

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

REGIONAL

**COLOMBIA, COSTA RICA, EL SALVADOR, GUATEMALA,
MÉXICO, NICARAGUA, PANAMÁ Y REPÚBLICA DOMINICANA**

**DEFINICIÓN DE LA OPERACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LOS PASOS DE
FRONTERA DEL CORREDOR PACÍFICO DE LA RICAM**

(RG-T1662)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Marcos Camacho (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Vera Vicentini (INE/TSP); Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Jean Paul Vélez (INE/TSP); José Luis Irigoyen (CID/CID); Manuel Márquez (INT/INT); (SCF/INF); Hilda Gómez (VPC/IIRSA); John Graham (SCF/INF); Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO); Caterina Vecco (INE/TSP) y Sandra Iriarte (INE/TSP).

INDICE

I.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	2
A.	El Proyecto Mesoamérica	2
B.	Los problemas y su estudio.....	2
C.	Justificación de los Programas Propuestos	3
II.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	4
D.	Objetivo del programa	4
E.	Componentes	5
III.	PRESUPUESTO	7
A.	Descripción, composición y fuentes de financiamiento	7
B.	Sostenibilidad	7
IV.	ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN	8
A.	Organismo ejecutor.....	8
B.	Mecanismo de ejecución.....	8
C.	Estado de preparación del programa para su ejecución.....	8
D.	Período de ejecución y calendario de desembolsos	8
E.	Adquisiciones y contrataciones	8
V.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	9
A.	Seguimiento	9
B.	Responsabilidad técnica y básica.....	9
C.	Informes de avance e informe final	9
D.	Descripción de las evaluaciones propuestas	9
VI.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO	9
A.	Beneficios del proyecto e impacto en el desarrollo	9
B.	Beneficiarios	10
C.	Riesgos.....	10
VII.	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES	10
A.	Fecha de revisión por el ESR	10
VIII.	CERTIFICACIÓN.....	11

ANEXOS REQUERIDOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto Detallado
ANEXO III	Plan de Adquisiciones
ANEXO IV	Filtro de Política de Salvaguardias & Formulario de Análisis de Salvaguardias para la clasificación de Proyectos (SSF)

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

Diagrama Gantt

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2204423>

Términos de Referencia de los servicios de consultoría para la definición de la operación y de alternativas de infraestructura para optimizar el funcionamiento del paso de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala)

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2204406>

Carta de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica solicitando que el BID actúe como Organismo Ejecutor

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2204411>

Carta de solicitud de la cooperación técnica de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2204413>

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

APP	Asociación Público - Privada
CT	Cooperación Técnica
FIRII	Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
MEM	Memorándum de Entendimiento de Mérida (MEM) de junio de 2002
PM	Proyecto Mesoamérica
RICAM	Red Internacional de Carreteras de Mesoamérica
TIM	Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías
TSP	División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente del BID

PLAN DE OPERACIONES

DEFINICIÓN DE LA OPERACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LOS PASOS DE FRONTERA DEL CORREDOR PACÍFICO DE LA RICAM (RG-T1662)

Resumen Ejecutivo

Beneficiario:	Regional/Mesoamérica	
Equipo de proyecto:	Marcos Camacho (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Vera Vicentini (INE/TSP); Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Jean Paul Vélez (INE/TSP); José Luis Irigoyen (CID/CID); Manuel Márquez (INT/INT); Hilda Gómez (VPC/IIRSA); John Graham (SCF/INF); Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO) y Sandra Iriarte (INE/TSP).	
Organismo ejecutor:	El Banco a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP).	
Beneficiarios directos:	Países miembros del Proyecto Mesoamérica (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana)	
Fuentes de financiamiento:	BID: (FIRII):	US\$ 1.100.000
	Local:	<u>US\$ 275.000</u>
	Total:	US\$ 1.375.000
Objetivos:	El objetivo de esta cooperación técnica es contribuir a la optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico de la RICAM (CP), mediante la definición del procedimiento de control más adecuado y la elaboración de propuestas de diseño e implementación de los accesos viales e infraestructura necesaria, en los centros de frontera, acordes con los controles a ser llevados a cabo. De esta forma, los países mesoamericanos podrán obtener el sistema de control más eficiente y eficaz posible en los pasos de frontera y una reducción de los costos y tiempos de transporte en el CP.	
Cronograma de ejecución:	Período de Ejecución:	43 meses
	Período de Desembolso:	49 meses
Condiciones contractuales especiales:	N/A	
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna	
Revisión medioambiental y social:	El ESR revisó la operación el día 21 agosto de 2009, clasificándola como categoría "C".	

I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

A. El Proyecto Mesoamérica

- 1.1 El Proyecto Mesoamérica (PM) es el mecanismo establecido por los países mesoamericanos (México, Belice, Guatemala, El Salvador, 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. Si bien el compromiso del Banco con las iniciativas de integración regional fue medular desde su fundación, tomó nuevos bríos como uno de los mandatos centrales de la Octava Reposición, y se reforzó con la estrategia institucional, que incorporó la integración regional como uno de los cuatro ámbitos prioritarios a los que el Banco brinda apoyo¹. Siguiendo este mandato, el Banco es el principal soporte del PM entre las instituciones multilaterales, aportando el mayor volumen de asistencia técnica y financiamiento a las actividades regionales, sumando al presente 84 CTs por un monto de US\$ 57 millones, que sirven de apoyo *stand-alone* y preinversión para una cartera de 38 préstamos por un total de US\$ 1.722 millones. Adicionalmente, el Banco desempeña un papel protagónico en la agenda del diálogo político al interior del Proyecto y en la coordinación de sus múltiples foros sectoriales. En el área de infraestructura del PM, el apoyo en preinversión brindado por el Banco a estos proyectos proviene principalmente del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional (FIRII).
- 1.2 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 el año 2008 en US\$ 360 mil millones.
- 1.3 En la instalación del PM, los Presidentes de los países definieron ocho iniciativas de trabajo, entre las que se encuentra la de integración vial, que comprende el desarrollo de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Esta red se estructuró en tres grandes grupos de vías, dentro de los cuales se encuentra el Corredor Pacífico (CP). El CP parte de la ciudad de Puebla en México y, a partir de la ciudad de Arriaga, en México, sigue la ruta del litoral del Pacífico hasta llegar a Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3.244 Km. aproximadamente. El CP es la ruta más corta entre Puebla y Ciudad de Panamá y a menor altitud promedio sobre el nivel del mar, tornándose así en el corredor de integración más eficiente para Mesoamérica.

