

## Documento de Cooperación Técnica

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	Alianza por la Integración y el Desarrollo de América Latina y el Caribe (ILAT)
▪ Número de CT:	RG-T3567
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Estevez, Ignacio Manuel (INT/INL) Líder del Equipo; Radl, Alejandra (INT/INL) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Astiz, María Inés (INT/INL); Barbosa Taves De Gouvea, Heleno (ORP/REM); Esteves, Yasmin (INT/INT); Fernandez Moujan, María J. (INT/INL); Freytag, María Verónica (INT/INL); Isabel Williamson, David Alejandro (ORP/GCM); Mourino Aoun, Isabela María (ORP/REM); Negret Garrido, Cesar Andres (LEG/SGO); Rospide, María De La Paz (INT/TIN); Vitali, María Victoria (INT/INL)
▪ Taxonomía:	Investigación y Difusión
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	.
▪ Beneficiario:	Países prestatarios miembros del BID
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Donaciones Especiales para Cofinanciamiento(COF)
▪ Financiamiento solicitado del BID <sup>1</sup> :	US\$1,200,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Enero 2021
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultorías Individuales
▪ Unidad de Preparación:	INT/INL-INTAL
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INT/INL-INTAL
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	N/A
▪ CT incluida en CPD (s/n):	N/A
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Integración económica

### II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 De acuerdo al Documento de Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-11) los desafíos que enfrentan los países de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector de integración y comercio consisten principalmente en: (i) reducir los costos de transporte y logísticos a través de un mejoramiento de la infraestructura y de la facilitación comercial; (ii) reducir los costos de información a través de un mejoramiento de la institucionalidad y los programas de promoción comercial y de inversiones; (iii) reducir los costos tradicionales de comercio y los

<sup>1</sup> Estos fondos serán administrados por el BID a través de una Contribución para Proyectos Específicos (PSG). La Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA) contribuirán con US\$600.000 cada uno.

costos regulatorios asociados a través de la negociación, gestión, armonización y convergencia de los acuerdos de integración económica; y (iv) reducir los costos de financiamiento a través de políticas de facilitación de acceso al crédito para la exportación e inversión.

- 2.2 En cuanto al comercio, la participación de ALC en el intercambio mundial de bienes continúa siendo muy baja y la de servicios viene disminuyendo desde 1990; las exportaciones se concentran en un número reducido de bienes -en su mayoría *commodities*-, que llegan a pocos mercados; el segmento de comercio digital ligado a las nuevas tecnologías es aún inferior a la del comercio tradicional (Giordano et al., 2017; y Estevadeordal et al., 2019); y si bien la participación porcentual de ALC en el stock mundial de Inversión Extranjera Directa (IED) recibida creció ligeramente desde 1995 (de 5% a 7%), el peso relativo en el margen extensivo de la IED -medido como la cantidad de firmas afiliadas de firmas multinacionales radicadas en el país- decreció marcadamente (de 14% a menos de 9%)<sup>2</sup>.
- 2.3 Los costos de transporte en la región, como proporción al valor del comercio, son significativamente más altos que los aranceles. Esto se aplica tanto a las importaciones como a las exportaciones, y comercio intrarregional. La importancia del transporte es aún más contundente cuando se consideran los costos de tiempo de envío (es decir, la depreciación y los costos de inventario). La región podría obtener rendimientos extraordinarios si mejorara la eficiencia de sus puertos y aeropuertos. El 40% de las diferencias en los costos de flete entre ALC, Estados Unidos y Europa se explica por este factor<sup>3</sup>.
- 2.4 Por otro lado, debido a los costos laborales mucho más altos que en Asia, una ventaja geográfica erosionada por tarifas aéreas en rápida disminución (Hummels, 2007) y economías de escala y oligopolios en el transporte oceánico (Hummels, Lugovskyy y Skiba, 2009), hacen que ALC se encuentre en desventaja<sup>4</sup>. Además, los costos internos del transporte contribuyen a concentrar las exportaciones en unos pocos municipios bien conectados y ricos (Mesquita Moreira et al., 2013). Una estimación sugiere que una reducción del 10% en los costos del transporte internacional aumentaría los valores de exportación en al menos un 30% e incrementaría el número de productos exportados en un 25%, tanto dentro de la región como para Estados Unidos (Mesquita Moreira et al., 2008).
- 2.5 Durante 18 años, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) conjuntamente con la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Instituto de Integración de América Latina (INTAL) trabajaron de manera coordinada en apoyo a los doce países independientes suramericanos en las iniciativas IIRSA y COSIPLAN<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> Los valores reportados surgen de cálculos propios realizados sobre base de datos de WITS y WDI del Banco Mundial, FMI, UNCTAD y *WorldBase de Dun and Bradstreet*.

