

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

### I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	México
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a las Zonas Económicas Especiales de México
▪ Número de CT:	ME-T1334
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Amado Crotte (TSP/CME), Jefe de Equipo; Reinaldo Daniel Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Mauro Alem, Pablo Guerrero, Laureen Montes, María Carolina Lembo y Daniel Cabrera (INE/TSP); Carina Arvizu (TSP/CME); Andrés Blanco (CSD/HUD); Arnoldo López, Emilio Martínez y Edna Miranda (CID/CME); y Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/SGO)
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Apoyo al Cliente
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	17 de abril, 2017
▪ Beneficiario:	Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$500.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	n/a
▪ Período de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de Inicio requerido:	Julio 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (TSP/CME)
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	Representación en México (CID/CME)
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e Innovación Integración Económica Capacidad Institucional y Estado de Derecho

### II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 El Gobierno de México (GdM) está impulsando la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEE)<sup>1</sup>, como un instrumento para facilitar la creación de nuevos polos de desarrollo industrial de alta productividad en la zona sur del país. La implementación de las ZEE apunta, por tanto, a lograr una mayor atracción de inversiones, generando empleos y desarrollando cadenas de valor<sup>2</sup>, que contribuyan a un crecimiento

<sup>1</sup> Las ZEE son áreas delimitadas geográficamente que operan bajo tres ejes fundamentales: (i) un régimen aduanero especial con acceso a insumos libres de aranceles e impuestos; (ii) una fuerte inversión en infraestructura económica y social; y (iii) incentivos fiscales acompañados de un marco administrativo y regulatorio ágil.

<sup>2</sup> Las ZEE priorizan actividades en sectores vinculados a: manufactura, agroindustria, procesamiento, transformación y almacenamiento de materias primas e insumos; innovación y desarrollo científico y tecnológico; y prestación de servicios de soporte a dichas actividades como servicios logísticos, financieros, informáticos, profesionales y técnicos.

económico más equilibrado y a la reducción de las brechas sociales en las regiones más rezagadas del país.

- 2.2 Con ese antecedente, en 2016 se promulgó la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales<sup>3</sup> (LFZEE), que establece que las ZEE deberán localizarse en las entidades federativas que, a la fecha de la emisión del dictamen<sup>4</sup>, se encuentren entre las diez con mayor incidencia de pobreza extrema, conforme a información oficial del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL)<sup>5</sup>. Aunque a la fecha no se ha emitido dictamen alguno, hay cuatro próximos a publicarse<sup>6</sup> y corresponden a: (i) Lázaro Cárdenas, Michoacán; (ii) Puerto Chiapas, Chiapas<sup>7</sup>; (iii) Coatzacoalcos-Salina Cruz (Istmo de Tehuantepec) en Veracruz y Oaxaca; y (iv) Progreso, Yucatán<sup>8</sup>; en los cuales el GdM ha tenido avances en la adquisición del suelo que conformará la ZEE.
- 2.3 En el marco de la planificación para el establecimiento y la operación de las ZEE, el GdM está avanzando en la definición del esquema institucional para la implementación y administración de estas zonas. A nivel nacional, la planeación, promoción, regulación, supervisión y verificación de todas las ZEE se confiere a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)<sup>9</sup>, por medio de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales (AFDZEE).
- 2.4 Por otro lado, la LFZEE define que la operación de cada ZEE correrá a cargo de un Administrador Integral (AI), quien podrá recibir beneficios fiscales, incentivos y facilidades administrativas, sujetándose al régimen aduanero establecido<sup>10</sup>. Además, el reglamento de la LFZEE<sup>11</sup> establece que el AI contará con un permiso o asignación que lo facultará a fungir como un desarrollador-operador de la zona y tendrá a su cargo “la construcción, desarrollo, administración y mantenimiento de la misma, incluyendo los servicios asociados o, en su caso, la tramitación de estos ante las instancias correspondientes”<sup>12</sup>.
- 2.5 Asimismo, para facilitar la gestión, la planeación, la implementación y la operación de las zonas, el decreto para la creación de la AFDZEE establece la existencia de

<sup>3</sup> Decreto por el que se expide la LFZEE y se adiciona un quinto párrafo al artículo 9 de la Ley General de Bienes Nacionales, (2016). Recuperado de: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016).

