

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**AMÉRICA CENTRAL, MÉXICO Y COLOMBIA**

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE  
MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOÁMERICA**

**(RG-T1661)**

**PLAN DE OPERACIONES**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP) Jefe de Equipo; Jean Paul Vélez y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Anne Marie Jean Lauschnus (LEG/NSG).

## INDICE

RESUMEN EJECUTIVO .....	1
I. MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN.....	2
A. El Proyecto Mesoamérica.....	2
B. Justificación .....	3
II. EL PROGRAMA .....	5
A. Objetivos y descripción .....	5
B. Componentes .....	5
III. COSTO Y FINANCIAMIENTO.....	9
IV. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA .....	9
A. Organismo ejecutor.....	9
B. Ejecución y administración del proyecto.....	9
C. Período de ejecución y calendario de desembolsos .....	10
V. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS .....	10
VI. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES .....	10

## **ANEXOS**

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Programa de Presupuesto
ANEXO III	Cuadro de Adquisiciones

## **APÉNDICES**

N/A

## **DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS**

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

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

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

AMP	Autoridad Marítima de Panamá
COCATRAM	Corporación Centroamericana de Transporte Marítimo
CT	Cooperación Técnica
PM	Proyecto Mesoamérica
PPP	Plan Puebla-Panamá
RICAM	Red Internacional de Carreteras de Mesoamérica
TMCD	Transporte Marítimo de Corta Distancia

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO  
DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA**

**(RG-T1661)**

**RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Beneficiario:</b>	América Central, México y Colombia	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP) Jefe de Equipo; Jean Paul Vélez y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Anne Marie Jean Lauschus (LEG/NSG).	
<b>Organismo Ejecutor:</b>	Autoridad Marítima de Panamá	
<b>Beneficiarios directos:</b>	Los principales beneficiarios del eventual desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) serán los habitantes de la región en la medida en que éste promovería la integración socioeconómica entre los países al ofrecer un alternativa costo eficiente al transporte carretero.	
<b>Financiamiento:</b>	IDB (FIRII):	US\$1.000.000
	Local:	<u>US\$ 250.000</u>
	Total:	US\$1.250.000
<b>Objetivos:</b>	El objetivo de esta Cooperación Técnica 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 TMCD.	
<b>Plazos:</b>	Período de Ejecución:	18 meses
	Período de Desembolso:	24 meses
<b>Condiciones contractuales especiales:</b>	Ninguna	
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b>	Ninguna	
<b>Coordinación con otras instituciones de financiamiento:</b>	Ninguna	
<b>Revisión social y ambiental:</b>	Dada la naturaleza y objetivos de la Cooperación Técnica (CT), y, sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomendó la clasificación de esta operación Categoría “C”, la cual fue confirmada por ESR (vía correo electrónico el 1 de diciembre de 2008).	

## I. MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN

### A. El Proyecto Mesoamérica.

- 1.1 El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (en forma abreviada, “Proyecto Mesoamérica” o PM)<sup>1</sup> 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.
- 1.2 **Conformación.** 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). La propuesta del PM surge de la conjunción de dos agendas de desarrollo: la “Estrategia de modernización y transformación de Centroamérica” preparada por los países centroamericanos con el apoyo del Banco, y la “Agenda de desarrollo del sur-sureste de México” preparada por el Gobierno de México. Desde su inicio el PM se propuso la misión de fortalecer y promover el proceso de integración y desarrollo de la Región Mesoamericana. En la Cumbre de Presidentes del año 2006 Colombia se incorporó como miembro pleno del Proyecto.
- 1.3 **Estructura.** 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.
- 1.4 **Políticas de Estado.** Desde su lanzamiento en 2001, el Proyecto ha sido ratificado por 19 mandatarios en sus 9 países miembros, consolidándose así como un espacio para el desarrollo de las políticas de Estado que sostienen el proceso de integración mesoamericana. Por su continuidad y especialización, el PM se ha constituido en la vanguardia ejecutiva de la integración regional, dándole sostenibilidad a la voluntad política integradora, a través de la ejecución de proyectos concretos.
- 1.5 **Alcance.** 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.
- 1.6 **La Primera Etapa del PM.** En materia de transportes, el primer objetivo que se planteó el PM en 2001 fue la construcción de una alternativa a la carretera Panamericana, uniendo Puebla y Panamá. Por entonces, las redes nacionales de carreteras privilegiaban la interconexión entre la capital, los puertos y el interior de cada uno de los países, el tráfico entre países era mínimo, las aduanas sólo estaban abiertas 8 horas por día, y los pasos de frontera cerraban al mediodía para almuerzo

