

Documento de Cooperación Técnica

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	Facilitación del comercio en el Cono Sur mediante intervenciones en materia de infraestructura logística, ecosistema normativo, y Sistemas de Comunidades Portuarias y su vinculación con las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior
▪ Número de CT:	RG-T3823
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Larsson, Mikael (INT/TIN) Líder del Equipo; Gomez Decker, Federica (INT/TIN) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Bafundo Bartellone, Fiorella (INT/TIN); Esteves, Yasmin (INT/INT); Gomez Gonzalez, Maria Margarita (INT/TIN); Harguindeguy Gerona, Sofia (CSC/CUR); Rospide, Maria De La Paz (INT/TIN); Verissimo Da Silva, Carolina (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	n/a
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	3 Mar 2021.
▪ Beneficiario:	República del Paraguay y República Oriental del Uruguay
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración(RIN)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$275,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Febrero 2022
▪ Tipos de consultores:	Individuos
▪ Unidad de Preparación:	INT/TIN-Trade & Investment División de Comercio e Inversión
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INT/TIN-Trade & Investment
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	N/A
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación; Integración económica

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 Si bien la inversión en infraestructura y logística ha sido prioridad dentro de la agenda de integración económica de América Latina y el Caribe (ALC), ésta ha sido insuficiente hasta la fecha¹. Estas inversiones permiten reducir los costos de transporte internacionales, al reducir los costos logísticos entre los centros de producción y los nodos de comercio exterior (puertos, aeropuertos y pasos de frontera)² impactando positivamente en el crecimiento del comercio.
- 2.2 Los costos logísticos en ALC son elevados, su incidencia en términos del Producto Interno Bruto (PIB) oscila entre el 18 y 35% del PIB mientras que en los países de la

¹ Mariscal, et. al, (2021) "Eliminación de barreras al comercio digital: desafíos de logística." BID & BID (2019) "[Construir oportunidades para crecer en un mundo desafiante. Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe 2019](#)".

² Documento de Marco Sectorial de Transporte (párr. 2.34).

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) este guarismo asciende a 8%, constituyendo una de las principales barreras al comercio internacional. Por otra parte, cerca del 57% de las exportaciones en ALC son sensibles al tiempo o intensivas en logísticas (mientras que en los países de la OCDE es 17%). Un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) muestra que un aumento del 1% en los costos de transporte resulta en una reducción del 6,5% en el valor total de las exportaciones³ ⁴. Complementariamente, otros estudios realizados en la región muestran que la simplificación de los procesos aduaneros en los pasos de frontera⁵, junto con la adopción de sistemas de gestión de riesgos para la reducción de las inspecciones físicas, reducen los tiempos de procesamiento y por lo tanto tienen efectos positivos en las exportaciones⁶. Por otra parte, cerca del 57% de las exportaciones en ALC son sensibles al tiempo o intensivas en logísticas (mientras que en los países de la OCDE es 17%). Para las pequeñas y medianas empresas exportadoras estos costos constituyen cerca del 40% del valor final del producto⁷.

- 2.3 Por su parte, cada uno de los países presenta variantes en cuanto a la madurez, gobernanza, diseño, servicios que prestan o procedimientos incorporados en las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE). Además, la trayectoria y nivel de madurez de cada VUCE, o iniciativas similares de facilitación comercial, pone de manifiesto distintas prioridades que al momento de coordinar aspectos de interoperabilidad regional pueden afectarlos⁸. Si bien Argentina, Chile y Uruguay ya cuentan con VUCE en funcionamiento, se encuentran en distintas etapas de desarrollo, y en el caso de Paraguay, no existe una VUCE integral para todos los procesos de comercio exterior, sino que cuenta con una Ventanilla Única de Exportaciones y otra Ventanilla Única de Importaciones, que evolucionan por caminos diferentes⁹.
- 2.4 Entre los cuellos de botella más complejos para la facilitación del comercio¹⁰ en la región, se destacan: fallas en la coordinación de múltiples jurisdicciones; baja productividad del sector logístico; excesivo uso del papel y transacciones manuales; baja penetración de tecnologías de la información y comunicación (TIC); numerosos y reiterativos canales de comunicación, y la escasa integración de las tecnologías existentes en el contexto regional¹¹. Esto tiene implicancias en la competitividad y actividad exportadora de los respectivos países, así como en la efectividad de las

³ BID, Volpe 2010.

