

REGIONAL

APOYO A LA PUESTA EN MARCHA DE LA INICIATIVA CARGO PASS Y A LAS INVERSIONES FRONTERIZAS EN CENTROAMÉRICA

(RG-T5056)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Mendez Mejia, Erick Daniel (PTI/TIN); Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto: Poveda, Rafael Antonio (INE/TSP); Abogado: Landazuri-levey, Maria C. (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Bustos Brenes, Juan (PTI/TIN); Dorantes Gomez, Angela Carmelia (PTI/TIN); Farinaccio, Alessandro (VPS/ESG); Matute Cano, Vera (VPS/ESG); Miranda, Roberto (CID/AMC); Pazos Viladegut, Jose Efraim (PTI/TIN); Puig Gabarro, Pau (IFD/CMF); Rubio Fernandez Eva (TTD/TTR).

REGIONAL		
APOYO A LA PUESTA EN MARCHA DE LA INICIATIVA CARGO PASS Y A LAS INVERSIONES FRONTERIZAS EN CENTROAMÉRICA		
RG-T5056		
RESUMEN DEL PROYECTO		
Tipo de Operación:	Cooperación Técnica	
Sector:	TRANSPORTE	
Subsector:	PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA, TRANSPORTE MULTIMODAL Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	
Taxonomía de la CT:	Apoyo al Cliente	
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	N/A	
Unidad Técnica Responsable:	PTI/TIN-División de Comercio e Inversión	
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	PTI/TIN-División de Comercio e Inversión	
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank	
OBJETIVO DEL PROYECTO		
El objetivo general de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar acciones orientadas a la implementación de la iniciativa Cargo Pass como parte del fortalecimiento de la productividad e integración económica promovido por el programa América en el Centro. Dentro de la CT se propone el desarrollo de estudios técnicos y la definición de condiciones habilitantes necesarias para su implementación en los corredores logísticos regionales, además de una estrategia regional para incluir Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) a escala de paisajes para corredores viales.		
INFORMACIÓN FINANCIERA		
Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	P1A - OC SDP Pilar 1 - Prioridades Estratégicas - Programas e Iniciativas Regionales	725.000
Financiamiento Total		725.000
Financiamiento de Contrapartida		0
Presupuesto Total del Proyecto		725.000
Donantes:	N/A	
Periodo de Desembolso:	36 meses	
Periodo de Ejecución:	36 meses	
INFORMACIÓN FINANCIERA ADICIONAL		
N/A		

I. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVO

- 1.1 **Diagnóstico.** Los países de Centroamérica han impulsado un proceso sostenido de integración económica y facilitación del comercio, apoyado por importantes inversiones en infraestructura logística, modernización de puestos fronterizos, armonización normativa y digitalización de procesos comerciales. Estas inversiones han permitido consolidar el Corredor Pacífico como el principal eje logístico regional, por donde circula aproximadamente el [90% del comercio terrestre intrarregional](#).

