

PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

REGIONAL

9 DE SEPTIEMBRE DE 2009

I. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

País / Región:	Regional / Mesoamérica		
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		
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); y Buchsbaum, Ma. Bernadete (LEG/SGO)		
Beneficiarios:	Países miembros del Proyecto Mesoamérica (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana)		
Organismo Ejecutor:	El Banco Interamericano de Desarrollo, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE/TSP)		
Monto y Fuente de Financiamiento:	BID (FIRII):	US\$	1.100.000
	Aporte Local:	US\$	275.000
	Total:	US\$	1.375.000
Fecha Tentativa de Aprobación:	30 de septiembre de 2009		
Plazos de Ejecución y Desembolsos:	Ejecución:	43 meses	
	Desembolsos:	49 meses	

II. ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

- 2.1 El Proyecto Mesoamérica (PM) es el mecanismo establecido por los países mesoamericanos (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana) 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.

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

- 2.2 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 37 préstamos por un total de US\$ 1.430 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).
- 2.3 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.
- 2.4 A pesar de que en el CP se realizaron varios avances, particularmente en construcción o mejoramiento de infraestructura, a mediados del 2008 no se 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.
- 2.5 El Estudio identificó algunos problemas muy importantes en los pasos de frontera. De manera general, se puede decir que la infraestructura de los pasos de frontera 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 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.

- 2.6 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, se sugirieron en el informe final del estudio mencionado 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.

III. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 3.1 El objetivo de esta CT 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.
- 3.2 Para cumplir con el objetivo planteado, se desarrollarán las siguientes actividades, estructuradas en tres componentes:
- 3.3 **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).** 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.
- 3.4 El componente se divide en dos etapas. El alcance de la primera etapa comprende las siguientes actividades: (i) estudio de demanda del paso de frontera; análisis de

los accesos viales al paso de frontera; (ii) análisis de las condiciones operativas del paso de frontera sobre el Río Suchiate en la zona de influencia de las ciudades de Ciudad Hidalgo y Tecún Umán; definición de la operación y configuración de la Infraestructura e instalaciones; (iii) análisis de alternativas y de la implementación del proyecto, incluyendo el análisis de posibilidades de financiación.

- 3.5 A partir de que los Gobiernos de Guatemala y México seleccionen una alternativa, en una segunda etapa se implementará la alternativa elegida mediante las siguientes actividades: (i) delimitación y recopilación de información de los terrenos a ser expropiados; (ii) pautas para la confección de los proyectos de construcción; confección del Pliego de Condiciones; (iii) ajuste de recomendaciones y plan de acción.
- 3.6 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.
- 3.7 **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 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.
- 3.8 **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, Honduras y Nicaragua), (ii) Centro de Frontera entre Nicaragua y Costa Rica, (iii) dos Centros de Frontera entre Costa Rica y Panamá.
- 3.9 Cada estudio desarrollará una propuesta de la operación del paso de frontera y la identificación y evaluación a nivel de prefactibilidad 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 en el paso de frontera Ciudad Hidalgo – Tecún Umán.

- 3.10 **Contrataciones y Adquisiciones.** 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.

IV. PRESUPUESTO

- 4.1 El monto total de la CT es de US\$ 1.375250.000, 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 I presenta el Presupuesto Detallado):

Descripción	Banco (FIRII)	Contraparte	Total
Componente 1: Ciudad Hidalgo – Tecún Umán	178.000	55.000	233.000
Primera Etapa	104.000	27.500	131.500
Segunda Etapa	74.000	27.500	101.500
Componente 2: Taller Regional	48.500	13.750	62.250
Componente 3: Estudios de los Restantes Pasos de Frontera	661.250	206.250	867.500
CA 4 Primera Etapa	155.000	34.375	189.375
CA 4 Segunda Etapa	117.000	34.375	151.375
Nicaragua – Costa Rica Primera Etapa	104.000	34.375	138.375
Nicaragua – Costa Rica Segunda Etapa	66.500	34.375	100.875
Costa Rica – Panamá Primera Etapa	131.000	34.375	165.375
Costa Rica – Panamá Segunda Etapa	87.750	34.375	122.275
Supervisión de la cooperación técnica	100.000	-	100.000
Equipos y materiales de oficina	50.000	-	50.000
Imprevistos	62.250	-	62.250
GRAN TOTAL	1.100.000	275.000	1.375.000

V. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 A solicitud de la Comisión Ejecutiva del PM, el Organismo Ejecutor de la presente CT será el Banco, a través de 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. A pedido del Departamento Legal (LEG/SGO), junto con el Plan de Operaciones de la CT se proveerá la documentación pertinente.
- 5.2 INE/TSP será responsable de la identificación, preparación, evaluación, ejecución y supervisión de las actividades previstas en la CT. 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 siguientes estudios. El equipo estará compuesto por consultores internacionales y locales. El detalle de las contrataciones requeridas se puede ver en el Anexo I.

VI. ESTRATEGIA MEDIOAMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 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 que durante la etapa de preparación del Plan de Operaciones se incluyan los temas mencionados en el párrafo 3.6.
- 6.2 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".

VII. APROBACIÓN

7.1 Aprobado por:



José Agustín Aguerre
Gerente a.i. INE/INE

SEP 11 2009

Fecha



Gina Montiel
Gerente CID/CID

09/14/09

Fecha



ANEXO I – Presupuesto Detallado

Profesionales del Componente 1 Ciudad Hidalgo – Tecún Umán Primera Etapa	Salario (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	Salario (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	Salario (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 CA 4 Segunda Etapa		Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
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 Nicaragua – Costa Rica Primera Etapa		Salario (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 3 Nicaragua – Costa Rica Segunda Etapa		Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
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 Costa Rica - Panamá Primera Etapa		Salario (US\$/mes)	Tiempo (meses)	Total (US\$)
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		Salario (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
Componente 2		13.750
Componente 3		206.250
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