⁴ BID, 2019.

⁵ Una reducción de las inspecciones físicas y, por ende, de los tiempos de procesamiento aduanero están asociadas a un incremento de las exportaciones y las importaciones de las firmas. Documento de Marco Sectorial de Integración y Comercio (párr. 3.7).

⁶ Una reducción de las inspecciones físicas y, por ende, de los tiempos de procesamiento aduanero están asociadas a un incremento de las exportaciones y las importaciones de las firmas. Marco Sectorial de Integración y Comercio (Volpe Martincus et al., 2015–Uruguay; Carballo et al., 2019a–Perú; Fernandes et al., 2019–Albania).

⁷ BID, 2019.

⁸ Veiga & González (2020).

⁹ Veiga & González (2020).

¹⁰ El Centro de Facilitación del Comercio y Negocios Electrónicos de las Naciones Unidas define a la facilitación del comercio como la “simplificación, estandarización y armonización de los procedimientos y flujos de información asociados requeridos para movilizar productos del vendedor al comprador, hasta completar el pago” (Pavlenko et al., 2019, p. 16).

¹¹ Para una revisión detallada de las brechas que enfrentan las comunidades portuarias de la región, véase, por ejemplo: Constante (2019); Jaimurzina et al. (2016); Jaimurzina and Sánchez (2017).

políticas de promoción de inversiones¹². En consecuencia, los países de ALC se encuentran rezagados con respecto a otras regiones en la mayoría de los principales indicadores que miden la integración económica y facilitación comercial y con respecto a la calidad de infraestructura, en particular con puertos debido principalmente a la falta de planificación física, baja productividad y excesivo uso del papel. En cuanto a la calidad de la infraestructura, el Índice de Desempeño Logístico (2019) ubica a Uruguay y Paraguay por debajo de la mediana mundial (2,86); mientras que Argentina y Chile la superan moderadamente con 2,89 y 3,32, respectivamente. En el indicador de *Trading Across Borders* del *Doing Business Report 2020*, Uruguay ocupa la posición 150 de un total de 190 países (con un puntaje de 58,4) seguido por Paraguay (en la posición 128 con un puntaje de 65,1) y Argentina (ocupando la posición 119 con un puntaje de 67,1). Los tres mencionados están por debajo además del promedio regional de ALC de 69,1. Chile es el que ranquea mejor de los cuatro, con un puntaje de 73, aunque con oportunidades de mejora dado que aún se encuentra bastante por debajo del puntaje promedio de los países de la OCDE (94,3). Asimismo, los *Trade Facilitation Indicators* (TFI) también muestran rezagos de los países con relación a la OCDE, aunque es menester destacar que se han visto avances al respecto. El promedio de los países beneficiarios de esta CT supera al promedio de ALC en todos los indicadores. Sin embargo, en seis de los indicadores hay países beneficiarios que se encuentran por debajo del promedio de la región.

Cuadro 1. Comparativa de Indicadores de Facilitación Comercial

Trade Facilitation Indicator	OECD	LAC	Promedio 4 beneficiarios	Argentina	Chile	Paraguay	Uruguay
Information availability	1.72	1.19	1.46	1.43	1.70	0.91	1.81
Involvement of the community	1.74	1.25	1.41	1.43	1.63	0.86	1.71
Advance rulings	1.806	1.10	1.63	1.71	1.36	2.00	1.46
Appeal procedures	1.57	1.30	1.42	1.63	1.39	1.44	1.22
Fees and charges	1.85	1.40	1.68	1.77	1.93	1.00	2.00
Documents	1.74	1.18	1.29	1.13	1.38	1.25	1.38
Automation	1.79	1.10	1.44	1.46	1.77	0.85	1.69
Procedures	1.67	1.27	1.56	1.65	1.70	1.46	1.43
Internal border agency cooperation	1.42	0.74	1.01	1.30	0.91	0.91	0.91
External border agency cooperation	1.56	0.70	1.11	1.18	1.36	0.82	1.09
Governance and impartiality	1.9	1.21	1.64	1.56	2.00	1.33	1.67