---

<sup>1</sup> Más información en [www.proyectomesoamerica.org](http://www.proyectomesoamerica.org).

de los empleados. El PM acordó los principios para la operación de la Red Internacional de Carreteras de Mesoamérica (RICAM) en una extensión total de 10.627 Km., que incluyen Corredores Troncales en el Atlántico y en el Pacífico, cuatro Corredores Interoceánicos y conexiones adicionales. A octubre de 2008, el proyecto presentaba un avance físico del 50% en sus obras de construcción y modernización. Los ministros de transporte han priorizado la programación de los tramos faltantes en los corredores troncales, con un horizonte de ejecución 2009-2012.

## **B. Justificación**

- 1.7 **El Problema.** Pese a que la eventual terminación de la RICAM es un desarrollo importante, no es recomendable que la región dirija toda su iniciativa de integración social y económica hacia un solo modo de transporte. 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 los vehículos tienen que cruzar varios puestos de frontera durante sus recorridos los cuales pueden sumar innecesariamente varias horas al tiempo de viaje total. Adicionalmente, 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%). Como último punto, es importante mencionar que 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.
- 1.8 **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.
- 1.9 **La Segunda Etapa del PM.** En la X Cumbre de Presidentes, celebrada en Villahermosa, México, los días 27 y 28 de junio de 2008, los nueve presidentes de los países miembros ratificaron su apoyo al PM y concretaron el lanzamiento de una “segunda etapa” del mismo. En adición a los planes de trabajo para seguir avanzando en los sectores atendidos hasta el presente, la X Cumbre de Presidentes priorizó las siguientes acciones: i) Sistema Mesoamericano de Salud Pública; ii) Sistema de Información Territorial para la Reducción de Riesgos de Desastres; iii)

Estrategia Mesoamericana de Sustentabilidad Ambiental; iv) Energías renovables (biocombustibles); y, v) Competitividad (facilitación, encadenamientos y conglomerados regionales). Bajo las acciones para procurar la competitividad regional, la declaración X Cumbre de Presidentes proporcionó el mandato específico (No. 34) de “instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá.”

- 1.10 Respondiendo a este llamado, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), que actúa como secretaría técnica para el desarrollo del proyecto de TMCD, convocó los días 18 y 19 de septiembre de 2008 en la Ciudad de Panamá a 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:
- a. Procedimientos aduaneros:
    - i. Documento multimodal o de cabotaje único (tránsito simplificado)
    - ii. Sistema de incentivos tarifarios desde el punto de vista portuario.
  - b. Estudio de la carga en los principales puertos de la región y definición de rutas marítimas
  - c. 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
  - d. 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
  - e. Ley de transporte multimodal
    - i. Contrato para transporte multimodal
    - ii. Regulación especial para operadores de transporte multimodal
- 1.11 **La Cooperación Técnica.** Con el deseo de avanzar en la ejecución de este Plan de Acción, la AMP 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.



## II. EL PROGRAMA

### A. Objetivos y descripción

- 2.1 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.

