoridad Marítima de Panamá.		
Plan de Financiamiento:	IDB (FIRII):		1.000.000
	Local:		250.000
	Total:		1.250.000
Fechas tentativas:	Aprobación:	Enero 2009.	

II. ANTECEDENTES

- 2.1 **El Proyecto Mesoamérica.** El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (en forma abreviada, “Proyecto Mesoamérica” o PM)¹ es el mecanismo establecido por los países mesoamericanos (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y Colombia) para facilitar el diseño, financiamiento y ejecución de proyectos de integración regional en materia de infraestructura, conectividad y desarrollo social. El PM fue formalmente anunciado por los Presidentes de México y Centro América en junio de 2001 con el nombre de “Plan Puebla-Panamá” (PPP), y en 2006, Colombia se incorporó como miembro pleno del Proyecto.
- 2.2 El órgano superior del PM es la Cumbre de Presidentes, quienes delegan en los Comisionados Presidenciales la dirección cotidiana de los asuntos del Proyecto, actuando en la Comisión Ejecutiva del PM. La gestión y seguimiento de las decisiones de la Comisión Ejecutiva las realiza la Dirección Ejecutiva, con sede en El Salvador, en coordinación con las Oficinas Nacionales del PM en cada país. Adicionalmente, el Proyecto cuenta con el apoyo del Grupo Técnico Interinstitucional, que incluye al BID, BCIE, CAF, CEPAL, SICA, SIECA y otros organismos regionales en sectores específicos.
- 2.3 Como espacio de integración, el PM representa a 115 millones de personas, asentadas en más de 2 millones de kilómetros cuadrados, con un PIB estimado para 2008 en US\$360 mil millones.

¹ Más información en www.proyectomesoamerica.org.

- 2.4 **El Problema.** En la actualidad, casi todo el movimiento de carga entre los países mesoamericanos se realiza por medio del transporte automotor por carretera y en muchas instancias tiene que cruzar varios puestos de frontera durante su recorrido. El transporte terrestre representa una opción sumamente costosa para el comercio intrarregional: el costo de flete en Mesoamérica es de los más altos del mundo, los vehículos dedican más de un tercio del tiempo de viaje haciendo trámites fronterizos, y en general, los costos logísticos ascienden hasta a un 40% del precio de venta de los productos (mientras que en Europa éstos equivalen únicamente a un 9%). Adicionalmente, el modo carretero en la región es sumamente vulnerable a fenómenos climáticos y atmosféricos que destruyen o afectan muchas de las conexiones viales. En 1998, los efectos del Huracán Mitch en las vías mesoamericanas paralizaron el comercio intrarregional por más de 3 meses.
- 2.5 **La Estrategia.** Dada la posición geográfica privilegiada del istmo mesoamericano, en varias instancias se ha sugerido la idea de promover el desarrollo de servicios de Transporte Marítimo de Costa Distancia (TMCD) regionales, como una alternativa al transporte carretero. Comparativamente, en varios casos el TMCD podría ofrecer fletes más económicos, mayor eficiencia, y menor vulnerabilidad a los desastres naturales. Asimismo, se estima que el TMCD puede reducir significativamente las emisiones atmosféricas contaminantes e inclusive los gases de efecto invernadero, representando beneficios netos para el medio ambiente. En 2000, la Corporación Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) concluyó un estudio para el “Desarrollo del Cabotaje Regional en Centroamérica” en que se determina la factibilidad técnica y financiera de un servicio de cabotaje regional combinado con un servicio alimentador y distribuidor de carga (feeder) hasta puertos de transbordo, desde los cuales se puedan alcanzar nuevos mercados a través de rutas que no incluyan a los puertos nacionales.
- 2.6 La X Cumbre de Presidentes, celebrada en junio de 2008 en Villahermosa, México, estableció como una de las prioridades del PM el fomento de la competitividad regional, dictaminando la necesidad de dar inicio al proceso de planificación y eventual ejecución de un de TMCD en la región. Respondiendo a este llamado, los días 18 y 19 de septiembre de 2008, se reunieron en la ciudad de Panamá, representantes de todos los países integrantes del PM, así como representantes de la CAF, CEPAL, BID, SIECA, COCATRAM y Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica para celebrar un taller para la Planificación del Desarrollo de los Componentes del proyecto de TMCD. En dicho taller se estableció un Plan de Acción basado en cinco grandes proyectos, cuyos principales aspectos son:
1. Procedimientos aduaneros:
 - i. Documento multimodal o de cabotaje único (tránsito simplificado)
 - ii. Sistema de incentivos tarifarios desde el punto de vista portuario.
 2. Estudio de la carga en los principales puertos de la región y definición de rutas marítimas
 3. Facilidades portuarias:

- i. Diagnósticos de la infraestructuras portuarias y su adecuación al TMCD
 - ii. Adecuación de tarifas al TMCD
 - iii. Tratamiento preferencias: Prioridad en la asignación de atraques
4. Legislación marítima: actualización y adopción de convenios internacionales
- i. Modernización y armonización de la legislación regional
 - ii. Ratificación de los 6 convenios obligatorios que tiene OMI: protección del medio marino (MARPOL, SOLAS, LINEAS DE CARGA, ARQUEO, STCW, COLREG, FAL y SAR)
 - iii. Adhesión al Convenio de Viña del Mar; el FAL 65; Convenio SAR que propone Centro regional para la seguridad en la navegación
5. Ley de transporte multimodal
- i. Contrato para transporte multimodal
 - ii. Regulación especial para operadores de transporte multimodal
- 2.7 **La Cooperación Técnica.** Con el deseo de avanzar en la ejecución de este Plan de Acción, la Autoridad Marítima de Panamá, que actúa como secretaria técnica para el desarrollo del proyecto de TMCD, ha solicitado al Banco recursos de Cooperación Técnica (CT) no reembolsables del Fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII) para llevar a cabo un estudio de factibilidad del desarrollo del TMCD en Mesoamérica. Este estudio comprendería un análisis del área de influencia, para después elaborar recomendaciones sobre las líneas potenciales de TMCD, las facilidades portuarias, y el modelo de gestión que debería aplicarse.

III. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es crear una estrategia que fomente el desarrollo y la modernización del transporte marítimo en el área de Mesoamérica, a través de la elaboración de un estudio de factibilidad para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.
- 3.2 **Componente 1: Estudio de Comercio en el Área de Influencia.** Mediante este componente se elaborará un estudio de las características del comercio inter-regional del área Mesoamericana, partiendo del conocimiento detallado de los patrones logísticos de las diversas cadenas productivas existentes en la zona. Para ello, deberá recabar información secundaria y primaria que sirva de base para realizar una segmentación de las cadenas logísticas e identificar, con base en los requerimientos actuales y futuros para la mejora de su desempeño, aquellas con patrones logísticos que las hacen potenciales usuarias de los servicios TMCD.
- 3.3 **Componente 2: Potenciales Líneas de TMCD en Mesoamérica.** Se deberán proponer diversas alternativas de líneas de TMCD para Mesoamérica, y realizar los estudios de preinversión a nivel de factibilidad de cada una de las rutas propuestas para viabilizar el proyecto. Como parte del análisis se incorporará la variable ambiental.

- 3.4 **Componente 3: Diseño Institucional y Modelo de Gestión.** Este componente comprende el desarrollo de una propuesta para la implementación de las Líneas de TMCD. Dicha propuesta, deberá estar basada en consultas con el sector público y privado, así como en talleres dirigidos a madurar y validar la propuesta con los actores representativos implicados. La propuesta planteará un mecanismo de concertación de gobiernos, actores privados y cámaras en la planificación, promoción y desarrollo. Asimismo, incluirá el diseño de un incentivo a generadores de carga para utilizar los nuevos servicios propuestos.
- 3.5 **Componente 4: Análisis de las Facilidades Portuarias.** Mediante este componente se realizará un análisis de los servicios e instalaciones de aquellos puertos incluidos en las líneas de TMCD seleccionadas y consideradas factibles desde todos los puntos de vista analizados anteriormente.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El costo total de la CT es de US\$1.250.000 de los cuales se financiarán hasta US\$1.000.000 con recursos del FIRII. El monto restante será financiado con recursos de contrapartida local, principalmente en especie, y relacionados a los costos de administración y ejecución de la CT. Los plazos de ejecución de la CT y de desembolsos se estima sean de 12 meses y 18 meses, respectivamente. El siguiente cuadro resume los costos y fuentes de financiación de la CT.

Cuadro III-1 Costos y Financiamiento (US\$)			
Descripción	FIRII	Contrapartida	TOTAL
Componente 1	288.000	72.000	360.000
Componente 2	304.000	76.000	380.000
Componente 3	116.000	29.000	145.000
Componente 4	267.000	48.000	315.000
Otros gastos	25.000	25.000	50.000
TOTAL	1.000.000	250.000	1.250.000
Participación (%)	80 %	20 %	100 %

V. EJECUCIÓN

- 5.1 La Autoridad Marítima de Panamá, que actúa como secretaría técnica para el desarrollo del proyecto de TMCD, será el organismo ejecutor de la CT. De esta manera, la Autoridad Marítima de Panamá será la encargada de llevar adelante la adquisición de bienes y servicios, así como de la contratación de los de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT, según los procedimientos y políticas del Banco.

VI. ASPECTOS CRÍTICOS

- 6.1 No se anticipan mayores problemas con la preparación del Plan de Operaciones o la ejecución de las actividades que comprenden la CT.

VII. PLAN DE ACCIÓN

- 7.1 Se espera contar con la aprobación de la CT en Enero 2009 e iniciar el proceso de selección y contratación de la firma consultora para desarrollar las actividades de

la CT en el primer semestre de 2009. Los productos finales de la CT deberán estar listos durante el primer trimestre de 2010.

VIII. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios de asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y, sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación Categoría "C". Sin embargo, dadas las inquietudes que existen sobre emisión de contaminantes del transporte marítimo, el análisis de TMCD incorporará la comparación de emisiones por transporte terrestre, como se da en la actualidad en comparación con el marítimo y este análisis permitirá confirmar si existen beneficios desde el punto de vista de contaminación atmosférica y de emisión de gases efecto invernadero.

IX. RECOMENDACIÓN

- 9.1 Rafael Acevedo-Daunas, designado Jefe de Equipo (INE/TSP) para esta CT, recomienda la aprobación de esta operación y el uso de US\$1.000.000 del fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII).

X. APROBACION

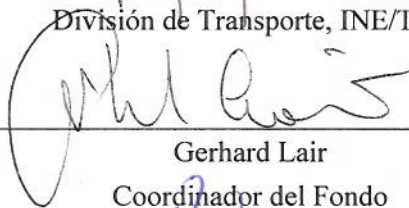


Agustín Aguerre, Jefe

División de Transporte, INE/TSP

12/11/08

Fecha



Gerhard Lair

Coordinador del Fondo

12/10/08

Fecha

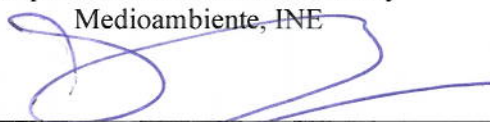


Roberto Vellutini, Gerente

Departamento de Infraestructura y
Medioambiente, INE

12/15/08

Fecha



Gina Montiel, Gerente General

CID/CID

12/16/08

Fecha