B. Los problemas y su estudio

- 1.4 A pesar de que en el CP se realizaron varios avances, particularmente en construcción o mejoramiento de infraestructura, a mediados del 2008, no se

¹ BID, Documento de Estrategia, Integración Regional, 2003.

disponía aún de una comunicación vial eficiente en Mesoamérica. Es así que, a fines del año 2008, respondiendo a los mandatos de la X Cumbre de Mandatarios del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en lo correspondiente al área de transporte, el Banco elaboró un “Estudio de Alternativas para el Desarrollo del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas”, cuyo objetivo era evaluar opciones para acelerar la optimización del CP. A esos efectos, el trabajo se dividió en dos componentes, uno centrado en las necesidades viales y operativas del corredor y otro en los aspectos normativos y financieros, para analizar la viabilidad de estructurar un proyecto de asociación público privada (APP) que facilitara las inversiones necesarias. Los estudios determinaron que, en las actuales circunstancias, un esquema de APP no es viable.

- 1.5 Por otra parte, se identificaron algunos problemas muy importantes en los pasos de frontera. De manera general, se puede decir que la operación de los pasos de frontera y su infraestructura a lo largo del CP es precaria e ineficiente. Comúnmente las facilidades son de especificaciones inferiores a las necesarias y se evidencia la falta de trabajos de mantenimiento. Estas condiciones, a su vez, se ven magnificadas por otros factores como la ausencia de una señalización clara y las usuales limitaciones en materia de planificación logística y operativa de los centros de frontera. Adicionalmente, los pasos de frontera se encuentran invadidos de un amplio espectro de agentes que contribuyen a dificultar una operación ordenada. Asimismo, se identificaron que subsistían otros problemas, como las discrepancias entre las reglamentaciones de pesos y dimensiones de los vehículos en los diferentes países y la existencia de requisitos reglamentarios y distintos grados de problemas de seguridad, que conspiran para obtener un transporte eficiente.
- 1.6 A los efectos de que el CP pueda proveer niveles de servicio satisfactorios y se comience a consolidar como una alternativa de integración regional eficiente, en el informe final del estudio mencionado se sugirieron varias acciones estratégicas: i) Recopilación de información y división de los tramos del proyecto en subtramos homogéneos, definiendo un procedimiento de actualización de la base de datos; ii) Análisis de los temas reglamentarios, de seguridad y de pesos y dimensiones, estableciendo un procedimiento para su efectivo control en el futuro; iii) Propuesta de operación de pasos de frontera, identificación de alternativas de accesos viales a los centros de frontera y de la infraestructura e instalaciones del centro; y iv) Estudios de preinversión en algunos tramos de carretera cuyo mejoramiento y/o reconstrucción podría ser encarado bajo un sistema de concesión.

C. Justificación de los Programas Propuestos

- 1.7 Para considerar la resolución de todos los problemas reseñados, se diseñó el proyecto denominado “Aceleración del Corredor Pacífico”, cuyas actividades apuntan a la resolución de dichos problemas de manera de confluir en una visión del CP para el período 2015-2030 con los siguientes logros: i) los tramos del CP se han ajustado a las condiciones de infraestructura propuestas para la RICAM en

- el Memorandum de Entendimiento de Mérida (MEM), de junio de 2002; ii) la circulación de los vehículos de pasajeros y carga se efectúa en condiciones seguras, desde el punto de vista vial y personal; iii) se ha definido los límites de pesos y dimensiones de vehículos más convenientes para la región y se ha realizado la adecuación de la infraestructura a esos límites, la homologación de los límites por todos los países y la implantación de un eficiente sistema de control; iv) se ha implantado los mejores procedimientos de control fronterizo, en particular el Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM); v) se ha instalado un sistema de procedimientos de control fronterizo y el mismo se efectúa en centros de frontera con accesos viales, infraestructura y servicios adecuados; vi) existen agentes responsables de la operación vial, del eficaz funcionamiento de los centros de frontera y del mantenimiento de tramos viales por niveles de servicio; y vii) se ha previsto las obras que se requerirán en el CP durante el período de tiempo mencionado, y se ha implementado su ejecución oportuna.
- 1.8 En la XI Cumbre de Tuxtla, celebrada en julio de 2009, los Jefes de Estado de los países mesoamericanos decidieron “Adoptar como prioridad regional el programa Aceleración del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) y prever la programación técnica y presupuestaria de las inversiones, y la atención a los temas de armonización de normas en pesos y dimensiones y seguridad vial, que a cada país correspondan, para completarlo en el más breve plazo posible.”
- 1.9 Esta CT cubre los estudios para la optimización de los pasos de frontera en lo referido al sistema de control fronterizo y de infraestructura de centros de frontera, mientras que con la CT RG-T1744, operación que se tramita en forma paralela a la presente, se realizará los trabajos de preinversión necesarios para adecuar los tramos de carretera a las condiciones de infraestructura propuestas para la RICAM en el MEM, el análisis y propuesta de soluciones a los temas de seguridad vial y personal, los temas de pesos y dimensiones y los referidos a la operación vial, el funcionamiento de los centros de frontera, el mantenimiento de las carreteras y las necesidades futuras de obras para el período 2015-2030. Por otra parte, la extensión del TIM a todos los pasos de frontera de la región mesoamericana se cubre con la CT RG-T1645, actualmente en ejecución.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