### B. Componentes

- 2.2 **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 primaria y secundaria 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.
- a. Selección de enclaves portuarios: Determinación de los enclaves portuarios de Mesoamérica más adecuados para el TMCD. El Consultor establecerá los criterios que determinan la idoneidad de un enclave para Líneas de TMCD, y en base a ellos se determinará el área objeto de estudio. Los puertos a analizar inicialmente serán: Tampico, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Progreso, Salina Cruz, Puerto Chiapas, Quetzal, Barios, Santo Tomás, Belice, Puerto Cortés, Tela, La Ceiba, Castilla, Roatán, San Lorenzo, Acajutla, La Unión, Corinto, Sandino, San Juan, Puerto Cabezas, El Bluff, Arlen Siu, Puntarenas, Caldera, Limón/Moín, Chiriquí Grande, Armuelles, Colon, Manzanillo, Panamá, Balboa, Buenaventura, Tumaco, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Sobre este primer análisis se aplicarán los criterios seleccionados para determinar el área final objeto del estudio.
  - b. Definición del área de influencia: El consultor deberá considerar la oferta productiva de la zona de estudio, identificar la infraestructura que sirve los flujos comerciales entre los actores privados, y determinar las relaciones funcionales en el área de influencia en la zona indicada en el alcance geográfico. Dentro de éste análisis deberá incorporar la variable ambiental y social. Para ello, deberá proponer un conjunto de criterios y la metodología a emplear. El objetivo consiste en delimitar claramente el área de influencia de un nuevo de TMCD que sirva a un conglomerado de servicios logísticos.
  - c. Identificación de características del área de influencia: Con base en el análisis de información secundaria relevante, el consultor deberá hacer una caracterización del área de influencia. La razón de este análisis radica en poder incorporar en el análisis el impacto relativo de este nuevo servicio de TMCD en el desarrollo de la región. El consultor deberá indicar en su oferta los elementos a considerar para dicha caracterización.
  - d. Identificación de patrones logísticos de sectores productivos, segmentación y auditoría de cadenas logísticas: El consultor deberá realizar un levantamiento de información primaria y secundaria que permita identificar con detalle los

potenciales usuarios, conocer sus patrones logísticos y segmentar familias logísticas con patrones similares. Dentro de las actividades previstas en este numeral, deberán conducirse entrevistas a gremios y a empresas relevantes, a fin de poder determinar la estructura de las cadenas, auditar su desempeño y determinar qué tipo de soluciones de corto, mediano y largo plazo se requieren para mejorar el desempeño global y particular de las familias logísticas identificadas. El consultor deberá indicar en su oferta la metodología a emplear para el levantamiento de información en campo y la realización de la segmentación y auditorías.

- e. Síntesis de necesidades de familias logísticas: Como resultado del análisis previo, el consultor deberá hacer una síntesis de las necesidades de las familias logísticas del área de influencia. En función de dichas necesidades y como resultado de la identificación de oportunidades de mediano y largo plazo que deriven de las entrevistas a los actores, el consultor deberá proponer los servicios de TMCD más acordes a las necesidades de cada zona. La propuesta de servicios deberá incluir: (i) destinos, (ii) frecuencias, (iii) volúmenes, y (iv) equipamientos especiales. El consultor deberá indicar en su oferta las fuentes a consultar, así como los criterios y atributos a considerar para definir los servicios de TMCD más idóneos.

2.3 **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.

- a. Definición del mercado objetivo de cada una de las zonas analizadas en el alcance anterior: Con base en los resultados obtenidos en la segmentación y las auditorías, el consultor deberá profundizar con los actores implicados en la definición del mercado a atender y la naturaleza de los servicios a ser ofrecidos en un plazo de 15 años. Para ello deberá hacer inferencias con respecto al cambio de patrones logísticos de las distintas familias logísticas potencialmente usuarias, a fin de poder afinar el estimado de demanda.
- b. Generación y evaluación de alternativas: El consultor afinará las alternativas de Líneas de TMCD identificadas en el alcance anterior y deberá evaluarlas en detalle, a fin de seleccionar las opciones idóneas. Sin ser limitativos, los criterios de evaluación deben considerar impacto en el tráfico local, relaciones funcionales con los generadores de cargas, costo de las operaciones, disponibilidad de servicios similares, impactos ambientales y sociales potenciales (Tanto positivos como negativos), demandas sobre infraestructura y servicios existentes, situación legal, entre otros.
- c. Diseño a nivel de factibilidad y estimado de costos: El consultor deberá generar el diseño del servicio para cada una de las Líneas seleccionadas con un nivel de confiabilidad del 90% y definir etapas para la puesta en funcionamiento. El diseño deberá contemplar el servicio en si mismo así como sus interrelaciones con los principales generadores de carga y potenciales competidores.