<sup>3</sup> Destabando las arterias. El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe, ([enlace](#)).

<sup>4</sup> DIA 2019: "DE PROMESAS A RESULTADOS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL. Lo que la integración global puede hacer por América Latina y el Caribe", ([enlace](#)).

<sup>5</sup> IIRSA es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana creada en 2000 por los presidentes de los doce países de América del Sur. En 2008 se conforma la Unión de Naciones Suramericana (UNASUR). En este ámbito se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

- 2.6 Cabe recordar que el INTAL facilita, articula y ejecuta soluciones a procesos públicos y privados de integración, comercio e inversión en la región. Desde 1965 promueve la agenda regional con proyectos de integración comercial y estructural que apuntan a las complementariedades entre dos o más países de la región. Perteneciente al Sector de Integración y Comercio (INT) del Banco, propicia la cooperación entre los países de la región desde un ADN de transparencia, neutralidad e innovación. Además de excelencia técnica, los equipos de profesionales del organismo tienen reputación a nivel continental por su capacidad para abrir canales de diálogo en distintos niveles y para proyectar necesidades y soluciones en diversos campos estratégicos de la integración y el comercio.
- 2.7 Uno de los principales resultados alcanzados durante esos años de trabajo conjunto con CAF y FONPLATA fue la conformación de una Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración, que en el año 2017 contaba con 562, proyectos con una inversión estimada en US\$198.901 millones. De esos proyectos, el 29% ya estaban concluidos y otro 29% estaba en ejecución; el restante 42% se encontraba en etapa de estudio<sup>6</sup>. Los tres bancos participaron en el financiamiento de 100 proyectos de esa Cartera, por un monto aproximado a US\$10.000 millones.
- 2.8 Durante esos años también se implementaron Programas de Integración y Desarrollo con participación activa de los países involucrados, enfocados en la integración productiva y logística, en la gestión de riesgo de desastres y en los temas ambientales y sociales relevantes para esos territorios. Se elaboraron productos de conocimiento con alta calidad técnica, tanto en materia sectorial como en temas transversales relacionados con los proyectos<sup>7</sup>. Adicionalmente, se desarrollaron plataformas interactivas para dar transparencia a la información y facilitar la planificación y priorización de los proyectos<sup>8</sup>. Este trabajo significó el desembolso de 6 millones de dólares aportados por los tres bancos, en partes iguales, a lo largo de este período. Estos recursos se asignaban anualmente para ejecutar los planes de trabajo que eran aprobados por los ministros sectoriales de los países bajo la institucionalidad de integración existente.
- 2.9 En abril de 2018 las actividades de COSIPLAN se detuvieron debido a la interrupción de la participación de seis países en UNASUR. En ese nuevo contexto, BID, CAF, FONPLATA e INTAL acordaron continuar trabajando y constituir una alianza como espacio autónomo y neutral que no dependa de la coyuntura política y socio-económica de los países, ni esté asociada a mecanismos de integración específicos. Es en este contexto que surge la Alianza por la Integración y el Desarrollo de América Latina y el Caribe (ILAT) cuyo objetivo es identificar, planificar y priorizar, en conjunto con los países, proyectos e iniciativas de integración, generando conocimiento y tecnología aplicada a los proyectos, para desarrollar espacios de integración binacionales y/o multinacionales, y para ejecutar obras de infraestructura regional con altos estándares de calidad técnica y transparencia.

---

En 2011, la Iniciativa IIRSA fue incorporada al COSIPLAN como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional, ([enlace](#)).

<sup>6</sup> Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017, ([enlace](#)).

<sup>7</sup> Acceso a los documentos IIRSA-COSIPLAN, ([enlace](#)).