D. Objetivo del programa

- 2.1 El objetivo de esta cooperación técnica es contribuir a la optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico de la RICAM (CP), mediante la definición del procedimiento de control más adecuado y la elaboración de propuestas de diseño e implementación de los accesos viales e infraestructura necesaria, en los centros de frontera, acordes con los controles a ser llevados a cabo. De esta forma, los países mesoamericanos podrán obtener el sistema de control más eficiente y

eficaz posible en los pasos de frontera y una reducción de los costos y tiempos de transporte en el CP.

E. Componentes

- 2.2 Componente 1: Definición de la operación y de alternativas de infraestructura para optimizar el funcionamiento del paso de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala).** El objetivo del Componente 1 consiste en elaborar una propuesta de la operación del Paso de Frontera Ciudad Hidalgo – Tecún Umán, entre México y Guatemala, y la identificación y evaluación a nivel de prefactibilidad de las posibles alternativas de accesos viales al centro de frontera, desde ambos países, y de la infraestructura e instalaciones del centro, donde establecer la operación definida y, finalmente, proporcionar los elementos necesarios para la implementación de la alternativa seleccionada por los países.
- 2.3** Las actividades necesarias para alcanzar el objetivo mencionado en el párrafo anterior se han dividido en dos etapas. En la primera etapa, el Consultor debe realizar una propuesta de definición respecto de la operación en el paso de frontera y definir alternativas de configuración de accesos viales, infraestructura e instalaciones para dicha operación, compararlas con las del “paso deseable”², y efectuar la evaluación de todas las alternativas, de manera de recomendar la mejor, a los efectos de optimizar el funcionamiento del paso, en términos de eficacia de los controles, eficiencia y agilidad de los mismos. El alcance de la primera etapa comprende las siguientes actividades: i) estudio de demanda del paso de frontera y análisis de los accesos viales; ii) análisis de las condiciones operativas de los pasos de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo y Tecún Umán; iii) definición de la operación y configuración de la infraestructura e instalaciones; iv) evaluación de alternativas; y v) análisis de la implementación del proyecto, incluyendo las posibilidades de financiación.
- 2.4** A partir de que los Gobiernos de Guatemala y México seleccionen una alternativa, en una segunda etapa el Consultor deberá producir los elementos necesarios para proceder a la implementación de la alternativa elegida. Esta etapa comprende las siguientes actividades: i) delimitación y recopilación de información de los terrenos a ser expropiados; ii) pautas para la confección de los

² De acuerdo a la definición establecida en el Estudio de Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera, realizado en el marco de la IIRSA, en febrero del año 2004, actuando como Oficial del Proyecto Rodolfo Huici y como Coordinador Ricardo Sicra. Según el mencionado estudio un paso “deseable” es aquel que, cumpliendo con esta definición, posee características de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización que permiten el logro de los siguientes objetivos: (i) que los servicios de los distintos organismos de control de ambos países (para todas las modalidades previstas en la normativa nacional y regional) se presten en forma integrada, con alto nivel de calidad, cobertura y eficiencia; (ii) que los agentes privados cuenten con la disponibilidad de espacios y servicios adecuados para sus tareas; y (iii) que los usuarios dispongan de las comodidades y servicios necesarios durante su estadía en el mismo, tanto para sí mismos como para las cargas. El paso “deseable”, asimismo, es aquel que por su desempeño, minimiza los costos generalizados de la cadena logística del comercio internacional.

proyectos de construcción; iii) confección del Pliego de Condiciones; y iv) ajuste de recomendaciones y plan de acción.

- 2.5 Como parte de este componente también se realizará una evaluación técnica de los siguientes temas socio-ambientales y la elaboración de los criterios y guías correspondientes para los proyectos y procesos de operación de los pasos de frontera: i) estrategias para compartir información útil y acotada con grupos afectados y entablar un proceso de diálogo, ii) considerar la coordinación con proyectos que se desarrollan en el mismo territorio, tanto binacionales como multilaterales, iv) la potencial afectación directa o indirecta de áreas ecológicamente sensibles y el tráfico en especies de flora y fauna silvestre, y v) mecanismos de evaluación.
- 2.6 **Componente 2: Taller Regional.** Una vez que se haya culminado con el estudio del paso de frontera entre México y Guatemala se realizará un Taller Regional para presentar el estudio a las autoridades y agencias de los demás países de Mesoamérica, de manera de crear un ámbito en el cual se pueda procesar rápidamente las definiciones de los países respecto del desarrollo de estudios en los otros pasos de frontera del Corredor Pacífico y efectuar el ajuste de los términos de referencia de cada estudio, considerando las especificidades de cada paso de frontera y las observaciones de los países involucrados.
- 2.7 **Componente 3: Estudios de los Restantes Pasos de Frontera.** A continuación del Taller Regional se estará en condiciones de desarrollar estudios en los demás pasos de frontera del CP, previéndose la realización de los siguientes estudios, incluyendo la adecuación de accesos: i) Centros de Frontera internos de los países del CA-4 (Guatemala, El Salvador y Nicaragua); ii) Centro de Frontera entre Nicaragua y Costa Rica; y iii) Centros de Frontera entre Costa Rica y Panamá.
- 2.8 Cada estudio desarrollará una propuesta de la operación del paso de frontera y la identificación y evaluación de las alternativas de accesos viales al centro de frontera desde ambos países involucrados. La propuesta también contemplará la infraestructura e instalaciones del centro, planteará donde establecer la operación definida y proporcionará los elementos necesarios para la implementación de la alternativa seleccionada por los países. Los estudios se desarrollarán en dos etapas, al igual que el estudio realizado mediante el Componente 1.
- 2.9 Se ha previsto la contratación de un único equipo de trabajo que se encargue de llevar a cabo los tres componentes de la CT. Esta forma de contratación permite que las lecciones aprendidas por el equipo en los primeros trabajos puedan incorporarse posteriormente en los estudios que se lleven a cabo a continuación del primero. El equipo estará compuesto por consultores internacionales y locales. El detalle de las contrataciones requeridas se puede ver en el Anexo III.