Fuente: Elaboración propia en base a Trade Facilitation Indicators 2019

- 2.5 Existe evidencia empírica del efecto de la inversión para la integración entre países en ALC. Se verifica también el efecto de las inversiones sobre el volumen de exportaciones intrarregionales, que provocan un aumento promedio del 27% cuando se trata de inversiones en hardware (infraestructura para la integración), y un 20% a través de inversiones del tipo software (políticas, procesos, y marcos regulatorios)¹³. Sin embargo, el efecto más interesante resulta ser el de las inversiones en infraestructura sobre el PIB, que tienen un retorno a la inversión que llega a ser del 70% o más, debido a una reducción del coste generalizado del transporte –tiempo,

¹² Según Volpe Martincus (2016), la inversión está sumamente condicionada por la medida en que las regulaciones y procedimientos comerciales faciliten el comercio.

¹³ El BID, en conjunto con el Banco Mundial (BM) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (ECLAC), realizó una estimación de los retornos de las inversiones en estos conceptos utilizando un modelo de Equilibrio General Computable (CGE).

accidentes, desgaste por uso de vehículos, etc.— y a un aumento de la productividad debido a una mejor localización y acceso a los factores de producción. Cabe señalar además que existe complementariedad entre las intervenciones hard (infraestructura) y soft (logística), cuyas sinergias redundan en un aumento del 47% de la exportación. Por último, el estudio recoge cómo las inversiones en integración tienen un efecto redistributivo, que redundan en un mayor bienestar social.

- 2.6 Por otra parte, las deficiencias en las redes de logística señaladas no permiten aprovechar los beneficios del creciente comercio electrónico, potenciado con la pandemia del COVID-19¹⁴. A nivel global, el comercio electrónico ha crecido a una tasa anual del 18% entre el 2004 y 2019, y en ALC a una tasa anual del 14,9% desde 2014, observándose mayores tasas a partir de 2020¹⁵. Sin embargo, la participación de esta modalidad de comercio en el PBI de la región es de las más bajas del mundo, alcanzando apenas el 0,77%, comparado con el 3,1% a nivel global. Los cuellos de botella más complejos para la facilitación del comercio electrónico en la región se encuentran en el paso por la aduana y en la última milla (el transporte del paquete desde el último punto de la red de distribución hasta el destino final)¹⁶, para lo cual es indispensable mejorar la infraestructura aduanera, reducir los requisitos y simplificar los procesos para agilizar los procesos en las aduanas y tanto las VUCE como los Sistemas de Comunidad Portuaria (PCS, por sus siglas en inglés) tienen un papel relevante. Otro aspecto fundamental para promover el comercio electrónico es facilitar el acceso a información (mercado, agentes, regulación, requerimientos, restricciones, etc.).
- 2.7 La incorporación de innovaciones digitales en los puertos (tanto marítimos como aeroportuarios) pueden mejorar la performance logística, a través de incrementos en la eficiencia operativa en los puertos de entrada y vinculándose con otros ambientes de ventanilla única (de comercio, marítimos), resolviendo desafíos de espacio, sostenibilidad y productividad. El uso de datos en tiempo real permite automatizar procesos, optimizar el flujo de información y los niveles de eficiencia del comercio. Soluciones como los PCS¹⁷ y otras tecnologías de puertos inteligentes aumentan la automatización de funciones operativas centrales en los puertos de entrada, la conectividad y la eficiencia con limitada inversión de capital. La evidencia muestra que

¹⁴ Se estima que una reducción generalizada de un percentil en los índices de restrictividad al comercio electrónico podría provocar un aumento de US\$3.100 millones de las exportaciones de Chile, y en el caso de Paraguay podría superar los US\$1.800 millones, un incremento de más de 20% al monto actual. El comercio electrónico transfronterizo puede ser beneficioso tanto para los compradores como para los vendedores. Las pequeñas empresas, además, pueden convertirse fácilmente en exportadoras y unirse a las cadenas de valor mundiales y, en muchos casos, pueden nacer como empresas internacionales. Para los compradores implica un mayor número de opciones, mejores precios y productos más competitivos en términos de calidad, precio e innovación (Mariscal, et. al, 2021).

¹⁵ Mariscal, et. al, (2021) “Eliminación de barreras al comercio digital: desafíos de logística.” BID.