- 1.2 Entre 2015 y 2025, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha apoyado a los países de la región mediante operaciones de préstamo y CTs. orientadas a la modernización de infraestructura fronteriza, fortalecimiento institucional, digitalización aduanera y mejora de la conectividad regional. Este proceso ha sido de forma regional por medio de instancias como la Secretaria de Integración Económica Centroamericana (SIECA¹) o mediante apoyo directo a los países mediante operaciones de inversión ([3484/BL-NI](#); [3488/OC-CR](#), [4517/OC-PN](#), entre otros).
- 1.3 A pesar de los esfuerzos, la competitividad logística regional continúa enfrentando restricciones estructurales que limitan la plena materialización de los beneficios derivados de dichas inversiones. Los costos de transporte en Centroamérica pueden ser hasta [nueve veces superiores](#) a los observados en economías avanzadas, reduciendo la competitividad de las exportaciones y encareciendo el comercio intrarregional. Los desafíos pueden agruparse en tres grandes ámbitos: (i) congestión para el acceso a los pasos fronterizos; (ii) limitada trazabilidad y seguridad de la carga a lo largo de los corredores logísticos; y (iii) insuficiente disponibilidad de servicios logísticos especializados para la carga y los transportistas.
- 1.4 Los [Estudios de Tiempos de Despacho Regional](#) (ETD) desarrollados por la SIECA evidencian que los tiempos promedio de permanencia de las unidades de transporte en los principales puestos fronterizos de la región continúan siendo elevados y presentan una alta variabilidad entre fronteras y entre sentidos de circulación, registrándose congestión vehicular, duplicidad de controles, limitada coordinación interinstitucional y restricciones de capacidad instalada. Los estudios regionales también muestran que una proporción significativa del tiempo total de cruce corresponde al tiempo de espera previo al ingreso a las instalaciones fronterizas, situación que genera largas filas de camiones, mayores costos operativos para el sector transporte y pérdidas de competitividad para el comercio regional.
- 1.5 Productos generados en el marco de la CT "Toolkit para la Integración Profunda del Triángulo Norte de Centroamérica" ([ATN/OC-21398-RG](#)) evidenciaron que los Operadores Económicos Autorizados (OEA) registrados a nivel regional no perciben plenamente los beneficios asociados a su certificación, lo que ha incidido en una menor participación de operadores en dichos programas. Asimismo, existen diferencias importantes entre los países respecto al grado de desarrollo de sus programas OEA, los mecanismos de reconocimiento mutuo y la [cantidad de operadores certificados](#), limitando la implementación de esquemas regionales de facilitación basados en confianza, tales como carriles exclusivos para operadores certificados.
- 1.6 Si bien la región avanzó con el desarrollo de un [Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística](#), la región presenta una limitada disponibilidad de infraestructura y servicios logísticos complementarios, tales como centros de

¹ El BID ha apoyado el desarrollo de CT's regionales para la facilitación de comercio que han permitido el desarrollo de instrumentos como la [Plataforma Digital de Comercio Centroamericana](#) la Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio, entre otros.

camiones, áreas seguras de descanso para conductores, hubs agro-logísticos y otros recintos especializados para la atención de la carga. Esta situación restringe la prestación de servicios de valor agregado, afecta las condiciones operativas y de seguridad del transporte terrestre e incrementa los costos logísticos asociados al comercio intrarregional. Bajo este marco, el Banco a través de la [ATN/OC-20919-RG](#) – “Apoyo a la implementación del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 de Centroamérica” ha apoyado a la región desarrollar: (i) la actualización del estudio de la propuesta operativa de Cargo Pass a nivel de factibilidad; (ii) el diseño de esquemas de gobernanza y financiamiento para proyectos regionales priorizados; y (iii) la creación de comunidades de práctica, talleres y espacios de coordinación regional con SIECA, Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) y Consejo de Ministros de Hacienda o Finanzas de Centroamérica, Panamá y República Dominicana (COSEFIN) para la implementación de Cargo Pass.

- 1.7 **Solicitud.** En el marco del programa regional *América en el Centro*, el BID ha identificado una oportunidad para avanzar en una nueva generación de intervenciones regionales que complementen y amplifiquen el impacto de las inversiones realizadas durante la última década en infraestructura fronteriza y vial, modernización aduanera y facilitación del comercio. En este contexto, el Banco, en coordinación con las autoridades de finanzas, transporte y comercio de la región, ha estructurado la iniciativa [Cargo Pass](#), orientada a establecer un mercado regional de servicios logísticos que permita un movimiento de carga más ágil, seguro y trazable a lo largo de los corredores logísticos centroamericanos, con énfasis en los principales operadores de carga. La iniciativa contempla tres componentes: (i) paso ágil en fronteras para operadores certificados a nivel regional; (ii) fibra óptica para asegurar la trazabilidad de la carga en el Corredor Pacífico; y (iii) recintos logísticos que provean servicios para la carga y transportistas. La presente CT se orienta a generar los estudios técnicos, metodologías e insumos necesarios para avanzar con la implementación de Cargo Pass. Su ejecución será desarrollada en estrecha coordinación con la SIECA, las administraciones aduaneras y las demás instituciones competentes de los países participantes, con el fin de asegurar que los productos generados respondan a las prioridades regionales y constituyan la base técnica para futuras inversiones y acciones de integración regional.
- 1.8 **Objetivo.** El objetivo general de esta CT es apoyar acciones orientadas a la implementación de la iniciativa Cargo Pass como parte del fortalecimiento de la productividad e integración económica promovido por el programa *América en el Centro*. Dentro de la CT se propone el desarrollo de estudios técnicos y la definición de condiciones habilitantes necesarias para su implementación en los corredores logísticos regionales, además de una estrategia regional para incluir Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) a escala de paisajes para corredores viales. Los objetivos específicos de la CT son: (i) desarrollar un estudio regional de tiempo de despacho en la región²; (ii) fortalecer los programas nacionales de

