

## Documento de Cooperación Técnica (CT)

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Agenda Regional de Integración y logística en Mesoamérica
▪ Número de CT:	RG-T3908
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Granada Garces, Isabel Cristina (INE/TSP) Líder del Equipo; Tejeda Ricardez, Jesus Alberto (INE/ENE) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Casco, Mario A. (ITE/IPS); Crotte Alvarado, Amado (INE/TSP); Granados, Jaime (INT/TIN); Infante Barbosa, Irasema (CID/CID); Landaverde Moreno, Osvaldo (INE/TSP); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO); Nunez Zelaya, Anamaria (KIC/DCC); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Sposito Gutierrez, Ana Laura (KIC/ISU); Urquijo Vanegas, Lee Harvey (ITE/IPS)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	31 Mar 2021.
▪ Beneficiario:	Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, República Dominicana, México, Colombia
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración(RIN)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$135,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales, Firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP-Transporte
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Integración económica

### II. Antecedentes y justificación de la CT

- 2.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) cuenta con una amplia trayectoria en la promoción de la agenda de integración regional de Mesoamérica. Desde 2010 a la fecha, con el apoyo de distintas CT, el BID ha generado productos de conocimiento y diversas soluciones o herramientas tecnológicas para ponerlas al servicio de las contrapartes sectoriales y con ello reforzar la gestión, diagnóstico, identificación de brechas y oportunidades en materia de infraestructura de transporte e integración regional. Este trabajo en materia de conocimiento ha redundado en un robusto programa operativo. Particularmente para la región mesoamericana, con un monto aprobado en préstamos para proyectos de inversión que superan los US\$3.000MM de la cartera del BID de los últimos 10 años.

- 2.2 El BID, como entidad del Grupo Técnico Interinstitucional (GTI) del Proyecto Mesoamérica (PM), impulsó la formulación y ejecución de la Agenda Mesoamericana de Transporte, Logística e Integración Económica en el marco de la CT regional RG-T2908 y, en conjunto con otras acciones y recursos técnico-financieros, reforzó los diálogos regionales para la agenda de infraestructura, transporte y conectividad. El objetivo específico de la CT RG-T2908 –iniciada en mayo de 2017 y concluida en diciembre de 2020– fue contribuir al desarrollo logístico de Mesoamérica, a través de acompañamiento y estudios especializados para: (i) generar estrategias regionales de transporte, logística y movilidad, y sus planes de acción; (ii) promover planes regionales de inversiones priorizados en transporte, logística y movilidad de impacto regional; (iii) apoyar la transformación del Corredor Pacífico (CP) en un corredor logístico estructurante; y (iv) apoyar la implementación de los Planes Nacionales de Logística de Carga (PNLOG) y de proyectos específicos de plataformas logísticas especializadas.
- 2.3 Con apoyo de la RG-T2908 se lograron avances significativos en la actualización de una agenda regional, identificando oportunidades de apoyo a la conceptualización de proyectos de infraestructuras de transporte, logística y movilidad de impacto regional. El desarrollo de esta agenda se sustenta en un trabajo articulado y coordinado con varios actores internos y externos al BID. En este periodo se identificaron y priorizaron proyectos estratégicos de integración para un potencial pipeline en el marco del PM, mecanismo de integración regional –constituido por México, Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana–, a través de la aplicación de una metodología de priorización multicriterio en una cartera de infraestructura de US\$8.000MM, en proyectos de transporte y logística, en coordinación con los Ministerios de Obras Públicas y Planificación de México, República Dominicana, Colombia y los países de Centroamérica, en coordinación con el Departamento de Países de Centroamérica, México, República Dominicana y Haití (CID), el Sector de Integración y Comercio (INT) y especialistas locales de la División de Transportes del BID (INE/TSP).
- 2.4 En este sentido, se desarrollaron sitios o plataformas para la región mesoamericana con el fin de (i) identificar oportunidades de intervención en infraestructura de transporte vial y multimodal; (ii) cuantificar flujos de comercio y de carga para soportar los perfiles de los proyectos; (iii) catalogar las medidas asociadas a la crisis del COVID-19 y su impacto en la logística de carga de los países; e (iv) identificar y priorizar una cartera de inversión regional de proyectos de integración. Adicionalmente, el BID generó el repositorio del Observatorio Mesoamericano de Logística de Carga, del cual se desprende un muy voluminoso compendio de estudios y encuestas que constituyen la base de políticas públicas de logística en la región. A continuación, se describe cada una de las plataformas y repositorios de información:
- (i) **Dashboard Geo-Data CP:** Resume los principales hallazgos del estudio de auditoría vial que hizo el BID sobre el principal corredor de integración mesoamericano, el CP; concretamente, se efectuó entre Guatemala y Panamá con fecha de levantamiento de diciembre de 2017 a enero de 2018. La herramienta aborda el diagnóstico integral del estado de la infraestructura física de la red vial del corredor con una propuesta de conservación vial, de seguridad vial y de intervenciones que incluyen circunvalaciones, ampliaciones y rehabilitaciones de la vía. Incluye los videos georreferenciados de los 122 tramos relevados en la sección de *video-tracking*. Con el visualizador, no solo se detalla la calidad de la infraestructura a lo largo de su trayecto, sino que se identifica vis