¹⁶ Los seis pasos que conforman el proceso de comercio electrónico transfronterizo son: recolección y concentración, exportación, transporte dorsal internacional, importación, transporte dorsal nacional y última milla (Mariscal, et. al, 2021 BID).

¹⁷ Los PCS son plataformas tecnológicas neutrales y abiertas, que tienen por objetivo optimizar, gestionar y automatizar los procesos logísticos de puertos y aeropuertos, a través del envío único, seguro e inteligente de información entre actores públicos y privados. IPCSA (2019). Facilitan el intercambio seguro de información entre operadores privados y organismos gubernamentales. Mejora la gestión de las mercancías al suprimir los trámites en papel, operaciones de reintroducción de información, permitiendo coordinar en tiempo real numerosas interdependencias secuenciales (Barón y Mathieu, 2013).

estos sistemas representan una estrategia crucial para la facilitación del comercio¹⁸, dado que contribuyen a una coordinación eficiente entre la red de actores logísticos en una única plataforma¹⁹. Por su parte, las VUCE reducen las barreras al comercio por medio de la racionalización de los procesos administrativos, habilitando (a todas las partes involucradas en las actividades comerciales y de transporte) la presentación de información estandarizada en un único punto de entrada que da cumplimiento a todos los requisitos regulatorios vinculados con la importación, exportación y tránsito de mercancías²⁰. Según estimaciones, en aquellos países con esquemas de VUCE en pleno funcionamiento, la cantidad de días para que las firmas preparen los documentos comerciales es un 40% menor que en países sin VUCE²¹. Las VUCE ofrecen el soporte tecnológico de los PCS²². Esto puede complementarse con incentivos y políticas públicas.

- 2.8 Existen buenas prácticas en la Unión Europea y en Corea de Puertos Inteligentes que se utilizarán para hacer estudios comparativos (*benchmark*) y poder adaptar sus lecciones y aprendizajes a la realidad de cada uno de los países beneficiarios del Cono Sur para proveer soluciones y tecnologías que sean funcionales a los actores locales involucrados. Por ejemplo, el uso de sensores inteligentes que transmiten datos en tiempo real permite monitorear las cargas, supervisar los sistemas de vigilancia mediante *scanners* biométricos y acceder a sistemas de control, así como extraer esta información de una plataforma interconectada a través del PCS.
- 2.9 Asimismo, existen oportunidades de conectar e interoperar puertos de entrada y sistemas de PCS entre socios comerciales a través de iniciativas de puertos conectados, a partir de experiencias como la de Asia o Brasil. El acceso a la información a lo largo de la cadena de suministro podrá asegurar los tiempos de despacho antes de llegar a destino. Esta información puede asegurarse a través de aplicaciones de *blockchain* u otras tecnologías que ofrezcan esta posibilidad. Todo lo cual ayuda a integrar a los distintos países del Cono Sur haciéndolos más eficientes y atractivos para el comercio y la inversión que procura la lógica de *hub* y de integración de cadenas globales de valor.
- 2.10 Adicionalmente, para enfrentar la crisis económica producida por la pandemia del COVID-19, la inversión en infraestructura y facilitación comercial brinda una alternativa atractiva dado que aborda simultáneamente una variedad de dificultades:

¹⁸ Evans and Schmalensee (2005); Baron and Mathieu (2013); Bisogno et al. (2015); Fundación Valencia Port (2016); Carlan et al. (2016) Heilig and Voß (2017); Constante (2019); Sfiroera et al. (2019). En Valencia, por ejemplo, el PCS habilitó: (i) a reducir de 4 horas a 3 minutos la operación de comprobar una lista con 5.000 movimientos; (ii) a disminuir el tiempo de verificación los contenedores transbordados de un buque en 10 veces, tanto para las agencias marítimas como para la aduana; (c) la eliminación del 95% de los informes de incidencias y correctores de modificaciones posteriores, ya que las agencias pueden comprobar 24 horas antes de la operación de carga la exactitud de las de las declaraciones y la existencia de autorizaciones aduaneras relaciones con cerca del 95% de los contenedores y vehículos.

¹⁹ Estos beneficios aportan a la trazabilidad del proceso, habilitando planificaciones más precisas, lo cual repercute en mejoras en la gestión de inversiones (dimensionamiento de almacenes, barcasas, camiones), inventarios y costos operativos de los usuarios y proveedores de servicios de la red.