- d. Análisis de factibilidad técnica, socioeconómica, institucional, financiera y ambiental: El consultor deberá elaborar un análisis de factibilidad integral del proyecto de cada una de las Líneas propuestas y seleccionadas:
- i. *Socioeconómica* - Se hará una estimación de beneficios e impactos sociales que genera el proyecto. Los beneficios deberán tomar en cuenta por concepto de reducción de costos logísticos, el impacto sobre la organización del sector, optimización global del sistema por reducción de tráfico carretero, etc. y cualquier otro que el consultor considere de relevancia considerar. Igualmente debe considerar los beneficios que genera la nueva actividad en términos de dinamizar la economía local y regional en la localización de nuevas actividades, dado que este es uno de los aspectos relevantes que se considera son consecuencia del desarrollo de proyectos de esta naturaleza. Deberán considerarse los costos de inversión globales, no sólo los inherentes al sector público sino al sector privado. El análisis deberá realizarse para varios escenarios de desarrollo y para varias alternativas.
  - ii. *Financiera* - El consultor hará un análisis de factibilidad financiera de implementar el proyecto, a fin de determinar el riesgo relativo y los incentivos necesarios de tipo fiscal, operacional, de negocios, etc. para solventar los riesgos que se identifiquen. Dado que el éxito del proyecto está determinado por la participación privada, el análisis debe orientarse no sólo a la parte cuantitativa sino a la definición de una estrategia global de implementación.
  - iii. *Ambiental* - El análisis de factibilidad ambiental y social deberá analizar los posibles efectos que puedan generarse como consecuencia del incremento de movimiento en los puertos, las necesidades adicionales de dragado, la afectación potencial de zonas frágiles (manglares, corales, etc), los impactos sobre las ciudades puerto y la infraestructura de servicios públicos y de salud, y otros factores de manera que se identifiquen áreas complementarias que requerirán atención por parte de las autoridades marítimas y portuarias (p.ej. la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo – COCATRAM) así como las municipalidades. También deberá analizar los impactos benéficos comparativos y estimar los beneficios en reducción de emisiones contaminantes y de gases efecto invernadero al transferir carga de transporte carretero a éste modo.

2.4 **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.

- a. Identificación de Actores relevantes: El consultor deberá hacer un levantamiento de las organizaciones nacionales, regionales y eventualmente

locales, representativas y determinar su relevancia para el proyecto. Asimismo deberá determinar los roles de cada uno y su participación. Para ello deberá llevar a cabo entrevistas con representantes de las mismas y proponer una serie de criterios relacionados con la naturaleza del proyecto, que permitan orientar al sector público sobre el esquema de participación adecuado. Igualmente, en este análisis el consultor deberá apoyarse en metodologías conocidas de análisis sociopolítico. En su propuesta, el consultor deberá indicar las metodologías a utilizar, señalando con claridad las entrevistas a realizarse, duración, cantidad, etc. a fin de asegurar la representatividad de los resultados.

- b. Diseño de mecanismo de participación público/privada e incentivos a generadores de carga: En el diseño del esquema de gestión el consultor deberá evaluar el riesgo derivado de la pobre oferta de transporte marítimo existente, así como la capacidad real para movilizar a los generadores de carga en la futura operación de las Líneas de TMCD, bien sea como potenciales asociados o como futuros usuarios del servicio. Debe proponerse el esquema de participación del sector público a todo nivel, discriminando el rol de organismos nacionales, regionales y locales, que se considere más adecuado para la implementación, operación y supervisión/regulación del proyecto.
- c. Talleres de validación y difusión de buenas prácticas: La realización de talleres de validación forma parte de las actividades requeridas para asegurar la adecuada participación privada y el involucramiento de los actores clave, y es clave para desarrollar el sentido de utilidad sobre el proyecto. El consultor deberá proponer el esquema idóneo para la realización de talleres de validación y consulta, en los casos en que se considere necesario. A fin de asegurar una adecuada participación, el consultor deberá proponer la realización de algunas charlas/seminarios que permitan nivelar el conocimiento entre los actores clave y faciliten la discusión de las alternativas propuestas.