a vis los mejores estándares de capa de rodadura y seguridad vial, las necesidades específicas de financiación.

- (ii) **Portal logístico Mesoamericano:** Es una herramienta de visualización diseñada para observar de forma dinámica estadísticas e indicadores de comercio exterior, movimientos de carga entre los países de Mesoamérica y sus socios principales, así como infraestructura logística y su uso en cada país de la región<sup>1</sup>.
  - (iii) **Portal COVID-19:** Dashboard que analiza las medidas que se tomaron en el marco de la crisis del COVID-19 durante el 2020 y que identifica los impactos logísticos en los países de forma cualitativa.
  - (iv) **Eureka:** Plataforma colaborativa que utilizó el BID con los países del PM para realizar la edición de los campos de los aspectos generales de los proyectos y proceder a la recopilación de datos para satisfacer los criterios de priorización determinados a nivel regional
  - (v) **Repositorio del observatorio logístico de carga:** El repositorio contiene el anuario estadístico adjunto (2015), estudios de transporte de carga (2013) y los resultados de los estudios de logística y anuarios estadísticos desarrollados en 2012.
- 2.5 En atención a los compromisos adquiridos en el marco de la agenda de transporte del PM, a través de la presente CT, el Grupo de Infraestructura de Integración de INE/TSP busca generar una propuesta sostenible de Hub de integración regional que: (i) facilite el acceso; (ii) consolide la información y herramientas mencionadas anteriormente que permitan su actualización; (iii) asegure y promueva la sostenibilidad de los esfuerzos regionales que en esta materia ha desarrollado el BID y (iv) permita realizar análisis multisectoriales a partir de la vinculación de diversas capas de información.
- 2.6 Además, ante la vulnerabilidad climática que afronta la región y la importancia de integrar los principios de adaptación y resiliencia, el BID por solicitud de los países llevó a cabo una modelación climática para establecer mapas detallados de los principales riesgos climáticos, como sequías, lluvias o inundaciones. Los resultados de dicha modelación asimismo se incluirán en el Hub de integración regional planteado. Es por ello que, la CT está alineada estratégicamente con el área transversal de: (i) Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental, al fortalecer la resiliencia a impactos del CC y al promover la evaluación de impactos socioambientales; (ii) igualdad de género y diversidad, al prever la realización de acciones para incorporar mujeres y personas con discapacidad en actividades productivas; y (iii) capacidad institucional y estado de derecho, al promover capacitaciones y generación de conocimiento en la identificación de brechas de infraestructura y cierre de las mismas.
- 2.7 La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) ha mostrado interés por los trabajos mencionados en el numeral 2.4 y las iniciativas digitales desarrolladas en el ámbito mesoamericano, a fin de fomentar el diálogo entre Mesoamérica y Centroamérica, apoyar la elaboración del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica 2035, así como promover la Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica.

---

<sup>1</sup> <https://dblogistico.com>.