III. PRESUPUESTO

A. Descripción, composición y fuentes de financiamiento

- 3.1 El monto total de la CT es de US\$ 1.3750.000, de los cuales el Banco financiará US\$ 1.100.000 con recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII) y el resto provendrá de contrapartida de los países beneficiarios en especie (el Anexo II presenta el Presupuesto Detallado). Cuadro de costos resumido.

Cuadro III-1

Costos y Financiamiento

Descripción	Total (US\$)
Componente 1 Ciudad Hidalgo – Tecún Umán	233.000
Primera Etapa (FIRII)	104.000
Segunda Etapa (FIRII)	74.000
Contrapartida	55.000
Componente 2 Taller Regional	62.250
Honorarios, viajes, logística y diseminación (FIRII)	48.500
Contrapartida	13.750
Componente 3 Estudios de los Restantes Pasos de Frontera	867.500
CA 4 Primera Etapa (FIRII)	155.000
CA 4 Segunda Etapa (FIRII)	117.000
Nicaragua – Costa Rica Primera Etapa (FIRII)	104.000
Nicaragua – Costa Rica Segunda Etapa (FIRII)	66.500
Costa Rica – Panamá Primera Etapa (FIRII)	131.000
Costa Rica – Panamá Segunda Etapa (FIRII)	87.750
Contrapartida	206.250
Supervisión de la cooperación técnica	100.000
Otros Gastos e Imprevistos	112.250
TOTAL	1.375.000

B. Sostenibilidad

- 3.2 Por ser un proyecto cuyo objetivo final es la integración económica y social de los países de Mesoamérica, la sostenibilidad del mismo se fundamenta en el fuerte compromiso que han realizado los países involucrados en profundizar el proceso de integración regional y promover que sea amplia e incluyente y que contribuya a construir sociedades más equitativas y cohesionadas, tal como surge de la Declaración de Villahermosa de 28 de junio de 2008.
- 3.3 Dicho compromiso se vio fortalecido aún más y particularizado en el Corredor Pacífico en la Declaración de Guanacaste, de 29 de julio de 2009, donde los Jefes de Estado y de Gobierno acordaron adoptar como prioridad regional el programa "Aceleración del Corredor Pacífico de la RICAM", coordinado por Costa Rica, y prever la programación técnica y presupuestaria de las inversiones que a cada país correspondan para completar el programa en el más breve plazo posible.

IV. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

A. Organismo ejecutor

- 4.1 A solicitud de la Comisión Ejecutiva del PM, el Organismo Ejecutor de la presente CT será el Banco, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP). Esta decisión responde a la naturaleza regional del proyecto, por lo que una ejecución coordinada por el Banco mitiga los riesgos de rezago y asegura la integralidad de las intervenciones. Asimismo, en la Declaración de Guanacaste mencionada figura la aprobación de los Presidentes de los países involucrados al proyecto de "Aceleración del Corredor Pacífico de la RICAM", del que forma parte esta CT. En las referencias electrónicas se presenta la documentación pertinente.

B. Mecanismo de ejecución

- 4.2 El Banco, realizará la administración y seguimiento del proyecto y contratará a todos los consultores individuales necesarios, de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). Los Términos de Referencia del Coordinador serán elaborados por el jefe de equipo del proyecto y los de los demás consultores por el Coordinador que se contrate y supervisados por el jefe de equipo, para asegurar que se obtengan los productos que se requerirán de cada uno de ellos.

C. Estado de preparación del programa para su ejecución

- 4.3 El Programa cuenta con un sustantivo avance en la preparación de términos de referencia para las contrataciones previstas, que podrán dar inicio de ejecución una vez que la operación esté elegible.

D. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 4.4 Se estima un período de ejecución de 43 meses y un periodo de desembolsos de 49 meses, ambos desde la aprobación del proyecto por el Banco. La duración del período de ejecución se debe a la contratación de un único equipo de trabajo, lo cual se justifica en el numeral ¶2.8.

E. Adquisiciones y contrataciones

- 4.5 Para todos los componentes, los recursos asignados financiarán la contratación de consultorías individuales. El Banco realizará todas las contrataciones. Asimismo, se prevé la adquisición de equipos y materiales de oficina.
- 4.6 El Equipo de Proyecto será el responsable de: i) la elaboración de los Términos de Referencia; ii) la contratación de los consultores; y iii) el seguimiento y la

supervisión de los estudios y productos contratados, asegurando que atiendan los requisitos definidos.

V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. Seguimiento

- 5.1 Las actividades de seguimiento se basarán en: i) el Plan de Adquisiciones, que incluye el detalle de todas las contrataciones y las adquisiciones programadas; ii) el Marco Lógico del proyecto, que servirá para hacer un seguimiento del avance del proyecto mediante los indicadores seleccionados; y iii) los informes semestrales de progreso elaborados por el Jefe del Equipo, los que incluirán los avances realizados en la ejecución y las actividades cumplidas.

B. Responsabilidad técnica y básica

- 5.2 La responsabilidad de la supervisión técnica y los desembolsos del Proyecto estará a cargo de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP).