<sup>4</sup> Conforme al Artículo 3º fracción VIII, de la LFZEE, el dictamen es “La resolución técnica previa con base en la cual la SHCP determina la viabilidad del establecimiento y desarrollo de una zona”. Recuperado de: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016).

<sup>5</sup> La medición más reciente del CONEVAL, que data del 2014, identifica a los siguientes Estados con mayor incidencia de pobreza extrema: Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Veracruz, Puebla, Michoacán, Hidalgo, Campeche, Tabasco y Yucatán. Recuperado de: [http://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Documents/Comunicado005\\_Medicion\\_pobreza\\_2014.pdf](http://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Documents/Comunicado005_Medicion_pobreza_2014.pdf).

<sup>6</sup> Comunicado 05. AFDZEE suscribe nueve convenios para consolidar clúster de servicios. Recuperado de: <http://www.gob.mx/zee/prensa/comunicado-05-afdzee-suscribe-nueve-convenios-para-consolidar-cluster-de-servicios>.

<sup>7</sup> En 2014, el Banco, por medio de la División de Transporte, celebró diversas reuniones con el Gobierno del Estado de Chiapas, el cual estaba interesado en obtener una CT para desarrollar un estudio de mercado y de demanda para los siguientes proyectos: (i) centro regulador de tráfico vehicular en el cruce fronterizo Suchiate II, Ciudad Hidalgo; (ii) centro logístico en Ciudad Hidalgo; y (iii) terminal ferroviaria en Ciudad Hidalgo. Sin embargo, esta no se formalizó, aunque sirvió para identificar necesidades logísticas del Estado.

<sup>8</sup> Información obtenida en reunión realizada entre el BID, CME y TSP, y funcionarios de la AFDZEE, el 28 de abril de 2017, en las oficinas de la representación del BID en México.

<sup>9</sup> La AFDZEE es un órgano administrativo desconcentrado de la SHCP, su creación se sustenta en el decreto publicado el 30 de junio de 2016. Recuperado de: [http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/182244/Decreto\\_AFDZEE.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/182244/Decreto_AFDZEE.pdf).

<sup>10</sup> Decreto por el que se expide la LFZEE y se adiciona un quinto párrafo al artículo 9 de la Ley General de Bienes Nacionales, (2016). Recuperado de: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016).

<sup>11</sup> Reglamento de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, Artículo 3 (2016). Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5443232&fecha=30/06/2016](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5443232&fecha=30/06/2016).

<sup>12</sup> Reglamento de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, Artículo 4, Fracción III, (2016). Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5443232&fecha=30/06/2016](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5443232&fecha=30/06/2016).

mecanismos como fideicomisos de fomento<sup>13</sup>. Estos, siendo fideicomisos públicos, fungirán como un brazo administrador y ejecutor de la AFDZEE. En este sentido, es importante identificar el modelo adecuado de fideicomiso de fomento a implementarse, para que, conforme a la normatividad vigente, éstos sean un instrumento innovador para canalizar recursos de fuentes privadas, públicas y de organismos internacionales a estas zonas<sup>14</sup>.

- 2.6 Dada la relevancia de las ZEE, por medio de esta CT el BID busca apoyar al GdM en la implementación de las mismas. Por su vocación productiva y la infraestructura necesaria para transportar los bienes y servicios derivados, la División de Transporte (INE/TSP) brindará apoyo técnico para promover que las ZEE, desde su conformación (jurídico-administrativa), incorporen parámetros que permitan una eficiente logística de cargas (considerando la portuaria, ferroviaria, carretera y de última milla), y promuevan la integración inter e intraurbana, así como regional (especialmente atendiendo posibles rutas comerciales de transporte marítimo de corta distancia). Lo anterior con base en el trabajo previo del Banco, como los estudios “Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México<sup>15</sup> (SNPL-Mex)” y “Factibilidad Institucional para la Gestión del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México<sup>16</sup>” y la propuesta para el “Plan de Acción Regional Mesoamericano para la Implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)<sup>17</sup>”. Dado que no existe experiencia previa en el diseño de infraestructura logística de las ZEE, se convierte relevante que el BID aporte toda su experiencia en el sector, y en la generación y difusión del conocimiento.
- 2.7 **Objetivo de la CT.** En este contexto, se plantea la presente CT con el objetivo general de apoyar al GdM en el fortalecimiento de sus capacidades de análisis, diseño e implementación de las ZEE. Los objetivos específicos son: (i) apoyar la instalación de un AI para las ZEE y la definición del fideicomiso de fomento, como un mecanismo receptor de recursos para el desarrollo de las ZEE; (ii) apoyar la identificación y priorización de inversiones en infraestructura de transporte y logística, profundizando el conocimiento de las ZEE en cuanto a sus vocaciones productivas, áreas de oportunidad para fortalecer las cadenas de producción, y estado de la infraestructura