²⁰ Volpe Martincus (2016).

²¹ Banco Mundial (2014).

²² En Costa Rica la VUCE se asocia con un crecimiento exportador del 71%; además, las exportaciones procesadas a través de la VUCE habrían tenido una tasa de crecimiento de 1,4% mayor que las exportaciones sujetas a procedimientos no informatizados (entre 2007-2013). En Colombia, se estima que la tasa de crecimiento de las importaciones de las firmas procesadas a través de VUCE fue aproximadamente un 40% mayor que aquella correspondiente a las importaciones sujetas a procesos manuales independientes, lo cual equivale a un crecimiento adicional de 3,9% (Volpe, 2016).

potencia el crecimiento económico impulsando la demanda, incrementa la productividad de los factores productivos, incrementa la competitividad de las economías, genera empleos sostenibles y mejora la distribución del ingreso. Por último, el escenario actual de pandemia presenta oportunidades para los países a partir de la búsqueda de locaciones para diversificar sus inversiones por parte de países más desarrollados y la consecuente consolidación de cadenas regionales de valor²³. Una integración regional inteligente y pragmática será clave para poder impulsar cadenas regionales de valor que generen empleos sustentables y de calidad.

- 2.11 **Objetivo.** El objetivo de la CT es contribuir al desarrollo de los países beneficiarios a través de soluciones innovadoras en los procesos de facilitación comercial, mediante intervenciones en materia de infraestructura logística, ecosistema normativo y la implementación de mecanismos de coordinación entre las VUCE, las Ventanillas Únicas de Inversión (VUI) y los PCS mediante el uso de tecnologías disruptivas.
- 2.12 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2) del Banco, dado que contribuye al desafío de desarrollo de: (i) Integración Económica, al intentar facilitar el comercio en el Cono Sur mediante intervenciones en materia de infraestructura logística, generar un ecosistema normativo y la integración de los sistemas y (ii) Productividad e Innovación, dado que buscará promover modelos innovadores que incorporen el uso de las tecnologías para el manejo más eficiente y compartido de los datos que hacen a la actividad logística. El proyecto contribuye a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), en la articulación de ámbitos regionales de investigación e innovación; y se enmarca con los lineamientos del Documento de Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-11), dado que procurará desarrollar nuevos modelos de facilitación e integración comercial promoviendo condiciones de interconectividad aduanera-logística y de transportes eficientes. El proyecto se alinea también con los objetivos y prioridades del Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración financiado con Capital Ordinario (GN-2819-1); el OC-SDP para Integración, al respaldar la armonización de políticas y procedimientos para el fomento de la integración productiva, fortalecer la capacidad de los países para participar en iniciativas regionales, promocionar la conectividad en la región, fomento del desarrollo colectivo y la generación de conocimiento sobre integración global y regional.
- 2.13 Esta CT está alineada con: (i) la Estrategia del Banco con Uruguay 2021-2025 (GN-3056) con el área prioritaria de “desarrollo productivo y sostenible”; y (ii) a la Estrategia del Banco con Paraguay 2019-2023 (GN-2958) con el objetivo estratégico de “Fomentar la inserción comercial internacional de empresas”.
- 2.14 Finalmente, esta CT está alineada a varios programas y CTs del sector que se encuentran tanto en ejecución como en etapa de diseño en los países beneficiarios, a saber: (i) Programa de Servicios Globales con Uruguay XXI (UR-L1060) dentro del cual se desarrolló la VUCE, y potenciales CTs y/o Programas en diseño con respecto a la implementación de una VUI y el desarrollo de un Smart Port en el Puerto de Montevideo en Uruguay; (ii) Programa para el Desarrollo económico fronterizo y nuevas oportunidades de negocios para Paraguay (PR-L1182) y Fomento de la integración transfronteriza entre Paraguay y Brasil (PR-T1183); (iii) Programa de Implementación del Sistema Nacional de Ventanilla Única de Comercio Internacional

²³ [“Líderes empresariales analizan integración económica y oportunidades de nearshoring”](#). Dic, 2020.