<sup>8</sup> Las plataformas que se desarrollaron son: Sistema de Información de Proyectos (SIP) ([enlace](#)); Ejes de Integración y Desarrollo ([enlace](#)); Sistema de Información Georreferenciada del COSIPLAN (actualmente fuera de servicio); y Sistema de Gestión de Proyectos del Túnel Binacional de Agua Negra, ([enlace](#)).

- 2.10 A fin de formalizar la Alianza ILAT, los presidentes del BID, CAF y FONPLATA suscribieron un Memorando de Entendimiento el 20 de mayo de 2020, ratificando el compromiso de los tres bancos de desarrollo con la integración regional.
- 2.11 **Objetivo.** El objetivo de esta cooperación técnica (CT) es consolidar y posicionar a la Alianza ILAT en ALC como un espacio de trabajo para el desarrollo de infraestructura de integración de calidad e innovadora, en un marco de transparencia y colaboración. Los objetivos específicos son: (i) conformar un portafolio priorizado de proyectos de infraestructura de integración y apoyar la pre-inversión y la implementación de los proyectos; (ii) identificar, promover e implementar programas e iniciativas de integración y desarrollo fronterizo entre dos o más países, considerando temas de facilitación de comercio, desarrollo productivo, turismo, cuestiones ambientales y sociales, entre otros; y (iii) elaborar productos de conocimiento sectorial de alta calidad técnica y plataformas digitales que contribuyan al desarrollo de las distintas fases del ciclo de vida de los proyectos de integración, su seguimiento y evaluación.
- 2.12 **Resultados Esperados.** Se espera contribuir a la implementación de proyectos de infraestructura que favorezcan la integración y los beneficios asociados al comercio, considerando cuestiones sociales y ambientales en los países de ALC.
- 2.13 **Alineación Estratégica.** Esta CT se alinea con el desafío de desarrollo de integración económica de la Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2), al mejorar la infraestructura regional y promover instrumentos y políticas de integración. Adicionalmente, la CT es consistente con: (i) la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN 2565-4), en particular con los criterios de identificación de las actividades de integración; (ii) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), con el principio estratégico de planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad; (iii) el Documento de Marco Sectorial (SFD) de Transporte (GN-2740-7), al mejorar las condiciones de la red vial en zonas fronterizas; (iv) el SFD de Integración y Comercio (GN-2715-11), al buscar reducir los costos del comercio (logísticos, de información, regulatorios y de financiamiento); (v) el SFD de Agua y Saneamiento (GN-2781-8) en la promoción de acciones multisectoriales y atracción de inversiones privadas en el sector, particularmente en proyectos regionales; y (vi) el SFD de Energía (GN-2830-8) en el tratamiento de los temas de integración de la infraestructura energética y los mercados regionales.

### III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 Para lograr su objetivo, la CT está conformada por cuatro (4) componentes:
- 3.2 **Componente 1. Proyectos de infraestructura de integración (US\$400.000).** Este componente financiará las siguientes actividades: (i) elaboración de tres informes - uno para Suramérica, otro para Centroamérica y el tercero para el Caribe- que detallarán la conformación de un portafolio de proyectos de infraestructura de integración para ALC, priorizado a través de la aplicación una metodología que considere criterios de factibilidad técnica, económica y ambiental, viabilidad política y

contribución a la integración<sup>9</sup>, (ii) diseño e implementación de un programa de acompañamiento integral de los proyectos de integración durante todo su ciclo de vida y seis informes que detallen el apoyo realizado a los proyectos priorizados; y (iii) confección de un documento que contenga la identificación y diseño de instrumentos financieros innovadores para la estructuración financiera de los proyectos de integración, junto a un informe que identifique cinco proyectos de integración que cumplan con las condiciones para la aplicación de los mecanismos de financiamiento descritos.

**3.3 Componente 2. Programas de integración y desarrollo (US\$220.000).** Este componente financiará las siguientes actividades: (i) la identificación, análisis, validación y aplicación de un conjunto de herramientas metodológicas de planificación territorial que contribuyan a la formulación de programas de integración binacional, considerando temas de facilitación de comercio, desarrollo productivo, turismo, cuestiones ambientales y sociales; y (ii) la implementación de programas e iniciativas de integración y desarrollo fronterizo entre dos o más países de ALC, a través de la elaboración de un programa de integración binacional, que incluya el diagnóstico de situación y la confección de un plan de acción, para implementar las intervenciones acordadas con los equipos nacionales.