2.5 **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.

- a. Puerto “Ideal”: El Consultor deberá establecer unas características mínimas que deberán cumplir todos los puertos incluidos en las diferentes Rutas propuestas. Dichos requisitos mínimos deben garantizar el nivel de servicio. Dichos requisitos incluirán: (i) Infraestructuras, (ii) Equipamiento, y (iii) Servicios.
- b. Análisis de las infraestructuras portuarias: El análisis de las infraestructuras portuarias incluirá: (i) Muelles, (ii) Terminales, (iii) Calado, (iv) Accesos, y (v) Proximidad a centros de consumo/producción.
- c. Análisis de las servicios portuarios: El análisis de los servicios portuarios incluirá: (i) Productividad de las operaciones, (ii) Coste de las operaciones, (iii) Nivel de congestión, (iv) Nivel de satisfacción de los clientes actuales, (v) Disponibilidad de servicios de 2ª línea, y (vi) Calidad del manejo ambiental (cargas peligrosas, residuos, etc)

- d. Planes de Acción: Una vez analizados todos los puertos incorporados en las Rutas el Consultor debe determinar la adecuación a los mínimos establecidos, y caso de no adecuarse deberá proponer las acciones necesarias para el cumplimiento de los mismos.

### III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 3.1 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 18 meses y 24 meses, respectivamente. El siguiente cuadro resume los costos y fuentes de financiación de la CT.

<b>Cuadro III-1 Costos y Financiamiento (US\$)</b>			
<b>Descripción</b>	<b>FIRII</b>	<b>Contrapartida</b>	<b>TOTAL</b>
Componente 1	293.000	70.000	363.000
Componente 2	309.000	70.000	379.000
Componente 3	137.000	40.000	177.000
Componente 4	251.000	70.000	321.000
Auditoría	10.000	0	10.000
<b>TOTAL</b>	<b>1.000.000</b>	<b>250.000</b>	<b>1.250.000</b>
Participación (%)	80 %	20 %	100 %

### IV. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

#### A. Organismo ejecutor

- 4.1 La AMP, que actúa como secretaría técnica para el desarrollo del proyecto de TMCD, será el organismo ejecutor de la CT. Asimismo, la AMP estará encargada de la contratación de las firmas consultoras, de la adquisición de bienes y servicios, y de su seguimiento administrativo y técnico. El Banco, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP), actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) y prestará apoyo en la coordinación y administración de la CT. De manera similar, la COCATRAM acompañará la ejecución de esta TC, facilitando información y brindando apoyo técnico según sea necesario.

#### B. Ejecución y administración del proyecto

- 4.2 La AMP contratará los servicios de consultoría de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). La AMP se encargará de la contratación de la firma de consultoría y estará encargada de la publicación de la solicitud de expresiones de interés, la elaboración de la lista corta, el pedido de propuestas, la evaluación y selección de la firma consultora conforme lo establecido en la Solicitud de Propuestas, y la negociación del contrato.
- 4.3 INE/TSP asistirá a la AMP en: (i) la elaboración de los Términos de Referencia para la contratación de los servicios de consultoría; (ii) la revisión de las propuestas técnicas; y (iii) el seguimiento y la supervisión de los estudios y productos contratados, asegurando que atiendan los requisitos requeridos.
- 4.4 Adicionalmente, la AMP será responsable de brindar el apoyo logístico técnico local a la firma consultora, a través de compilaciones de datos e informaciones y

otras actividades de actualización e implementación necesarias para facilitar la ejecución de la CT.

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

- 4.5 El período de ejecución será de 18 meses y los desembolsos se realizarán en un período de 24 meses.