Argentino (AR-L1251), Programa de Desarrollo e Integración de la Región de Salto Grande (RG-L1126), y potencial PBL en diseño para el fortalecimiento Institucional del Comercio Exterior en Argentina; y (iv) proyecto de actualización de SICEX (VUCE) en Chile. Asimismo, la CT contribuye al programa operativo de préstamos y CTs regionales del sector, a saber: Programa de Promoción del Comercio Digital para Sudamérica, cuyos países beneficiarios son Argentina y Paraguay (RG-T3094), Apoyo a la Promoción y Facilitación Comercial de Nuevos Sectores Exportadores y Sofisticación de Oferta Exportable Tradicional de Argentina y Paraguay (RG-T3523), Programa de Apoyo para Promover la Interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE) (RG-T2527), y el proyecto de Integración Regional de los Países de la Cuenca Del Plata (RG-L1138).

III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente I: Diagnósticos y hojas de ruta de modelos innovadores de facilitación e integración comercial.** El objetivo de este componente es contar con diagnósticos y hojas de ruta de nuevos modelos de facilitación e integración comercial. Para ello, se financiará: (i) diagnósticos de los procesos de facilitación comercial para los países beneficiarios donde se identifiquen los cuellos de botella y las posibilidades de mejoras; (ii) estudio[s] sobre las necesidades de mejora en el ecosistema normativo de los países beneficiarios; (iii) relevamiento[s] de herramientas y propuestas de soluciones innovadoras que logren mecanismos de coordinación entre las VUCE, las VUI y los PCS, y buenas prácticas internacionales sobre coordinación; y (iv) hoja de ruta elaborada que establezca el marco de las intervenciones y la priorización de las mismas.
- 3.2 Las tecnologías que se propongan como parte de las consultorías, deberán incluir una estrategia de sostenibilidad. En este sentido, las respectivas consultorías tendrán como propósito proponer tecnologías/herramientas innovadoras, que podrán posteriormente ser utilizadas/adquiridas/desarrolladas por los países beneficiarios con otros recursos.
- 3.3 **Componente II: Difusión y validación de estudios y hojas de ruta con actores públicos y privados.** Este componente tiene por objetivo validar y difundir las buenas prácticas, recomendaciones y propuestas de tecnologías relevadas en el Componente I entre los diversos actores involucrados, que serán definidos por los respectivos países de referencia. Para ello se financiará: (i) difusión de los estudios realizados y hojas de ruta planteadas en el Componente I; y (ii) talleres de trabajo de intercambio entre los beneficiarios para consensuar la hoja de ruta y el diagnóstico y la solución propuesta con los actores públicos y privados.
- 3.4 **Coordinación y monitoreo.** Se financiará una consultoría individual para: (i) coordinar y monitorear el cumplimiento de los objetivos de desarrollo de soluciones innovadoras en los procesos de facilitación comercial, (ii) apoyar en la supervisión de los estudios de diagnóstico de los procesos de facilitación comercial, (iii) apoyar en la difusión de los resultados a los respectivos actores locales en cada uno de los países beneficiarios, (iv) contribuir a una mejor implementación de las hojas de ruta diseñadas para los países de referencia de acuerdo con los plazos y estándares estipulados en la CT, y (v) apoyar en el reporte de resultados al Banco y sistematización de medios de verificación.
- 3.5 El presupuesto total de la CT es de US\$275.000,00, que provendrán del Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración financiado con Capital Ordinario (RIN). Para esta operación, no se contemplan recursos de contrapartida local.

Presupuesto Indicativo (en US\$)

Actividad / Componente	BID/RIN	Financiamiento Total
Diagnósticos y hojas de ruta de modelos innovadores de facilitación e integración comercial	195.000,00	195.000,00
Difusión y validación de estudios y hojas de ruta con actores públicos y privados	35.000,00	35.000,00
Coordinación y monitoreo	45.000,00	45.000,00
Total	275.000,00	275.000,00