² Este estudio estará alineado con la definición de la Organización Mundial de Aduanas (OMA): Mide el tiempo exacto que tardan los trámites de importación, exportación y tránsito de mercancías desde su arribo hasta su levante, identificando cuellos de botella para mejorar la eficiencia comercial.

OEA, promoviendo mecanismos regionales para la operacionalización de los acuerdos de reconocimiento mutuo, la certificación de actores de los distintos eslabones de la cadenas de suministro y la participación de autoridades de control fronterizo además de aduanas (sanidad, agricultura, etc.); (iii) elaborar estudios técnicos de ingeniería tecnológica y civil, económicos, sostenibilidad financiera y de viabilidad que permitan definir el modelo de gobernanza de implementación de Cargo Pass y priorizar inversiones estratégicas para el desarrollo de los proyectos piloto en la región; y (iv) implementar una estrategia regional de SBN para corredores viales, promover espacios de dialogo en la región relacionados con soluciones para mejorar la logística de cargas, la facilitación del comercio y la integración regional.

1.9 Como resultado de la CT se espera contar con: (i) una actualización regional de la medición de tiempos de despacho y desempeño logístico para corredores prioritarios que brinde insumos para decisiones regionales de logística y facilitación de comercio; (ii) propuestas y hojas de ruta para el fortalecimiento y armonización regional de los programas OEA, orientadas a la implementación de mecanismos diferenciados para operadores confiables; y (iii) estudios técnicos, financieros, institucionales y de gobernanza que sustenten la implementación de Cargo Pass, incluyendo la identificación y priorización de inversiones en infraestructura física y digital para la implementación del pilotaje en la región y una estrategia regional de SBN para corredores viales.

1.10 **Complementariedad.** La presente CT se encuentra estrechamente vinculada a un conjunto de operaciones de inversión financiadas por el BID orientadas al fortalecimiento de la infraestructura logística, la modernización de los puestos fronterizos y la facilitación del comercio en Centroamérica. Entre estas operaciones destacan el Programa de Integración Fronteriza de Costa Rica ([3488/OC-CR](#)), el Programa de Facilitación del Comercio y de las Inversiones en El Salvador ([5851/OC-ES](#)), el Programa para el Fortalecimiento de la Seguridad de la Carga y Facilitación del Comercio Exterior ([GU-L1197](#)) en preparación, el Programa para el Fortalecimiento Institucional y Operativo de la Administración Aduanera ([5694/BL-HO](#)) y el Programa de Integración Logística Aduanera de Panamá ([4517/OC-PN](#)), Apoyo a la implementación del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 de Centroamérica ([ATN/OC-20919-RG](#)), el [ES-L1185](#) CCLIP y Primera Operación del Programa de Integración y Logística en El Salvador en preparación.

1.11 A continuación, se detalla cuadro resumen de las operaciones indicadas:

Operación	País	Estado	Monto BID (US\$ millones)
3488/OC-CR	Costa Rica	Cerrado	100
3484/BL-NI	Nicaragua	Cerrado	79
5851/OC-ES	El Salvador	En ejecución	84
GU-L1197	Guatemala	En preparación	100
5694/BL-HO	Honduras	En ejecución	50 ³
4517/OC-PN	Panamá	En ejecución	77

³ El proyecto se encuentra en reformulación que incrementaría la inversión.