**V. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS**

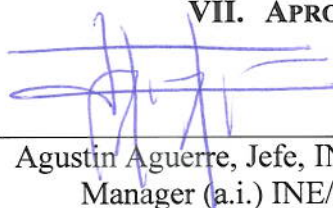
- 5.1 **Beneficios y Beneficiarios.** Los beneficios asociados a la CT provendrán de la asistencia técnica otorgada a la Coordinación del PM en el desarrollo de una estrategia que promueva la creación de servicios modernos de TMCD en Mesoamérica, a través de la elaboración de un estudio de factibilidad. Los principales beneficiarios del eventual desarrollo del TMCD serán los habitantes de la región en la medida en que éste promovería la integración socioeconómica entre los países al ofrecer un alternativa costo eficiente al transporte carretero.
- 5.2 **Riesgos.** El riesgo principal consiste en la posibilidad de que los estudios financiados con los recursos de la CT no cuenten con un apoyo institucional y político adecuado para su desarrollo, y que los resultados y beneficios esperados de éstos no se materialicen de la manera esperada. No obstante, la preparación del estudio y la promoción del TMCD en la región son un mandato de la X Cumbre de Presidentes, y por ende debería contar con voluntad política e institucional por parte de las dependencias competentes.

**VI. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES**

- 6.1 La presente CT como tal, 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 clasifica como Categoría "C", tal como fue confirmado por ESR (vía correo electrónico el 1 de diciembre de 2008). 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. La conceptualización de la TC, además, incorpora el análisis ambiental y social de manera transversal en las diferentes etapas de los estudios a financiar.

**VII. APROBACION**

Aprobado:

  
Agustín Aguerre, Jefe, INE/TSP  
Manager (a.i.) INE/INE

Fecha:

APR -3 2009




## REGIONAL

### ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (RG-T1661)

#### CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), de conformidad con el Perfil de Cooperación Técnica aprobado el 16 de diciembre de 2008, y el correo de elegibilidad de Gerhard Lair, Coordinador del Fondo, del 10 de diciembre de 2008, certificando la elegibilidad del proyecto. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), hasta la suma de US\$1.000.000 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de once (11) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares americanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

  
Peto Solis  
Marguerite S. Berger, Jefe  
VPC/GCM  
Unidad de Gestión de  
Donaciones y Cofinanciamiento

April 2/2009.  
Fecha

**AMERICA CENTRAL, MÉXICO Y COLOMBIA**  
**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (RG-T1661)**  
**MARCO LÓGICO**

Objetivo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
<b>Propósito (resultados)</b>			
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.	<p>Los países de Mesoamérica cuentan con asistencia, estudios, e instrumentos técnicos que le permitan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conocer el comercio interregional y patrones logísticos asociados;</li> <li>Definir la factibilidad de servicios regionales de TMCD;</li> <li>Definir la estructura institucional y modelo de gestión para la operación del TMCD;</li> <li>Preparar planes de acción para adecuar los puertos seleccionados para el funcionamiento del TMCD.</li> </ul>	<p>Informes de los servicios de consultoría, diálogo continuo con las autoridades regionales, y misiones de administración.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se mantiene la voluntad política para promover el TMCD en Mesoamérica como elemento clave para el desarrollo regional;</li> <li>Se dispone de la contrapartida financiera, institucional y técnica para la gestión de la CT.</li> </ul>
<b>Componentes (productos)</b>			
1. Estudio de Comercio en el Área de Influencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Determinación de los enclaves portuarios de Mesoamérica más adecuados para el TMCD;</li> <li>Caracterización del área de influencia de un TMCD;</li> <li>Identificación de patrones logísticos de sectores productivos, segmentación y auditoría de cadenas logísticas</li> <li>síntesis de las necesidades de las familias logísticas del área de influencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de los servicios de consultoría;</li> <li>Misiones de administración.</li> </ul>	Las autoridades regionales incluyendo COCATRAM destinan personal profesional y equipos suficientes para acompañar, apoyar y supervisar la ejecución oportuna de la CT.
2. Potenciales Líneas de TMCD en Mesoamérica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definición del mercado objetivo y la naturaleza de los servicios a ser ofrecidos;</li> <li>Diseño del servicio para cada una de las líneas TMCD y definición de etapas para su puesta en funcionamiento;</li> <li>Análisis de factibilidad técnica, socioeconómica, institucional y financiera;</li> <li>Análisis de factibilidad ambiental.</li> </ul>		
3. Diseño Institucional y Modelo de Gestión	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de actores relevantes;</li> <li>Diseño de mecanismo de participación público/privada e incentivos a generadores de carga;</li> <li>Talleres de validación y difusión de buenas prácticas.</li> </ul>		
4. Análisis de las Facilidades Portuarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caracterización del puerto ideal;</li> <li>Análisis de infraestructuras y servicios portuarios;</li> <li>Definición de planes de acción;</li> </ul>		