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 A solicitud de los países beneficiarios, la CT será ejecutada por el Banco, a través de la División de Comercio e Inversión (INT/TIN). La supervisión de la CT estará a cargo de Mikael Larsson, Jefe de Equipo y punto focal designado en la Representación.
- 4.2 Dado que se trata de una CT Regional, y que no se identificó una entidad legal con capacidad de ejecutar la CT, la ejecución por parte del BID asegurará la coordinación a nivel regional y la sostenibilidad de los resultados de la operación. Los países beneficiarios Paraguay y Uruguay. Las contrapartes principales en cada uno de los países serán el Ministerio de Industria y Comercio en Paraguay, Uruguay XXI-VUCE y el Instituto Nacional de Logística (INALOG) en Uruguay.
- 4.3 Adicionalmente, la ejecución por parte del Banco se justifica en virtud de su conocimiento y experiencia en los temas cubiertos por la CT, su capacidad institucional, experiencia operativa y su efectivo rol de coordinación e imparcialidad ante la existencia de varios beneficiarios. La ejecución por parte del Banco contribuirá a una mejor selección y contratación de los estudios e insumos financiados por esta CT. Asimismo, se estaría cumpliendo con la solicitud de los países beneficiarios que desean que este proyecto sea ejecutado por el Banco, de conformidad con el Anexo II del documento "Procedimientos para el procesamiento de operaciones de cooperación técnica y asuntos conexos" (OP-619-4).
- 4.4 El Banco, en particular INT/TIN, tiene una vasta experiencia en los temas relacionados a esta CT por lo que será responsable por las adquisiciones y supervisión de los productos de este proyecto.
- 4.5 **Adquisiciones.** Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco: (a) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (b) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4) y (c) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.

V. Riesgos importantes

- 5.1 Los riesgos asociados a la ejecución de esta CT son bajos, dado que principalmente financiará consultorías y asistencia técnica para apoyo al cliente. A continuación, se muestran los principales riesgos y las acciones de mitigación asociadas al proyecto.
- 5.2 Colaboración y cooperación regional para la implementación del proyecto: La implementación de esta CT requiere la participación de todos los interesados regionales y del compromiso de las agencias de promoción de inversiones y exportaciones nacionales que deben estar implementando las actividades, actualizando los datos y dando retroalimentación de las actividades desarrolladas. Esto puede consistir en un desafío, ya que, a nivel nacional, las prioridades organizativas pueden reemplazar a las regionales. Para mitigar este riesgo las acciones serán coordinadas con cada una de las Representaciones del Banco y con las instituciones vinculadas a temas de facilitación del comercio y puertos entre países, se prevé contar con un punto focal en cada territorio para la implementación del proyecto. Estos puntos focales ayudarán en la coordinación e implementación del proyecto, y serán los primeros puntos clave de contacto a nivel nacional para obtener información. Asimismo, se planea realizar al inicio de la ejecución una instancia de planificación y decisión en la que participaran cada uno de los países beneficiarios. Este grupo de trabajo estará bien identificado para todas las actividades.
- 5.3 Restricciones de información para llevar a cabo las actividades comprendidas en los Componentes I y II y cumplir con los tiempos de entrega de los productos. Como medida de mitigación, el equipo de proyecto coordinará con las diversas instituciones involucradas en los respectivos países durante las actividades de diseño de los diversos estudios.
- 5.4 Continuidad de la pandemia que dificulte la capacidad de viajar. Para sobrellevar dicho riesgo se continuará implementando las plataformas digitales de videollamadas y respetando estrictamente todos los protocolos de prevención del Banco y los gobiernos nacionales respectivos.
- 5.5 Sostenibilidad: los programas regionales a menudo presentan riesgos de sostenibilidad, ya que la financiación suele ser escasa y los donantes tienden a favorecer los proyectos nacionales. Para asegurar la continuidad de las actividades del proyecto se buscará lograr apropiación de los productos de conocimiento generados, para esto es vital poder atender a los problemas reales que presenta la coordinación entre las VUCE, las VUI y los PCS. En particular, las tecnologías que se propongan se llevarán a cabo con el requisito de que se desarrolle una estrategia de sostenibilidad como parte de la consultoría. También se establecerá un marco de seguimiento y evaluación adecuado para apoyar los efectos sostenidos de las acciones.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1 El proyecto no contempla excepciones a las políticas del Banco.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 Esta operación ha sido clasificada bajo la categoría “C” de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703).
- 7.2

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - RG-T3823](#)

[Matriz de Resultados - RG-T3823](#)

[Términos de Referencia - RG-T3823](#)

[Plan de Adquisiciones - RG-T3823](#)