**3.4 Componente 3. Conocimiento y tecnología aplicada a los proyectos de integración (US\$200.000).** Este componente financiará las siguientes actividades: (i) cinco estudios sectoriales, principalmente asociados al transporte, la energía y las comunicaciones; y (ii) el desarrollo de herramientas digitales para la planificación, georreferenciación y seguimiento de los proyectos de integración en la plataforma digital de ILAT ([www.alianzailat.org](http://www.alianzailat.org)).

**3.5 Componente 4. Posicionamiento y difusión (US\$150.000).** Este componente financiará: (i) el desarrollo de la estrategia de posicionamiento y comunicación de ILAT; (ii) desarrollo de contenidos y piezas de difusión institucional de ILAT; y (iii) eventos de difusión para público interno y externo<sup>10</sup>.

**3.6 Coordinación, Monitoreo y Evaluación (US\$170.000).** Con estos recursos se financiará un equipo reducido de coordinación, conformado por el Coordinador de ILAT y un asistente, y la evaluación externa de la CT.

**3.7** El costo total de esta CT asciende a US\$1.200.000, donde US\$600.000 provendrán como contribución no reembolsable de la CAF y otros US\$600.000 de FONPLATA. Estos recursos se proporcionarán al Banco a través de una Financiamiento No-Reembolsable para Proyectos Específicos (PSG, por sus siglas en inglés). El Banco administrará estas contribuciones de conformidad con lo establecido en el informe

---

<sup>9</sup> La definición de la metodología de priorización será realizada durante la ejecución de la Cooperación Técnica.

<sup>10</sup> Los lugares donde se realizarán los eventos de difusión aún no han sido definidos. En el caso que sean realizados en los países miembros del Banco, se realizarán los procedimientos habituales para obtener la no objeción de las respectivas oficinas de enlace de BID en dichos países previo al inicio de las actividades. Respecto del público externo, se refiere a representantes del sector privado, la academia y organizaciones del tercer sector.

*“Report on COFABS, Ad-Hocs and CLFGS and a Proposal to unify them as Project Specific Grants (PSG)”* (Documento SC-114). Los recursos serán aportados por CAF y FONPLATA en partes iguales. Según lo contemplado en estos procedimientos, estos aportes se instrumentarán a través de un Acuerdo de Administración por separado, por los cuales tanto CAF como FONPLATA se comprometerán a efectuar desembolsos anuales. El Banco administrará los recursos de este proyecto y cobrará una comisión no reembolsable de administración de 5% de la contribución, la cual está identificada debidamente en el presupuesto del proyecto. Esta comisión se cobrará cada vez que el Banco reciba la contribución anual.

- 3.8 Cabe mencionar que se prevé que el BID también contribuya a la Alianza ILAT con US\$600.000, los cuales provendrán del Capital Ordinario y se espera que esta contribución del Banco se ajuste a las actividades incluidas en cada Plan de Trabajo Anual en materia de iniciativas regionales, de forma equitativa entre los Sectores de Integración y Comercio (CIP BK-C1211) y de Infraestructura y Medioambiente (CIP BK-C1106).<sup>11</sup>

#### Presupuesto indicativo (en US\$)

Actividad / Componente	CAF	FONPLATA	Monto total del PSG RG-T3567	BID	Financiamiento Total Alianza ILAT
Componente 1: Proyectos de infraestructura de integración	200.000	200.000	400.000	200.000	600.000
Componente 2: Programas de integración y desarrollo	110.000	110.000	220.000	130.000	350.000
Componente 3: Conocimiento y tecnología aplicada a los proyectos de integración	100.000	100.000	200.000	100.000	300.000
Componente 4: Posicionamiento y difusión	75.000	75.000	150.000	80.000	230.000
Coordinación	75.000	75.000	150.000	90.000	240.000
Monitoreo y Evaluación	10.000	10.000	20.000	0	20.000
Comisión de administración (5%)	30.000	30.000	60.000	0	60.000
<b>Total</b>	<b>600.000</b>	<b>600.000</b>	<b>1.200.000</b>	<b>600.000</b>	<b>1.800.000</b>

#### IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 El proyecto será ejecutado por el BID a través del INTAL. Esto se justifica a razón de que desde el año 2000, el INTAL ejerció la Secretaría del Comité de Coordinación Técnica (CCT) de la Iniciativa IIRSA y COSIPLAN, por lo que los conocimientos especializados en ese proceso, sumado a su rol de coordinador de

<sup>11</sup> Esta CT se alinea estratégicamente con los objetivos de ambos productos corporativos, dado que el primero de ellos busca impulsar iniciativas de integración regional brindando apoyo técnico, operativo y financiero, y el segundo, dar continuidad y valor agregado al trabajo del Banco dedicado a apoyar el proceso de integración física regional y global en América Latina y el Caribe.

la agenda de integración del BID, ponen de relieve la experiencia necesaria para la ejecución de esta operación. Además, de conformidad con lo previsto en el Anexo 10 del documento GN-2629-1, las cooperaciones técnicas de investigación y difusión son por definición iniciativas del Banco, por lo que éste es responsable de la selección y contratación de consultores.

- 4.2 El equipo del proyecto será responsable de la preparación y presentación al donante del informe del proyecto. Si al final de la ejecución del proyecto, el proyecto se cerró con un saldo positivo no comprometido y no gastado, el equipo del proyecto será responsable de informar a ORP/GCM para transferir el saldo no gastado según lo acordado por el donante y el Banco de conformidad con los términos del Acuerdo de Administración PSG.
- 4.3 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (a) contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma 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. Los derechos de propiedad intelectual que puedan surgir con ocasión de cualquiera de los productos financiados en la CT serán en conjunto del BID, CAF y FONPLATA.
- 4.4 **Supervisión.** La ejecución de esta cooperación técnica estará a cargo de INTAL y se hará en estrecha colaboración con CAF y FONPLATA, quienes designarán una contraparte técnica que participará activamente del desarrollo y seguimiento de las actividades de la CT. El punto focal designado para la CT y especialista sectorial responsable de la ejecución es el Jefe de Equipo.
- 4.5 **Monitoreo.** El monitoreo se realizará mediante el informe semestral de las actividades de ILAT que será preparado por el equipo de proyecto. Dicho documento incluirá un detalle de todos los productos, eventos y herramientas digitales desarrollados en ese período en el marco de la Alianza.
- 4.6 **Evaluación.** Se realizará una evaluación final de la CT, a su finalización, que ponderará la efectividad de las actividades desarrolladas en relación con los objetivos trazados durante su diseño, así como la eficiencia en la distribución de los gastos del programa.
- 4.7 **Sostenibilidad.** Para asegurar la sostenibilidad de las intervenciones propuestas durante la ejecución de la CT, se llevará a cabo un proceso de difusión y apropiación de las herramientas utilizadas junto a los especialistas sectoriales de los tres bancos con responsabilidad en la preparación y ejecución de proyectos de integración.

## **V. Riesgos importantes**

- 5.1 Los principales riesgos de esta CT son: (i) restricciones de información para elaborar los productos mencionados en los Componentes 1 y 2, que podrían afectar los plazos previstos. Como medida de mitigación, el equipo de proyecto coordinará con las diversas instituciones involucradas en los respectivos países durante el desarrollo de las actividades de ambos componentes y (ii) retraso en las actividades

de implementación de la CT en función de las regulaciones sanitarias implementadas en los próximos años como consecuencia del impacto de la pandemia COVID19. Esto probablemente impondrá restricciones a los eventos en persona. Como medida de mitigación, se contratarán consultorías que puedan trabajar de manera remota, se organizarán eventos virtuales y se mantendrá el diálogo e intercambio de información a través de las diferentes plataformas disponibles.

## **VI. Excepciones a las políticas del Banco**

6.1 El proyecto no contempla excepciones a ninguna política 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), ver [Informe de Análisis de Salvaguardias](#) e [Informe del Filtro de la Política de Salvaguardias](#).

### **Anexos:**

[Matriz de Resultados - RG-T3567](#)

[Términos de Referencia - RG-T3567](#)

[Plan de Adquisiciones - RG-T3567](#)