**AMERICA CENTRAL, MÉXICO Y COLOMBIA**  
**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA**  
**DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (RG-T1661)**  
**PRESUPUESTO DETALLADO**

<b>Componente 1: Mercados y Area Influencia</b>	<b>Salario</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Total</b>
Coordinador de Proyecto	15,000	3.0	45,000
Experto en Transporte Maritimo	12,000	1.5	18,000
Experto en Logistica	12,000	1.5	18,000
Experto Evauacion Economica	12,000	1.5	18,000
Experto Ambiental	10,000	0.5	5,000
Experto Comercio Internacional	12,000	6.0	72,000
Ecomnomista Jr.	8,000	9.0	72,000
Ingeniero Jr.	6,000	5.0	30,000
Auxiliares	3,000	5.0	15,000
<b>Subtotal</b>			<b>293,000</b>

<b>Componente 2: Lineas TMCD</b>	<b>Salario</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Total</b>
Coordinador de Proyecto	15,000	3.0	45,000
Experto en Transporte Maritimo	12,000	4.5	54,000
Experto Planificacion Territorial	12,000	3.0	36,000
Experto en Logistica	12,000	4.0	48,000
Experto Evauacion Economica	12,000	2.0	24,000
Experto Ambiental	10,000	2.0	20,000
Experto Comercio Internacional	12,000	2.0	24,000
Ecomnomista Jr.	8,000	5.0	40,000
Ingeniero Jr.	6,000	1.0	6,000
Auxiliares	3,000	4.0	12,000
<b>Subtotal</b>			<b>309,000</b>

<b>Componente 3: Institucional y Modelo</b>	<b>Salario</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Total</b>
Coordinador de Proyecto	15,000	3.00	45,000
Exp. Dominio Publico Portuario	12,000	2.50	30,000
Experto Planificacion Territorial	12,000	1.50	18,000
Experto en Logistica	12,000	1.50	18,000
Abogado Jr.	8,000	2.50	20,000
Auxiliares	3,000	2.00	6,000
<b>Subtotal</b>			<b>137,000</b>

Componente 4: Analisis Facilidades y Prefactibilidad	Salario	Tiempo	Total
Coordinador de Proyecto	15,000	3.0	45,000
Experto en Transporte Maritimo	12,000	2.0	24,000
Experto Planificacion Territorial	12,000	2.0	24,000
Experto en Logistica	12,000	2.0	24,000
Experto Evauacionl Economica	12,000	4.0	48,000
Experto Ambiental	10,000	2.0	20,000
Ecomnomista Jr.	8,000	3.0	24,000
Ingeniero Jr.	6,000	5.0	30,000
Auxiliares	3,000	4.0	12,000
<b>Subtotal</b>			<b>251,000</b>

Otros Costos	
Auditoria	10,000
<b>Subtotal</b>	<b>10,000</b>

Contrapartida	
Gastos de Administracion - Apoyo Firma Consultora	150,000
Uso de oficinas y transporte	100,000
<b>Subtotal</b>	<b>250,000</b>

<b>TOTAL</b>	<b>1,250,000</b>
--------------	------------------

AMERICA CENTRAL, MÉXICO Y COLOMBIA  
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA  
DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (RG-T1661)  
PLAN DE ADQUISICIONES