<sup>13</sup> Decreto por el que se crea la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales y se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Artículo 5 (2016). Recuperado de: [http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/182244/Decreto\\_AFDZEE.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/182244/Decreto_AFDZEE.pdf).

<sup>14</sup> La AFDZEE es una unidad de reciente creación dentro de la Secretaría de Hacienda, por lo que no tienen experiencia previa en los modelos disponibles de fideicomisos en México. Sin embargo, en su equipo legal tienen a un experto en constitución de fideicomisos en México.

<sup>15</sup> El estudio de SNPL-Mex, concluido en 2014, se elaboró por medio de la CT ME-T1173 “Apoyo al desarrollo de un plan nacional de parques logísticos”. Este identifica un conjunto de nodos logísticos estratégicos, propone diversos tipos de plataformas logísticas y formula bases para políticas públicas que impulsen su desarrollo. Asimismo, busca modernizar la producción de servicios de transporte y logística en México, en particular en la gestión de las interfaces entre el transporte interurbano y urbano de mercancías, desarrollar el transporte multimodal, y optimizar las operaciones logísticas en puertos, aeropuertos y cruces fronterizos.

<sup>16</sup> Este estudio, concluido en 2015, se elaboró por medio de la CT regional RG-T2275 del Banco, conjuntamente con la Secretaría de Economía y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Este define el arreglo institucional para la gestión del SNPL-Mex, y presenta el diseño organizacional, jurídico, plan de trabajo, y esquema financiero óptimo para el ente gestor propuesto. Asimismo, establece una metodología para cuantificar el impacto económico del desarrollo de 12 plataformas logísticas en el país, y define las acciones legales para la puesta en operación del organismo gestor.

<sup>17</sup> La propuesta de plan de acción para la implementación de TMCD (2015), forma parte del proyecto de integración y desarrollo mesoamérica, en el cual el rol del BID ha sido de acompañamiento como facilitador del diálogo regional. Esta propuesta es resultado de un trabajo coordinado por Panamá, con el apoyo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), y con la participación de México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Colombia y República Dominicana. Sus objetivos son: (i) facilitar las condiciones regulatorias y portuarias que permitan una operación sustentable; y (ii) apoyar a los operadores del transporte en la comunicación de este servicio (especialmente con empresas/clientes potenciales). De las acciones recomendadas en el plan, se sugiere considerar para la ZEE de Puerto Chiapas el “Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores Potenciales a Informar sobre la Oferta a los Clientes Potenciales”.

de transporte y logística<sup>18</sup>; y (iii) contribuir a la coordinación y el diálogo inter e intrainstitucional, a nivel nacional, que facilite la implementación de las ZEE.