- 1.12 Estas operaciones contemplan inversiones en infraestructura física, equipamiento, modernización de puestos fronterizos, corredores logísticos y fortalecimiento institucional, contribuyendo al mejoramiento de la conectividad regional y la competitividad del comercio intrarregional. No obstante, para maximizar los beneficios derivados de estas inversiones resulta necesario avanzar hacia mecanismos regionales armonizados e interoperables que permitan una operación coordinada de los corredores logísticos regionales.
- 1.13 Adicionalmente, complementa los esfuerzos regionales impulsados por la SIECA, el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) y las administraciones aduaneras de la región para implementar la [Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad](#), fortalecer la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (PDCC) y profundizar el proceso de integración económica regional.
- 1.14 Adicionalmente, la operación se alinea con el programa regional *América en el Centro*, contribuyendo a la implementación de las actividades estratégicas de “Modernización de corredores logísticos regionales” y “Facilitación del comercio transfronterizo, promoción de las inversiones y acceso a mercados” dentro del pilar de Productividad e Integración Económica, en tanto contribuye a la modernización y digitalización de corredores logísticos priorizados en el Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035, así como el fortalecimiento y ampliación de los programas de OEA y otras medidas para la modernización fronteriza, en línea con la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad 2023. También contribuye a mejorar la resiliencia en los proyectos carreteros con una estrategia regional para incluir SBN en el ciclo de inversión como parte del pilar de Adaptación y Resiliencia Climática.
- 1.15 Finalmente, la CT complementa estudios y CTs regionales previamente financiadas por el Banco, incluyendo la operación [ATN/OC-21398-RG](#) “Toolkit para la Integración Profunda del Triángulo Norte de Centroamérica”, la [ATN/OC-20848-RG](#) “Apoyo a la Implementación de la Estrategia de Facilitación de Comercio de Centro América”, la [ATN/OC-20919-RG](#) “Apoyo a la implementación del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 de Centroamérica” y la [ATN/OC-21672-RG, ATN/OC-21673-RG, ATN/OC-21674-RG](#) “Apoyando la implementación de América en el Centro en los países de CAPDR”, cuyos hallazgos constituyen insumos relevantes para el diseño e implementación de mecanismos regionales de optimización logística y facilitación del comercio basados en confianza y gestión coordinada de riesgos.
- 1.16 **Alineación Estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (GN-3159-12) y se alinea con el objetivo de: impulsar un crecimiento regional sostenible dado que promueve soluciones regionales frente a desafíos compartidos y fortalece la integración económica, la productividad y la competitividad regional, contribuyendo así al crecimiento sostenible de Centroamérica. Asimismo, la CT se alinea con el área de enfoque operativo de Integración Regional, dado que promueve soluciones regionales coordinadas para enfrentar desafíos comunes relacionados con la logística, la facilitación del comercio y la conectividad de los corredores de carga.