C. Informes de avance e informe final

- 5.3 La responsabilidad por los informes de seguimiento estará a cargo del Jefe del Equipo de Proyecto, previéndose la realización de informes semestrales de avance y un informe final.

D. Descripción de las evaluaciones propuestas

- 5.4 Con fondos del Proyecto se llevará a cabo una evaluación final comprensiva de los resultados y metas alcanzadas, así como el impacto obtenido. La misma tomará como base, entre otras herramientas, el Marco Lógico y los informes realizados.

VI. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO

A. Beneficios del proyecto e impacto en el desarrollo

- 6.1 Un beneficio directo esperado del proyecto es la reducción de los costos generalizados de operación del transporte interregional de personas y mercancías, lo que contribuirá a mejorar la competitividad de las economías de la subregión y fomentará el turismo regional y extra región al facilitar la formación de circuitos turísticos interregionales. Otro beneficio importante es la mejora en la calidad de los controles fronterizos de la región mesoamericana, contribuyendo a reducir el fraude fiscal y parafiscal, con impacto en la recaudación, la salud de las personas, el medio ambiente, la seguridad y todos aquellos otros factores en los que los organismos de control fronterizo tienen responsabilidad y competencia.

B. Beneficiarios

- 6.2 Los beneficiarios directos del proyecto son los usuarios de los accesos y pasos de frontera que componen el CP. Además, se verán beneficiados los operadores de comercio exterior de los países beneficiarios, que verán reducidos sus costos transaccionales y, finalmente, las administraciones públicas, de los países beneficiarios, con funciones de control operativo del comercio que podrán mejorar la calidad del mismo.

C. Riesgos

- 6.3 Como toda operación regional, uno de los riesgos más importantes se deriva de la articulación de los países involucrados en el proyecto. Para mitigar el mismo se comienza con una experiencia piloto en la frontera entre México y Guatemala, de manera que cuando se les proponga el estudio al resto de los países se pueda mostrar una experiencia exitosa dentro de la propia región.
- 6.4 Otro riesgo se debe a la gran cantidad de organismos que intervienen en los controles de los pasos de frontera y su desigual grado de influencia a nivel de los gobiernos. Para mitigar este riesgo se pretende trabajar en consulta con los gobiernos centrales, de manera de evitar que los intereses particulares de los diferentes organismos dificulten el éxito del proyecto.
- 6.5 Por último, es importante destacar que el proyecto goza de mandatos presidenciales en el marco del PM, la máxima instancia política para la integración mesoamericana, expresados por los Jefes de Estado y de Gobierno de sus países miembros en las Declaraciones de las Cumbres de Mandatarios del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, de julio de 2008 en Villahermosa, Tabasco, México y julio del 2009, en Guanacaste, Costa Rica.

VII. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES

A. Fecha de revisión por el ESR

- 7.1 En aplicación de la OP-703 del Banco (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias), esta operación fue revisada por el ESR el 21 de agosto de 2009. Se acordó incluir en los Términos de Referencia, presentados en las referencias electrónicas, los temas mencionados en el párrafo ¶2.5.
- 7.2 Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios de asesoría técnica, la presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales, por lo que fue clasificada con la categoría “C”.


VIII. CERTIFICACIÓN**REGIONAL****DEFINICIÓN DE LA OPERACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LOS PASOS DE FRONTERA DEL
CORREDOR PACÍFICO DE LA RICAM****(RG-T1662)**

Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional – (FIRII), de conformidad con el Perfil de Cooperación Técnica aprobado por el Gerente a.i. INE/TSP y elegibilidad de Gerhard Lair, Coordinador del FIRII, ambas otorgadas el 11 de setiembre de 2009 al proyecto. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional – (FIRII), hasta la suma de US\$1.100.000 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 (18) 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.



Marguerite S. Berger, Jefe
VPC/GCM

Unidad de Gestión de
Donaciones y Cofinanciamiento



Fecha

MATRIZ DEL MARCO LÓGICO

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
FIN			
Se incrementan los intercambios comerciales y turísticos en la región mesoamericana por vía terrestre.	Se incrementa la cantidad de vehículos, pasajeros y toneladas que atraviesan los pasos de frontera.	<ul style="list-style-type: none"> Estadísticas de intercambios comerciales por vía terrestre. Totales de pasajeros por los pasos de frontera, de acuerdo a las Direcciones de Migración. Encuestas O/D y conteos vehiculares. 	Los países mesoamericanos mantienen la voluntad política de integración social y económica.
PROPOSITO			
Los trámites en los pasos de frontera se efectúan rápida y eficientemente y en buenas condiciones de operación, tanto para los usuarios como para los funcionarios, y los controles fronterizos son eficaces.	<ul style="list-style-type: none"> Disminuyen los tiempos utilizados en los pasajes por los pasos de frontera, tanto para vehículos de pasajeros como de carga. Opiniones favorables de pasajeros, choferes y funcionarios. Opiniones favorables de transportistas, exportadores, importadores y agencias de control en frontera y otros agentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Encuestas a pasajeros, choferes, empresas y agencias. Encuestas a transportistas, exportadores, importadores y agencias de control en frontera y otros agentes. 	Los países mesoamericanos aprueban el sistema de control sugerido, la infraestructura y accesos propuestos y los construyen.
COMPONENTES			
1. Definición de la operación y de alternativas de infraestructura para optimizar el funcionamiento del paso de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala).	El estudio se realiza y es aprobado por el BID, México y Guatemala.	<ul style="list-style-type: none"> Informes del Consultor. Notas de los países. Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo. 	México y Guatemala aprueban los Términos de Referencia del estudio y prestan su colaboración para el desarrollo del mismo.
2. Taller Regional	Se realiza el Taller.	<ul style="list-style-type: none"> Informes del Consultor. Notas de los países. Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo. 	Los países de Mesoamérica aprueban la realización del Taller y envían sus representantes.
3. Estudios de los Restantes Pasos de Frontera.	Se realizan los estudios y son aprobados por el BID y los países.	<ul style="list-style-type: none"> Informes del Consultor. Notas de los países. Informes de Seguimiento y Final del Jefe del Equipo. 	Los países involucrados aprueban los Términos de Referencia del estudio correspondiente y prestan su colaboración para el desarrollo del mismo.