**Información General**

**País:** América Central, México, Colombia  
**Ejecutor:** Autoridad Marítima de Panamá  
**Nombre del Proyecto:** ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO  
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA  
**Números del Proyecto y del Contrato de Préstamo:** RG-T1661

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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

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

**Fecha estimada para el último desembolso:** Marzo de 2011



No. de referencia	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado de la Adquisición (US\$ Miles)	Método de Adquisición <sup>1</sup>	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación <sup>2</sup> (Si/No)	Fechas Estimadas		Status <sup>3</sup> (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Comentarios
					BID %	Local / Otro %		Publicación Anuncio Específico de Adquisición	Terminación Contrato		
	1. <u>Servicios de Consultoría</u> • Firma de consultoría principal	990.000	LPI/SBCC		100%	0%	No	Abril 2009	Abril 2010	Pendiente	

<sup>1</sup> **LPI:** Licitación Pública Internacional; **LIL:** Licitación Internacional Limitada; **LPN:** Licitación Pública Nacional; **CP:** Comparación de Precios; **CD:** Contratación Directa; **AD:** Administración Directa; **CAE:** Contrataciones a través de Agencias Especializadas; **AC:** Agencias de Contrataciones; **AI:** Agencias de Inspección; **CPIF:** Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; **CPO/COT/CPOT:** Construcción-propiedad-operación/ transferencia/ construcción-operación- transferencia/ construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratación Basada en Desempeño; **CPGB:** Contrataciones con Prestamos Garantizados por el Banco; **PSC:** Participación de la Comunidad en las Contrataciones. **Firmas Consultoras:** **SBCC:** Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC:** Selección Basada en la Calidad; **SBPF:** Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC:** Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD:** Selección Directa. **Consultores Individuales:** **CCIN:** Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII:** Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional

<sup>2</sup> Aplicable para el caso de las Políticas nuevas solo para Bienes y Obras. En el caso de las Políticas Antiguas es aplicable a Bienes, Obras y Servicios de Consultoría.

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

AMERICA CENTRAL, MÉXICO Y COLOMBIA  
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMERICA  
(RG-T1661)

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Country	Regional
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Ports and Harbours
	Team Leader	Rafael M. Acevedo-Daunas
	Project Title	Feasibility Study for the Development of Short Distance Maritime Transport
	Project Number	RG-T1661
	Safeguard Specialist(s)	To be completed by assessor
	Assessment Date	2008-11-18
	Assessment Number	2008-11182552-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Project Type	Technical Cooperation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The operation involves more than one country and/or may trigger a Multi-lateral Environmental Agreement (e.g. CITES).	(B.02)
	Potential Safeguard Policy Items	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.  <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	
	Additional Comments	<b>The TC will finance a feasibility study for regional transportation. The expected results No direct impacts are expected but environmental analysis will be included in the Terms of reference.</b>	

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rafael M. Acevedo-Daunas
	Title	
	Date	2008-11-18



**SAFEGUARD SCREENING FORM**

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to ESR.

<b>PROJECT DETAILS</b>	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Country	Regional
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Ports and Harbours
	Team Leader	Rafael M. Acevedo-Daunas
	Project Title	Feasibility Study for the Development of Short Distance Maritime Transport
	Project Number	RG-T1661
	Safeguard Specialist(s)	To be completed by assessor
	Assessment Date	2008-11-18
	Assessment Number	2008-11184214-2
Additional Comments		

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/Recommendations		Comments:
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Normally no environmental impact assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.</li><li>• Some Category "C" operations may require specific safeguard/monitoring requirements (Policy Directive B.3). These operations will establish safeguard/monitoring requirements for environmental and other risks (social, disaster, cultural, H&amp;S etc.)</li><li>• The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&amp;S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and Screening Form Reports.</li></ul> <p><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i></p>	
<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions	
	No issues identified		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	Name of person who completed screening: Rafael M. Acevedo-Daunas	Date: November 18 <sup>th</sup> 2008
	Comments: The analysis will include the comparison of carbon emissions with land transportation.	