- 1.17 La CT se alinea con América en el Centro Programa de Desarrollo Para Centroamérica, Panamá y República Dominicana 2024-2030 (GN-3233) con el pilar de Productividad e Integración Económica, ya que contribuirá a mejorar el desempeño logístico de los corredores regionales mediante el fortalecimiento de mecanismos de facilitación del comercio, la reducción de tiempos y costos asociados al movimiento de mercancías y el desarrollo de condiciones habilitantes para la implementación de Cargo Pass.
- 1.18 En cuanto a los Indicadores de Alineación Estratégica del Marco de Impacto Adicional (GN-3195-8), la CT se alinea con apoyo el crecimiento económico sostenible ya que contribuirá a mejorar las condiciones para el comercio regional mediante acciones orientadas a incrementar la eficiencia logística, fortalecer la facilitación del comercio y reducir fricciones operativas en los principales corredores de carga de Centroamérica.
- 1.19 La CT es consistente con el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-11), dado que contribuirá al fortalecimiento de la facilitación del comercio, la integración regional y la mejora del desempeño logístico mediante el desarrollo de mecanismos regionales orientados a reducir los costos de transacción, mejorar la coordinación entre países y aumentar la competitividad regional.
- 1.20 En cuanto a las Estrategias País⁴, la CT se vincula de manera particular con las prioridades de los países participantes en materia de facilitación del comercio, integración regional, competitividad, seguridad de la carga, infraestructura logística y transformación digital. Con la Estrategia País de Guatemala 2024-2028 (GN-3260-1), se alinea con el área prioritaria de desarrollo del sector privado con el objetivo de impulsar la competitividad a través del desarrollo de infraestructura productiva donde “se busca mejorar la competitividad de las empresas para que sus productos puedan alcanzar un mayor número de mercados e incorporarse a nuevas cadenas de valor. Una parte de los esfuerzos se enfocará en infraestructura vial, mejorando la calidad de los principales corredores logísticos”. Por su parte, la Estrategia País de El Salvador 2025-2029 (GN-3299-3), se alinea con el área prioritaria de fomentar un sector privado competitivo mediante los objetivos de: (i) mejorar la infraestructura productiva; y (ii) facilitar el comercio, la logística y la integración regional, que permita mejorar la competitividad del sector privado. En el caso de la Estrategia País de Honduras 2025-2026 (GN-2944-3), se alinea con el área prioritaria de expansión de oportunidades productivas sostenibles con el objetivo de mejorar el desempeño logístico porque fortalece la infraestructura y la gestión de los pasos fronterizos, contribuyendo a mejorar la eficiencia logística, reducir los tiempos y costos del comercio y facilitar la integración comercial.
- 1.21 La CT también se encuentra alineada con la [Estrategia País de Costa Rica 2024-2027](#) (GN-3250), la cual identifica entre sus pilares de intervención “un entorno habilitante para el sector privado, se enfocará en intervenciones que estimulen una mayor participación del sector privado en el desarrollo económico. Por un lado, las acciones se centrarán en facilitar el comercio internacional —

⁴ En el caso de Nicaragua, aunque no hay una Estrategia de País formal desde 2019, el BID mantiene un diálogo técnico continuo con Nicaragua.

simplificando procedimientos que acompañen la modernización de la infraestructura física y dotando a las empresas exportadoras, importadoras y cadenas productivas de soluciones financieras innovadoras— y en promover reformas que incentiven la llegada de inversión extranjera.”

- 1.22 También, la CT se alinea con la [Estrategia País del Grupo BID con Panamá 2025-2029](#) (GN-3289), particularmente al comprender elementos de América en el Centro dentro de sus pilares, tales como, promover un crecimiento sostenible liderado por el sector privado y el aprovechamiento de los activos estratégicos del país con le objetivo de apoyar inversiones estratégicas en infraestructura clave y áreas que fomenten el comercio, incluyendo su plataforma logística y de conectividad regional. La operación contribuirá al fortalecimiento de la competitividad logística, la facilitación del comercio y la integración regional, potenciando el rol de Panamá como nodo logístico regional y mejorando la eficiencia de los corredores comerciales centroamericanos.
- 1.23 Finalmente, la CT se alinea con el Programa para el Desarrollo Estratégico del Capital Ordinario (OC SDP) - Pilar 1 – Programas e Iniciativas Regionales – América en el Centro (P1A) (GN-2819-25), con la categoría de Programas e Iniciativas Regionales, al contribuir a la consolidación de los resultados del Programa de Integración Fronteriza, una intervención que forma parte de la iniciativa regional América en el Centro. Mediante la sistematización de resultados, la generación de evidencia y el fortalecimiento de la sostenibilidad institucional de las inversiones, la CT apoya la implementación continua de una iniciativa regional de alto impacto, favoreciendo la replicabilidad de buenas prácticas y el escalamiento de soluciones para la facilitación del comercio y la integración regional.