PRESUPUESTO DETALLADO POR COMPONENTE

Profesionales del Componente 1 Ciudad Hidalgo – Tecún Umán Primera Etapa	Honorario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Coordinador de Proyecto	10.000	2	20.000
Especialistas en Trámites Fronterizos	7.000	3	21.000
Especialista en Infraestructura	7.000	2	14.000
Especialista Ambiental	7.000	1	7.000
Especialista Ambiental Social	7.000	1	7.000
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	1	8.000
Ingeniero Jr.	3.000	3	9.000
8 Viajes internacionales a US\$ 1.000			8.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 8 viajes			10.000
Subtotal			104.000

Profesionales del Componente 1 Ciudad Hidalgo – Tecún Umán Segunda Etapa	Honorario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Coordinador de Proyecto	10.000	1,5	15.000
Especialista en Infraestructura	7.000	3	21.000
Especialista Ambiental	7.000	1	7.000
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	1	8.000
Ingeniero Civil Local México	4.000	1	4.000
Ingeniero Civil Local Guatemala	4.000	1	4.000
Ingeniero Jr.	3.000	2	6.000
4 Viajes internacionales a US\$ 1.000			4.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 4 viajes			5.000
Subtotal			74.000

Componente 2 Taller Regional			
Coordinador de Proyecto	10.000	0,5	5.000
Especialista en Infraestructura	7.000	0,5	3.500
28 viajes internacionales a US\$ 500			14.000
3 días de viático a 250 US\$ /día por 28 viajes			21.000
Gastos de logística y diseminación			5.000
Subtotal			48.500

Profesionales del Componente 3 CA4 Primera Etapa	Honorario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Coordinador de Proyecto	10.000	3	30.000
Especialistas en Trámites Fronterizos	7.000	4	28.000
Especialista en Infraestructura	7.000	3	21.000
Especialista Ambiental	7.000	2	14.000
Especialista Ambiental Social	7.000	1	7.000
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	2	16.000
Ingeniero Jr.	3.000	4	12.000
12 Viajes internacionales a US\$ 1.000			12.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 12 viajes			15.000
Subtotal			155.000

Profesionales del Componente 3	Honorario	Tiempo	Total
CA 4	(US\$/mes)	(meses)	(US\$)
Segunda Etapa			
Coordinador de Proyecto	10.000	2,5	25.000
Especialista en Infraestructura	7.000	5	35.000
Especialista Ambiental	7.000	0,5	3.500
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	0,5	4.000
Ingeniero Civil Guatemala	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Local El Salvador	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Civil Local Honduras	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Civil Local Nicaragua	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Jr.	3.000	4	12.000
6 Viajes internacionales a US\$ 1.000			6.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 6 viajes			7.500
Subtotal			117.000

Profesionales del Componente 3	Honorario	Tiempo	Total
Nicaragua – Costa Rica	(US\$/mes)	(meses)	(US\$)
Primera Etapa			
Coordinador de Proyecto	10.000	2	20.000
Especialistas en Trámites Fronterizos	7.000	3	21.000
Especialista en Infraestructura	7.000	2	14.000
Especialista Ambiental	7.000	1	7.000
Especialista Ambiental Social	7.000	1	7.000
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	1	8.000
Ingeniero Jr.	3.000	3	9.000
8 Viajes internacionales a US\$ 1.000			8.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 8 viajes			10.000
Subtotal			104.000

Profesionales del Componente 3	Honorario	Tiempo	Total
Nicaragua – Costa Rica	(US\$/mes)	(meses)	(US\$)
Segunda Etapa			
Coordinador de Proyecto	10.000	1,5	15.000
Especialista Ambiental	7.000	0,5	3.500
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	0,5	4.000
Especialista en Infraestructura	7.000	3	21.000
Ingeniero Civil Local Nicaragua	4.000	1	4.000
Ingeniero Civil Local Costa Rica	4.000	1	4.000
Ingeniero Jr.	3.000	2	6.000
4 Viajes internacionales a US\$ 1.000			4.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 4 viajes			5.000
Subtotal			66.500

Profesionales del Componente 3	Honorario	Tiempo	Total
Costa Rica - Panamá	(US\$/mes)	(meses)	(US\$)
Primera Etapa			
Coordinador de Proyecto	10.000	2,5	25.000
Especialistas en Trámites Fronterizos	7.000	3,5	24.500
Especialista en Infraestructura	7.000	2,5	17.500
Especialista Ambiental	7.000	1,5	10.500
Especialista Ambiental Social	7.000	1	7.000
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	1,5	12.000
Ingeniero Jr.	3.000	4	12.000
10 Viajes internacionales a US\$ 1.000			10.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 10 viajes			12.500
Subtotal			131.000

Profesionales del Componente 3 Costa Rica - Panamá Segunda Etapa	Honorario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Coordinador de Proyecto	10.000	2	20.000
Especialista en Infraestructura	7.000	4	28.000
Especialista Ambiental	7.000	0,5	3.500
Especialista en Evaluación Económico Financiera y APP	8.000	0,5	4.000
Ingeniero Civil Local Costa Rica	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Civil Local Panamá	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Jr.	3.000	3	9.000
5 Viajes internacionales a US\$ 1.000			5.000
5 días de viático a 250 US\$ /día por 5 viajes			6.250
Subtotal			87.750