### **III. Objetivo de la CT**

- 3.1 El objetivo de la CT es contribuir al diálogo regional y apoyar a las agendas e iniciativas mesoamericanas y centroamericanas en materia de transporte, integración, logística y movilidad, a través de la consolidación de una única plataforma interactiva de datos que apoye la conceptualización y análisis multisectorial de proyectos de integración, y contribuya a la planificación y monitoreo del desempeño logístico y competitividad de los países.
- 3.2 Uno de los principales desafíos para Mesoamérica es la mejora de los servicios logísticos como una condición necesaria para facilitar y fomentar la integración de cadenas productivas y de suministro a nivel regional y contribuir a incrementar el comercio intrarregional. En este contexto, en el 2020, el BID apoyó la identificación y análisis de varias fuentes de datos logísticos y de comercio exterior, existentes y descargables para la región, contribuyendo a la creación de un dashboard logístico para Mesoamérica. Este esfuerzo permitió consolidar más de 2 millones de registros equivalente a más de 10 millones de datos, de los movimientos de carga entre los países y estructurar un modelo que integra los movimientos de carga, la infraestructura logística y los datos públicos de esta. La presente CT, propone continuar con los esfuerzos de implementar una plataforma de datos que permita la conceptualización de proyectos de integración, y contribuya con la planificación y monitoreo del desempeño logístico y competitividad de los países en materia de transporte y logística, además de constituirse en una herramienta para mejorar la competitividad de los países y profundizar los procesos de integración económica de la región.
- 3.3 La CT también está alineada con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2) y particularmente con la Estrategia de País del Grupo BID de Costa Rica 2019-2022 (GN-2977), de México 2019-2024 (GN-2982), de El Salvador 2021-2024, de Panamá 2021-2024 (GN-3055), de Honduras 2019-2022 (GN-2944), de Guatemala 2017-2020, de República Dominicana 2017-2020 y de Belice 2020-2021, de desarrollo de infraestructura de calidad y resiliente, al apoyar en procesos de estructuración de proyectos y fortalecimiento institucional del sector transporte que redundan en la consolidación y fortalecimiento de las cadenas regionales de valor.
- 3.4 Asimismo, la CT es consistente con: (i) Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al buscar promover el acceso a los servicios de infraestructura y mejorar la gobernanza y la eficiencia en la provisión del servicio; (ii) Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al contribuir a la reducción de costos logísticos; (iii) Estrategia Sectorial de Apoyo a la Incorporación Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), al promover la integración regional; (iv) Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), mediante el fomento de sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; (v) Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8); y (vi) Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF) (GN-2819-9), al apoyar estudios de preinversión en el sector de infraestructura de transporte, mejorando condiciones de disponibilidad de infraestructura con atención a la sostenibilidad socioambiental. Aunado a lo anterior, se encuentra alineado a los objetivos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración Financiado con Capital Ordinario (RIN) que promueve la integración regional y el desarrollo de esquemas de

integración estratégica, en la SIECA y el PM, así como la colaboración estratégica entre el INT y el Sector de Infraestructura y Energía (INE).

- 3.5 Adicionalmente, la CT prevé promover la Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica, auspiciada por la SIECA, y abonar a la preparación del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica 2035 a fin de sustentar la complementariedad entre los diálogos de Mesoamérica y Centroamérica.

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

- 4.1 **Componente 1. Portal de data para análisis de indicadores socioeconómicos, logísticos, de infraestructura y cadenas de suministro.** Financiará el desarrollo de capas georreferenciadas adicionales para la plataforma, captura de información automatizada con apoyo de Inteligencia Artificial (IA), generación de estadísticas y simulaciones. El portal permitirá generar reportes de infraestructura logística, de indicadores logísticos, de estadísticas logísticas para distintos modos de transporte.
- 4.2 Análisis de cadenas desde la perspectiva de infraestructura de conectividad. Análisis y detección de oportunidades y falencias de pequeñas y medianas empresas para proponer soluciones por implementar para fomentar su competitividad. Explorar nuevas tecnologías para el análisis como uso de imágenes satelitales, entre otras metodologías.
- 4.3 **Componente 2. Herramienta de identificación y actualización de proyectos de integración.** Incorporación en los sistemas informáticos del BID de herramienta para actualizar las bases de datos de proyectos estratégicos de infraestructura logística de los países y sus indicadores asociados mediante la colaboración y sincronización en tiempo real para uso de contrapartes sectoriales en los países.
- 4.4 **Componente 3. Capacitación y eventos de difusión.** Este componente tiene como objetivo la diseminación de herramientas de integración regional desarrolladas por el BID y promovidas por esta CT. Este componente financiará: (i) organización de talleres de diseminación de conocimiento sobre los resultados de los componentes uno y dos; (ii) diagramación y edición profesional de las publicaciones BID; y (iii) interpretación simultánea durante eventos y/o traducción de las publicaciones al idioma inglés.
- 4.5 **Monto y fuente.** Esta CT será financiada con recursos del fondo RIN por un monto total de US\$135.000.

#### Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo (RIN)	Financiamiento Total
<b>Componente 1:</b> Portal de data para análisis de indicadores socioeconómicos, logísticos, de infraestructura y cadenas de suministro	<b>Consultoría para el desarrollo de las capacidades analíticas integradas al HUB de integración de transporte para Mesoamérica (HIT)</b>	50,000	50,000
	<b>Consultoría en adaptación de módulo analítico para el HUB de integración de transporte (HIT) en Mesoamérica</b>	30,000	30,000
<b>Componente 2:</b> Herramienta de	<b>Consultoría en migración a Infradinámica y adaptación de</b>	30,000	30,000

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo (RIN)	Financiamiento Total
identificación y actualización de proyectos de integración	<b>plataforma para generación de una cartera validada de proyectos regionales por las contrapartes sectoriales en el marco del Proyecto Mesoamérica</b>		
<b>Componente 3:</b> Capacitación y eventos de difusión	<b>Capacitaciones y eventos asociados a agenda de integración regional</b>	25,000	25,000
<b>TOTAL</b>		135,000	135,000

- 4.6 **Supervisión.** La jefe del equipo será la responsable de la supervisión de la CT con el apoyo del jefe del equipo alterno y los miembros del equipo del proyecto. Los especialistas de transporte de las representaciones BID en los países que hacen parte de la CT también forman parte del equipo. Esto facilitará la supervisión de la ejecución del proyecto y la reducción de costos relacionados, así como el contacto con las contrapartes locales.

## V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 **Agencia ejecutora.** De conformidad con el BID y la solicitud de los países beneficiarios (Ver Anexo I), el BID será el Organismo Ejecutor (OE). En alineación con el Anexo II del documento Procedimientos para el Procesamiento de Cooperaciones Técnicas y Asuntos Conexos (OP-619-4), esta solicitud se justifica en la experiencia del BID en la preparación y desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones regionales, por el conocimiento del ámbito de trabajo y con el fin último de mejorar la independencia en el proceso de ejecución de la CT. Las actividades del BID estarán a cargo de INE/TSP. Las principales responsabilidades del BID serán: (i) desarrollar el plan de trabajo y monitorear el cronograma de actividades; (ii) realizar la administración financiera del proyecto; (iii) coordinar la elaboración de los Términos de Referencia (TdR) para la contratación, la selección y contratación de los servicios de consultoría requeridos por las normas, políticas y procedimientos del BID; (iv) preparar/revisar informes sobre el estado de avance del proyecto; y (v) elaborar y actualizar el plan de adquisiciones.
- 5.2 **Adquisiciones y gestión financiera.** INE actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR) y se encargará de los procesos de adquisición, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del BID, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28. La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el BID. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 24 meses.

## **VI. Riesgos importantes**

- 6.1 Se identifica un riesgo asociado con la no adopción de las herramientas puestas a disposición por esta CT de parte de los países involucrados. Como medida para su mitigación, se ha considerado el rol del BID como garante del diálogo en los países mediante sus especialistas para hacia sus contrapartes sectoriales. Adicionalmente, se ha identificado que, en la ejecución de los contratos de consultoría, las firmas consultoras deban seguir estrictos requisitos de miembros de equipo con demostrada experiencia en el tema de integración regional. Para lo anterior, se planea crear una plantilla general de TdR para los diferentes tipos de consultorías, que permita elegir consultores con las capacidades técnicas y los conocimientos suficientes para entregar productos de calidad en la materia. Finalmente, se identifican riesgos relacionados al impacto de la pandemia de COVID-19 y las consecuentes restricciones de movilidad implementadas en los países beneficiarios de la CT, las cuales pueden retrasar el cronograma de las actividades que requieran trabajo de campo, tales como encuestas y eventos.

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

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

## **VIII. Salvaguardias ambientales**

- 8.1 La clasificación de esta operación de acuerdo con las salvaguardias ambientales (OP-703) es "C". Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#).

### **Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente - RG-T3908](#)

[Matriz de Resultados - RG-T3908](#)

[Términos de Referencia - RG-T3908](#)

[Plan de Adquisiciones - RG-T3908](#)