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componente I. Fortalecimiento regional de los programas de OEA (US\$125.000).** Este componente se orienta a los programas regionales de OEA como mecanismo habilitador para la implementación de Cargo Pass, promoviendo la armonización regional, el fortalecimiento de la estandarización, reconocimiento regional y el desarrollo de un modelo regional de gestión de beneficios que permita la aplicación interoperable de incentivos para los operadores certificados, considerando que mucha de la información se puede gestionar mediante la PDCC. Este componente financiará: (i) diseño de un prototipo para la implementación de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) bajo un enfoque regional de OEA y su interoperabilidad con la PDCC y (ii) desarrollo de funcionalidades para la implementación del prototipo regional de OEA; y (iii) espacios de dialogo a nivel de país y regionales para para la validación técnica, armonización y consenso de las propuestas desarrolladas, incluyendo aquellas relacionadas con la operación digital de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo y otros beneficios regionales asociados a Cargo Pass.
- 2.2 **Resultados esperados.** Se espera contar con un mecanismo regional de OEA, validado y acordado regionalmente, que constituye la base para la implementación progresiva de los beneficios de Cargo Pass mediante la PDCC.

- 2.3 **Componente II. Actualización regional de los tiempos de despacho y desempeño logístico en el Corredor Pacífico (US\$300.000).** El componente buscar generar información actualizada y comparable sobre el desempeño de los corredores logísticos regionales mediante la actualización de los Estudios de Tiempos de Despacho Regional (ETD), a fin de establecer líneas base para la implementación y monitoreo de Cargo Pass. Este componente financiará mediante la contratación de una firma consultora: (i) la actualización de los Estudios de Tiempos de Despacho Regional en corredores y puestos fronterizos prioritarios; (ii) planes de implementación y seguimiento de Cargo Pass derivados de los Estudios de Tiempos de Despacho Regional; y (iii) la socialización y validación regional de los resultados obtenidos.
- 2.4 **Resultados esperados.** Se contará con estudios actualizados de tiempos de despacho, líneas base regionales de desempeño logístico y recomendaciones para la mejora de la eficiencia operativa en corredores y pasos fronterizos prioritarios.
- 2.5 **Componente III. Estudios para la implementación del proyecto de Cargo Pass (US\$250.000).** Con este componente se elaborarán los estudios técnicos, económicos, financieros, institucionales y de gobernanza requeridos para la implementación piloto de la iniciativa Cargo Pass en corredores logísticos seleccionados. Este componente financiará la contratación de consultores que apoyen la elaboración de: (i) estudio de Infraestructura Civil y Tecnológica de proyectos piloto requerida para la implementación de Cargo Pass; (ii) estudio de Propuesta Borrador del Marco Normativo e Institucional del ente gestor del Cargo Pass; (iii) estudio de Factibilidad y Sostenibilidad Financiera de Cargo Pass; y (iv) Estrategia para la Resiliencia del Programa Cargo Pass mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN) a Escala de Paisaje.
- 2.6 **Resultados esperados.** Se espera contar con estudios de viabilidad y factibilidad concluidos, modelos operativos y de gobernanza definidos, así como una cartera priorizada de inversiones y acciones para la implementación piloto de Cargo Pass.
- 2.7 **Componente IV. Espacios de dialogo, divulgación, coordinación y apoyo logístico para la implementación de la CT (US\$50.000).** Con este componente se pretende incluir actividades para contar con espacios de trabajo para la divulgación, coordinación y fortalecimiento de capacidades las cuales comprenderán la realización de reuniones técnicas, talleres presenciales y/o virtuales, mesas de trabajo, actividades de validación y socialización de resultados, así como misiones técnicas necesarias para el desarrollo de los estudios contemplados en la CT. Estas actividades estarán dirigidas, según corresponda, a representantes de la SIECA, administraciones aduaneras, ministerios competentes, autoridades de frontera, instituciones responsables de la facilitación del comercio, operadores económicos autorizados, gremios del sector transporte y logística, organismos regionales y otros actores relevantes para la implementación de Cargo Pass. La cantidad, modalidad, sede y alcance específico de estas actividades serán definidos durante la ejecución de la CT, en función del avance de los estudios, las necesidades de coordinación regional y las prioridades acordadas entre el Banco y los países participantes. se pretende facilitar la coordinación regional, la divulgación de resultados y el desarrollo de actividades de validación necesarias para la adecuada ejecución de la CT.