Contrapartida	
Componente 1	55.000
México	27.500
Guatemala	27.500
Componente 2	13.750
México	2.250
Guatemala	2.250
El Salvador	2.250
Nicaragua	2.250
Costa Rica	2.250
Panamá	2.250
Componente 3	206.250
Guatemala	25781
El Salvador	25781
Nicaragua	25781
Costa Rica	77344
Panamá	51653
Subtotal	275.000

Supervisión de la cooperación técnica	
Consultores	50.000
Viajes y Otros gastos	50.000
Subtotal	100.000

Otros Gastos e Imprevistos	
Hardware, software, equipos y materiales de oficina	50.000
Imprevistos	62.250
Subtotal	112.250

TOTAL	
TOTAL	1.375.000

DEDICACIÓN DE LOS CONSULTORES
(Meses)

	Componente 1 Primera Etapa	Componente 1 Segunda Etapa	Componente 2 Taller Regional	Componente 3 Primera Etapa	Componente 3 Segunda Etapa	TOTAL
Coordinador de Proyecto	2	1,5	0,5	7,5	6	17,5
Especialistas en Trámites Fronterizos	3	0	0	10,5	0	13,5
Especialista en Infraestructura	2	3	0,5	7,5	12	25
Especialista Ambiental	1	1	0	4,5	1,5	8
Especialista Ambiental Social	1	0	0	3	0	4
Especialista en Evaluación Económica Financiera y APP	1	1	0	4,5	1,5	8
Ingeniero Civil Local México	0	1	0	0	0	1
Ingeniero Civil Local Guatemala	0	1	0	0	1,5	2,5
Ingeniero Civil Local El Salvador	0	0	0	0	1,5	1,5
Ingeniero Civil Local a determinar	0	0	0	0	1,5	1,5
Ingeniero Civil Local Nicaragua	0	0	0	0	2,5	2,5
Ingeniero Civil Local Costa Rica	0	0	0	0	2,5	2,5
Ingeniero Civil Local Panamá	0	0	0	0	1,5	1,5
Ingeniero Jr.	3	2	0	11	9	25

HONORARIOS Y GASTOS DE LOS CONSULTORES

Profesionales	Honorario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
Coordinador de Proyecto	10.000	17,5	175.000
Especialistas en Trámites Fronterizos	7.000	13,5	94.500
Especialista en Infraestructura	7.000	25	175.000
Especialista Ambiental	7.000	8	56.000
Especialista Ambiental Social	7.000	4	28.000
Especialista en Evaluación Económica Financiera y APP	8.000	8	64.000
Ingeniero Civil Local México	4.000	1	4.000
Ingeniero Civil Local Guatemala	4.000	2,5	10.000
Ingeniero Civil Local El Salvador	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Civil Local a determinar	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Civil Local Nicaragua	4.000	2,5	10.000
Ingeniero Civil Local Costa Rica	4.000	2,5	10.000
Ingeniero Civil Local Panamá	4.000	1,5	6.000
Ingeniero Jr.	3.000	25	75.000
57 Viajes internacionales a US\$ 1.000			57.000
285 días de viático a 250 US\$ /día por 8 viajes			71.250
Subtotal			847.750

PLAN DE ADQUISICIONES DEL PROYECTO

Modelo A – Para Proyectos Específicos

Información General

País: Regional

Beneficiario: Países de Mesoamérica (BE, CR, ES, GU, ME, NI, PN y RD).

Ejecutor: El Banco, a través de INE/TSP

Nombre del Proyecto: Definición de la operación y optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico de la Ricam

Número del Proyecto: RG-T1662

Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto:

El objetivo de esta cooperación técnica es contribuir a la optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico de la RICAM (CP), mediante la definición del procedimiento de control más adecuado y la elaboración de propuestas de diseño e implementación de los accesos viales e infraestructura necesaria, en los centros de frontera, acordes con los controles a ser llevados a cabo. De esta forma, los países mesoamericanos podrán obtener el sistema de control más eficiente y eficaz posible en los pasos de frontera y una reducción de los costos y tiempos de transporte en el CP.

El proyecto tiene tres componentes, el 1 consiste en la definición de la operación y de alternativas de infraestructura para optimizar el funcionamiento del paso de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala). El componente 2 se refiere a la realización de un taller regional para presentar el estudio a las autoridades y agencias de los demás países de Mesoamérica, de manera de crear un ámbito en el cual se pueda procesar rápidamente a las definiciones de los países respecto del desarrollo de estudios en los otros pasos de frontera del Corredor Pacífico y efectuar el ajuste de los términos de referencia de cada estudio, considerando las especificidades de cada paso de frontera y las observaciones de los países involucrados. El componente 3 implica la realización de estudios en los demás pasos de frontera del CP, previéndose la realización de los siguientes estudios: i) Centros de Frontera internos de los países del CA-4 (Guatemala, El Salvador y Nicaragua); ii) Centro de Frontera entre Nicaragua y Costa Rica; y iii) Centros de Frontera entre Costa Rica y Panamá.

Fecha de aprobación del Proyecto por el Directorio Ejecutivo: Setiembre del 2009.

Fecha de firma del Contrato de Préstamo: N/A

Fecha estimada para el último desembolso: Octubre del 2013.

A) Introducción

Las contrataciones para el proyecto propuesto se llevarán a cabo de acuerdo con las *“Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo”* (GN-2349-7), de enero de 2005, y con las *“Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo”* (GN-2350-7) de enero de 2005, y con lo establecido en el presente Plan de Adquisiciones.