- 2.8 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación, según el criterio de incrementar la productividad de las empresas privadas, puesto que la CT apoya la implementación de las ZEE, las cuales fomentarán la innovación de las empresas, potencializando los encadenamientos productivos y fomentando el desarrollo de cadenas de valor más productivas; y (ii) integración económica de acuerdo con el criterio de focalización multinacional, ya que la CT apoya acciones nacionales enfocadas en el objetivo de mejorar el desempeño logístico de México, contribuyendo a la inserción de la región sur del país en la economía global. La CT también se alinea con el área transversal de capacidad institucional, según el criterio de eliminar las restricciones para el crecimiento y la productividad de los negocios, puesto que las actividades de la CT contribuirán a mejorar la efectividad del GdM para la implementación de las ZEE. Además, la CT es consistente con el Documento de Marco Sectorial de Transporte del Banco, en cuanto contribuirá a lograr sistemas logísticos eficientes que permiten una mayor integración regional y una mayor competitividad, fomentando una visión integrada y multimodal del transporte de carga. La CT también está alineada con la prioridad sectorial de competitividad empresarial (desarrollo tecnológico, innovación y logística), contemplado en el eje de productividad de la Estrategia de País con México 2013-2018.
- 2.9 Los resultados de la CT también se alinean con los ámbitos de intervención del INF de: (i) gobernanza en materia de infraestructura; (ii) creación de capacidades; y (iii) creación y difusión de conocimiento, en cuanto contribuirá a mejorar las capacidades del GdM para la gestión de servicios de infraestructura de las ZEE y la identificación de posibles lecciones aprendidas sobre la implementación de las ZEE.

### III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 **Componente 1: Gestión de las ZEE (US\$370.000).** Este componente financiará: la contratación de una firma consultora especializada que se encargue de: (i) elaborar la documentación estándar (pliegos licitatorios, material de apoyo para licitación, contratos, entre otros) del concurso público para la selección del AI de cada ZEE; (ii) dar acompañamiento y asesoría técnica a la autoridad de las ZEE durante el proceso licitatorio para la selección del AI de la primera zona a ser licitada; (iii) analizar las mejores prácticas de fideicomisos para ZEE; y (iv) generar recomendaciones para el diseño para la constitución del fideicomiso de fomento de las ZEE.
- 3.2 **Componente 2: Estudios de movilidad y urbanos (US\$40.000).** Este componente financiará la elaboración de TdR para la contratación de diversos estudios de mercado y de demanda, que provean herramientas para la evaluación y priorización de inversiones en transporte y logística en las ZEE, y sirvan de insumo para la elaboración de programas de desarrollo regional. La AFDZEE ha avanzado en la identificación de inversiones de infraestructura para las ZEE próximas a ser decretadas. Asimismo, para la elaboración de los TdR se incluirán el conjunto de indicadores de impacto por el desarrollo de plataformas logísticas, así como la estructuración, planeación territorial y de realización de obras públicas de

---

<sup>18</sup> Estos productos serían desarrollados con base en la metodología planteada en el estudio SNPL-Mex, (2014).

infraestructura, propuestos en el estudio de factibilidad institucional para la gestión del SNPL-Mex<sup>19</sup>.

- 3.3 Componente 3: Talleres para implementación de las ZEE (US\$45.000).** Este componente financiará la elaboración de talleres a nivel nacional y subnacional, en apoyo a la implementación de infraestructura dentro de las ZEE. Los talleres tendrán como objetivo la coordinación inter e intrainstitucional a nivel nacional, así como involucrar a los gobiernos locales en la toma de decisiones y fortalecer capacidades institucionales y de la fuerza laboral local incorporando la perspectiva de género<sup>20</sup> para la implementación de las ZEE. En estos, se buscará la participación de funcionarios públicos de agencias nacionales como: la AFDZEE, la Secretaría de Economía (SE), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), Secretaría de Energía (SENER) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), principalmente; y de agencias públicas de gobiernos subnacionales (estatales y municipales), secretarías o su símil, encargadas de temas de transporte, logística y movilidad, infraestructura, desarrollo económico, desarrollo urbano, medio ambiente, mercados laborales y demás temas afines con la planeación e implementación de las ZEE. Además, se invitarán a miembros de asociaciones civiles (locales y nacionales), de la academia y de instituciones privadas que tengan interés en la ZEE. Los resultados de estos talleres servirán de insumo para futuras consultas públicas, a definir e implementar por la AFDZEE.
- 3.4 Componente 4: Gestión de conocimiento sobre ZEE (US\$45.000).** El presente componente financiará la elaboración, postproducción y difusión de productos de conocimiento<sup>21</sup> relacionados con los avances en la implementación de las ZEE en México, y posibles lecciones aprendidas para el contexto latinoamericano. Los principales productos de este componente serán dos notas técnicas sobre mejores prácticas en la implementación de ZEE y lecciones aprendidas en la licitación del AI de las ZEE. El público objetivo serán autoridades (funcionarios públicos) y tomadores de decisiones de la región interesados en implementar políticas e instrumentos similares en sus países.
- 3.5** El presupuesto de la CT será de US\$500.000, los cuales serán financiados por el Banco por medio del INF. El monto de financiamiento requerido por componente principal para lograr los resultados esperados, se muestra en la siguiente tabla:

---

<sup>19</sup> Entre las recomendaciones presentes en este estudio están: (i) tener una base sólida de planeación que dirija el desarrollo, basado en la elaboración de programas rectores; (ii) tener una base de planeación regional; (iii) desarrollar la infraestructura considerando las necesidades del mercado y la disponibilidad de recursos financieros; (iv) dirigir la implementación sobre una base multidisciplinaria que considere a las diversas instancias federales, estatales, municipales y la participación público-privada; (v) tener una base de evaluación y selección de proyectos basada en análisis costo-beneficio; (vi) evaluación sistemática expost de proyectos; (vii) tener una estructura organizacional que permita realizar sus funciones de manera eficiente; y (viii) propiciar que, como parte del sistema de gestión, tengan cabida las expresiones de organismos independientes.

<sup>20</sup> Los principales objetivos de integrar temas de género en los talleres son: (i) concientizar tanto a la AFDZEE como al AI de la importancia de incorporar a mujeres en empleos del sector de transporte; y (ii) explorar qué acciones pueden tomar para incrementar su participación en los diferentes eslabones de la cadena de valor de la infraestructura de transporte. A nivel región, únicamente el 2% de los empleados del sector de construcción de infraestructura de transporte son mujeres, reduciendo la representatividad femenina en la toma de decisiones durante el diseño, construcción y operación de los sistemas. Esto, a pesar de que las mujeres representan el 57,5% de la fuerza laboral de la región. La falta de inclusión de mujeres en el sector genera brechas de salario mayores, impactando la igualdad de género y el desarrollo social; en detrimento del objetivo de reducir la pobreza extrema de las ZEE. (*Gender Statistics: [Women are less likely than men to participate in the labor market in most countries](#)*).

<sup>21</sup> Estos productos pueden incluir, entre otros: vídeos, infografías, *Brown Bag Lunch* (BBL), eventos u otros medios, y contarán con la colaboración del equipo de INE/TSP y de ser necesario consultores externos.

**Presupuesto Indicativo (US\$)**

<b>Componente</b>	<b>Actividades</b>	<b>BID/Financiamiento por Fondo</b>	<b>Contrapartida Local</b>	<b>Financiamiento Total</b>
<b>Gestión de las ZEE</b>	Preparación de los Términos de Referencia (TdR) y de la documentación para la Licitación del Administrador Integral de las ZEE y para el diseño y constitución del fideicomiso para el desarrollo de las ZEE	370.000	-	370.000
	Pliegos licitatorios y material de apoyo para licitación	170.000	-	170.000
	Acompañamiento a la autoridad de las ZEE durante el proceso licitatorio	120.000	-	120.000
	Mejores prácticas de fideicomisos para ZEE	40.000	-	40.000
	Recomendación para la constitución del fideicomiso	40.000	-	40.000
<b>Estudios de movilidad y urbanos</b>	Preparación de TdR para la elaboración de estudios de mercado y demanda para las ZEE	40.000	-	40.000
	Modelo de TdR para estudios de mercado	20.000	-	20.000
	Modelo de TdR para estudios de demanda	20.000	-	20.000
<b>Talleres para la implementación de ZEE</b>	Apoyo a la coordinación inter e intrainstitucional a nivel nacional para la implementación de las ZEE	45.000	-	45.000
	Taller 1	9.000	-	9.000
	Taller 2	9.000	-	9.000
	Taller 3	9.000	-	9.000
	Taller 4	9.000	-	9.000
	Taller 5	9.000	-	9.000
<b>Gestión del Conocimiento sobre ZEE</b>	Elaboración, postproducción y difusión de productos de conocimiento sobre la política de ZEE	45.000	-	45.000
	Nota Técnica sobre mejores prácticas en la implementación de ZEE	15.000	-	15.000
	Nota Técnica sobre lecciones aprendidas en la licitación del AI de las ZEE	15.000	-	15.000
	Difusión de productos de conocimiento generado: artículos para el MoviliBlog, BBL, presentaciones, eventos	15.000	-	15.000
<b>Total</b>		<b>500.000</b>	<b>0</b>	<b>500.000</b>

#### IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 A solicitud del GdM<sup>22</sup> ([Anexo I](#)), el Banco –a través de la División de Transporte (INE/TSP)– ejecutará la presente CT, para mitigar el riesgo de que se detenga el desarrollo de las actividades y se comprometa la calidad de sus iniciativas de política pública, y los proyectos relacionados al participar diversos interlocutores. La ejecución comprenderá: (i) la contratación de firmas consultoras y/o consultores individuales (preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, preselección de firmas, elaboración de la lista corta, pedido de propuestas, análisis y evaluación de las propuestas y negociación del contrato); y (ii) el seguimiento administrativo de las contrataciones (autorización de solicitudes de pago y manejo de los fondos).
- 4.2 El Banco será, principalmente, responsable del acompañamiento técnico y de supervisión de la ejecución de las consultorías derivadas, considerando mejores prácticas internacionales y su aplicabilidad conforme a la normatividad y el contexto mexicano. El seguimiento se hará con la SHCP, a través de la AFDZEE, órgano del GdM líder en el proceso licitatorio. El BID proporcionará recomendaciones pertinentes sobre los requerimientos técnicos, legales y financieros, entre otros, pero no asumirá responsabilidades fiduciarias en la elaboración de los pliegos licitatorios.
- 4.3 **Supervisión.** El equipo del Banco será responsable por la definición y supervisión del trabajo que realicen las firmas consultoras y/o consultores individuales contratados a través de la presente CT. El GdM colaborará con el equipo del Banco en la coordinación de las actividades locales para facilitar los insumos necesarios para la preparación de los estudios incluidos en esta CT.
- 4.4 **Estructura de ejecución.** El período de ejecución y el plazo de desembolsos será de 36 meses.
- 4.5 **Adquisiciones.** El Banco realizará las contrataciones de firmas consultoras de conformidad con la Política GN-2765-1 “Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (BEO)” y sus Directrices Operativas OP-1155-4, y para el caso de consultores individuales el reglamento AM-650 “Fuerza Contractual Complementaria”. El plan de adquisiciones se presenta en el Anexo III.

#### V. RIESGOS IMPORTANTES

- 5.1 No se perciben riesgos importantes para la ejecución de esta CT, por dos motivos principales. Primero, aunque 2018 es el último año del actual gobierno, el Componente 1, principal producto de esta CT, será contratado durante 2017 a solicitud de la agencia beneficiaria de acelerar la ejecución del componente. El estudio estará terminado a principios de 2018. Segundo, puesto que las actividades a realizar se refieren a estudios de apoyo operacional, productos sobre mejores prácticas, y talleres de capacitación, en caso de que hubiera retrasos en la ejecución durante el actual período de gobierno, la disponibilidad de estas actividades y productos pudieran ser útiles para iniciar el diálogo sobre transporte y logística con el eventual nuevo gobierno a fines de 2018. Sin embargo, el Banco continuará el diálogo con las autoridades actuales para impulsar su colaboración con los consultores contratados, a fin de concluir los estudios conforme al plan de ejecución.

---

<sup>22</sup> [Correo de Asuntos Internacionales de la Secretaría de Hacienda.](#)

## **VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO**

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

## **VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES**

- 7.1 De acuerdo con la Política de Salvaguardia del Medio Ambiente (OP-703), la presente CT se clasifica bajo la categoría "C". Dado que la CT se refiere a la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios técnicos, no se han identificado riesgos de impactos ambientales o sociales negativos durante la ejecución de esta operación ([ver Filtros de Salvaguardias](#)).

### **Anexos Requeridos:**

- Anexo I. [Solicitud del Cliente](#)
- Anexo II. [Matriz de Resultados](#)
- Anexo III. [Términos de Referencia](#)
- Anexo IV. [Plan de Adquisiciones](#)