- 2.8 **Resultados esperados.** Se espera contar con resultados y productos técnicos ampliamente difundidos y validados por los actores regionales, fortaleciendo la apropiación institucional y la coordinación entre los países participantes.
- 2.9 **Beneficiarios.** Las principales entidades beneficiarias son las autoridades aduaneras de la región, así como el sector privado, representado por los OEAs, direcciones y secretarías de transporte e infraestructura y miembros de la Comisión Técnica Regional de Movilidad y logística (CTRML).

III. PRESUPUESTO

- 3.1 **Presupuesto.** El presupuesto total de la CT es de US\$725.000, provenientes de fondos del Programa para el Desarrollo Estratégico del Capital Ordinario (OC SDP) - Pilar 1 – Programas e Iniciativas Regionales – América en el Centro (P1A) (GN-2819-25).

Presupuesto en US\$		
Componente	BID OC SDP – P1A	Total
Componente I. Fortalecimiento regional de los programas de OEA.	125.000	125.000
Componente II. Actualización regional de los tiempos de despacho y desempeño logístico en el Corredor del Pacífico.	300.000	300.000
Componente III. Estudios para la implementación del proyecto de Cargo Pass	250.000	250.000
Componente IV. Espacios de dialogo, divulgación, coordinación y apoyo logístico para la implementación de la CT	50.000	50.000
Total	725.000	725.000

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 El BID será el ejecutor de la CT, a solicitud de SIECA mediante oficio SG-0685-2026, y de acuerdo con las directrices y requisitos establecidos en la Política de CT (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de CT y asuntos conexos (OP-619-4), a través de la Unidad de Comercio e Inversión (PTI/TIN) del Sector de Productividad, Comercio e Innovación. La ejecución por parte del Banco se justifica por las siguientes razones: (i) la naturaleza regional y multinacional de la operación; (ii) por la amplia experiencia técnica del banco en la materia, derivada de los esfuerzos en programas de esta naturaleza a nivel regional; y (iii) la necesidad de asegurar un enfoque metodológico homogéneo entre los países.
- 4.2 Dado que la presente CT será ejecutada por el BID, no se requiere una evaluación de la capacidad institucional de una agencia ejecutora externa. Todas las

actividades fiduciarias, incluyendo los procesos de contratación y administración financiera, serán realizadas por el Banco de conformidad con sus políticas y procedimientos aplicables. En consecuencia, las adquisiciones financiadas con recursos de la CT estarán sujetas a los mecanismos de supervisión y control establecidos por el Banco.

- 4.3 **Adquisiciones.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta CT han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650); y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.
- 4.4 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El período de desembolsos y ejecución es de 36 meses.
- 4.5 **Gestión Financiera.** Dado que la CT será ejecutada directamente por el BID, la gestión financiera de la operación se regirá por los procedimientos, normas y políticas internas del Banco, garantizando transparencia, eficiencia y cumplimiento de los estándares institucionales.
- 4.6 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión.** La supervisión de esta CT estará a cargo de la División de Integración y Comercio (PTI/TIN), quien será responsable de la ejecución técnica y administrativa. Para ello, contará con el apoyo del equipo técnico del Banco, lo que permitirá coordinar aspectos operativos y facilitar el diálogo con el beneficiario.
- 4.7 El monitoreo de los avances se realizará de manera continua a través del Sistema de Seguimiento y Presentación de Informes de CT (TCM, por sus siglas en inglés). Este instrumento permitirá registrar de forma sistemática tanto el avance físico como el financiero de la operación, además de generar los informes de ejecución anuales, reportes requeridos por los donantes, conforme a los parámetros y requisitos establecidos para la fuente de financiamiento de esta CT.
- 4.8 Debido a que esta CT será ejecutada por el Banco, no se prevén costos de supervisión adicionales con cargo al presupuesto.
- 4.9 **Evaluación.** Considerando que esta CT es ejecutada por el Banco, no se prevén auditorías externas.

V. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 La implementación de la presente CT enfrenta riesgos asociados principalmente a la naturaleza regional de la operación y a la participación de múltiples actores institucionales. No obstante, se considera que podrán mitigarse mediante mecanismos de coordinación y acompañamiento técnico por parte del Banco.
- 5.2 Un primer riesgo corresponde a la existencia de diferencias en los niveles de avance institucional, normativo y operativo entre los países participantes,

particularmente en relación con los programas de la OEA, la digitalización de procesos y los esquemas de facilitación del comercio. Esta situación podría afectar el alcance y la comparabilidad de los estudios regionales, así como retrasar la definición de mecanismos armonizados para la implementación de Cargo Pass. Para mitigar este riesgo, la CT promoverá procesos de validación técnica regional, la participación permanente de las instituciones nacionales competentes y el desarrollo de propuestas graduales y flexibles que consideren las particularidades de cada país.

- 5.3 Un segundo riesgo está asociado a la colaboración institucional requerida para la actualización de los Estudios de Tiempos de Despacho y la elaboración de los estudios técnicos previstos, así como diferentes actores involucrados como la Unión Europea (UE) y la SIECA. Limitaciones en el acceso a información o retrasos en su suministro podrían afectar los plazos de ejecución y la calidad de los productos. Como medida de mitigación, el Banco trabajará en estrecha coordinación con la UE y la SIECA para mantener un diálogo constante con las instituciones competentes para acordar oportunamente los requerimientos de información y establecer mecanismos de intercambio y validación de datos. Así mismo, la medición de tiempo se complementará con otros donantes como la UE lo que permitirá mejor apropiación por parte de los países.
- 5.4 Asimismo, la participación de múltiples instituciones nacionales y regionales podría generar riesgos de coordinación interinstitucional y retrasos en la validación de productos técnicos, afectando el cronograma de ejecución de la CT. Para mitigar este riesgo, el Banco promoverá mecanismos de coordinación regional, espacios de diálogo, reuniones periódicas de seguimiento y procesos de socialización temprana de los resultados, con el fin de asegurar la apropiación institucional y el consenso entre los actores participantes.
- 5.5 Finalmente, cambios en las prioridades institucionales o en el contexto político de los países participantes podrían afectar la continuidad de algunas iniciativas o retrasar la implementación de las recomendaciones derivadas de la CT. Este riesgo se mitigará mediante la estrecha articulación de la operación con los mecanismos regionales existentes, particularmente la SIECA y el COMIECO, así como mediante la participación de las instituciones nacionales responsables durante todo el proceso de ejecución.
- 5.6 Dada la naturaleza de la operación, no se prevé la necesidad de establecer componentes por fases ni la adopción de arreglos especiales de ejecución, tales como reformas legales o la aprobación de instrumentos normativos específicos, para la ejecución de la presente CT. No obstante, la implementación futura de la iniciativa Cargo Pass podrá requerir adecuaciones normativas, acuerdos regionales y mecanismos adicionales de coordinación institucional, los cuales serán identificados y analizados en el marco de los estudios financiados por esta CT.
- 5.7 **Propiedad Intelectual.** Todos los productos, conocimientos, informes, herramientas, datos o cualquier otro tipo de información generada como resultado de la presente CT serán de propiedad exclusiva del BID. y podrán ponerse a disposición del público bajo licencia de *creative commons*. No obstante, a solicitud de un beneficiario, de acuerdo con lo previsto en el párrafo en AM-331, se podrá

también licenciar y/o transferir la propiedad intelectual de dichos productos a uno o más beneficiarios a través de compromisos contractuales específicos que se elaborarán con la asesoría del Departamento Legal.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No se prevé ninguna excepción a las Políticas del Banco.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 Esta CT está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y los estudios ambientales y sociales asociados a los mismos; por lo tanto, los términos de referencia y los productos de esta TC son y serán consistentes, respectivamente, con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (ESPF, por sus siglas en inglés) del Banco.

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I: Solicitud del Cliente
- Anexo II: Matriz de Resultados
- Anexo III: Términos de Referencia
- Anexo IV: Plan de Adquisiciones