B) El Plan de Adquisiciones

El Plan, cuyo resumen se incluye como Apéndice 1, indica para cada contrato o grupo de contratos el procedimiento de adquisición de bienes o de contratación de obras o servicios o métodos de selección de consultores, los casos que requieren precalificación, los costos estimados de cada contrato o grupo de contratos, el requerimiento de revisión ex-ante o ex-post por parte del Banco y las fechas estimadas de publicación de los avisos específicos de adquisiciones y de terminación de los contratos contemplados en este proyecto. El Plan de Adquisiciones se actualizará anualmente o cuando sea necesario ó requerido por el Banco. El Plan de Adquisiciones detallado está disponible en:

Nombre de Ejecutor: Banco Interamericano de Desarrollo.

Dirección: 1300 New York Ave. N.W., Washington DC, 20577.

Correo electrónico: marcosca@iadb.org

El Plan de Adquisiciones está disponible en la página Internet del Banco:

C) Adquisiciones para el Proyecto

A continuación se describen en forma general las adquisiciones a realizarse para el proyecto propuesto.

Adquisición de Servicios de Consultoría: Los servicios de consultoría bajo el proyecto incluyen todas las actividades necesarias para completar los tres componentes definidos y alcanzar el objetivo del proyecto.

Para la ejecución del proyecto, además de contar con el Equipo de Proyecto, el Banco contratará los servicios de consultores individuales, incluyendo un Coordinador de los mismos. El Coordinador, quién deberá tener experiencia internacional, tendrá a su cargo, entre otras tareas, el apoyo a la contratación de consultores, la elaboración de sus planes de trabajo y la supervisión de los productos entregables, velando por el cumplimiento de los objetivos y metas del proyecto, reportando regularmente sobre los avances al Jefe del Equipo de Proyecto.

El ejecutor del Programa será el Banco a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP), la que será responsable por las contrataciones y desembolsos y del seguimiento y evaluación, tanto de las contrataciones particulares como del desempeño del Programa como un todo. Todas las actividades financiadas por el Programa seguirán los procedimientos del Banco para contrataciones.

Apéndice 1

Plan de Adquisiciones¹

País: Regional

Ejecutor: El Banco, a través de INE/TSP

Proyecto: Definición de la operación y optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico de la Ricam

Número del Proyecto: RG-T1662

Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto:

El objetivo de esta cooperación técnica es contribuir a la optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico de la RICAM (CP), mediante la definición del procedimiento de control más adecuado y la elaboración de propuestas de diseño e implementación de los accesos viales e infraestructura necesaria, en los centros de frontera, acordes con los controles a ser llevados a cabo. De esta forma, los países mesoamericanos podrán obtener el sistema de control más eficiente y eficaz posible en los pasos de frontera y una reducción de los costos y tiempos de transporte en el CP.

El proyecto tiene tres componentes, el 1 consiste en la definición de la operación y de alternativas de infraestructura para optimizar el funcionamiento del paso de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala). El componente 2 se refiere a la realización de un taller regional para presentar el estudio a las autoridades y agencias de los demás países de Mesoamérica, de manera de crear un ámbito en el cual se pueda procesar rápidamente a las definiciones de los países respecto del desarrollo de estudios en los otros pasos de frontera del Corredor Pacífico y efectuar el ajuste de los términos de referencia de cada estudio, considerando las especificidades de cada paso de frontera y las observaciones de los países involucrados. El componente 3 implica la realización de estudios en los demás pasos de frontera del CP, previéndose la realización de los siguientes estudios: i) Centros de Frontera internos de los países del CA-4 (Guatemala, El Salvador y Nicaragua); ii) Centro de Frontera entre Nicaragua y Costa Rica; y iii) Centros de Frontera entre Costa Rica y Panamá.

Fecha de aprobación del Proyecto por el Directorio Ejecutivo: Setiembre del 2009

Fecha de firma del Contrato de Préstamo: N/A

Fecha estimada para el último desembolso: Octubre del 2013

Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable del Plan de Adquisiciones:

Banco Interamericano de Desarrollo.

Dirección: 1300 New York Ave. N.W., Washington DC, 20577.

Correo electrónico: marcosca@iadb.org

¹ Se deben incluir todos los contratos del proyecto aún si no son financiados por el Banco e indicando quién los financia.

Números del Proyecto RG-T1662
Período comprendido para este Plan de Adquisiciones: Desde Octubre 2009 hasta Julio 2010

No. de referencia	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado de la Adquisición (US\$ Miles)	Método de Adquisición ²	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Si/No)	Fechas Estimadas		Status ³ (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Comentarios
					BID %	Local / Otro %		Publicación Anuncio Específico de Adquisición	Terminación Contrato		
	1. Servicios de Consultoría										
	Coordinador de Proyecto	175.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialistas en Trámites Fronterizos	94.500	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista en Infraestructura	175.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista Ambiental	56.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista Ambiental Social	28.000	CCII		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Especialista en Evaluación y APP	64.000	CCIN		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local México	4.000	CCIN		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local Guatemala	10.000	CCIN		100 %		N/A	Noviembre 2011		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local El Salvador	6.000	CCIN		100 %		N/A	Noviembre 2011		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local a determinar	6.000	CCIN		100 %		N/A	Noviembre 2011		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local Nicaragua	10.000	CCIN		100 %		N/A	Febrero 2012		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local Costa Rica	10.000	CCIN		100 %		N/A	Febrero 2012		Pendiente	
	Ingeniero Civil Local Panamá	6.000	CCIN		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	
	Ingeniero Jr.	75.000									
	2. Hardware, software, Equipos y materiales de oficina	50.000	CP		100 %		N/A	Octubre 2009		Pendiente	

² **Bienes y Obras:** **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/ 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 el Menor Costo; **SCC:** 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

³ Se utilizará la columna “Estatus” para adquisiciones retroactivas y actualizaciones del plan de adquisiciones.