

## Documento de Cooperación Técnica (CT)

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	EL SALVADOR
▪ Nombre de la CT:	Apoyo para la preparación del Programa de Mejora de Tecnología Portuaria y Facilitación Comercial
▪ Número de CT:	ES-T1360
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP) Líder del Equipo; Guerrero, Pablo (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Ocampo Sanchez, Fernando Jose (INT/TIN) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Alejandro Sorto (CID/CES); Indo Lazaro (INE/TSP); Lucenti, Krista (INT/TIN); Lugo Moreno, Monica Bibiana (LEG/SGO); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Pereira, Pablo Andres
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	ES-L1157.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	10 Mar 2023.
▪ Beneficiario:	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B); OC SDP Ventanilla 2 - Integración(W2D)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	OC SDP Window 2 - Infrastructure (W2B): US\$100,000.00 OC SDP Window 2 - Integration (W2D): US\$200,000.00 Total: US\$300,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Mayo 2023
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CES-Representación El Salvador
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

### II. Descripción del Préstamo Asociado

- 2.1 El Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157) tiene por objetivo acelerar la inserción internacional de El Salvador (ES) en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; y (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos.
- 2.2 La operación contempla los siguientes componentes: (i) Mejora a la operación portuaria; (ii) Ecosistema digital moderno y transparente de comercio exterior; y (iii) Mejora de la digitalización del control aduanero. Además, incluye un apartado de gestión y administración, evaluación y auditorías.

- 2.3 Esta operación corresponde a un Programa de Obras Específicas (ESP) por un monto de US\$72.000.000. En este contexto, desde la aprobación del Perfil de Proyecto, en febrero de 2023, se ha avanzado en la preparación de esta documentación y en el desarrollo de estudios necesarios para los proyectos a financiar. Se pronostica una aprobación de esta operación en el tercer trimestre de 2023.

### III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es fortalecer la preparación e implementación del Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria (ES-L1157), apoyando específicamente las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa. En concreto, se financiarán: (i) estudios técnicos de ingeniería, socioambientales y otros; y (ii) estudios y actividades en áreas estratégicas como cambio climático y resiliencia, igualdad de género y diversidad, fortalecimiento institucional, operativa portuaria y alternativas financieras para el desarrollo del Puerto de Acajutla, entre otros.
- 3.2 **Justificación.** ES es una economía pequeña, abierta y dependiente del desempeño económico de sus principales socios comerciales y del envío de las remesas. Actualmente se recupera de los efectos de la pandemia de COVID-19 y shocks externos<sup>1</sup>, esperándose un crecimiento económico por debajo del 2% del Producto Interno Bruto (PIB) para 2023 y 2024 ante un contexto interno y mundial adversos<sup>2</sup>. En particular, las secuelas de la crisis del COVID-19 (elevada inflación, deterioro fiscal y endeudamiento público) y el aumento del déficit de balanza comercial (ocasionado entre otros por el aumento de los precios internacionales del petróleo) son factores de riesgo<sup>3</sup> que podrían restringir el crecimiento futuro (FMI, 2022).
- 3.3 Este contexto resalta la importancia de reducir los costos del comercio internacional, así como acelerar la inserción de ES para atender desafíos al desarrollo<sup>4</sup> y sostener su crecimiento económico futuro. Los avances en la facilitación comercial y la reducción de costos de transporte y transacción en el puerto fortalecerían la inserción internacional del país<sup>5</sup> y su integración regional, especialmente ante potenciales oportunidades de participación en eslabones de las cadenas globales o regionales de valor<sup>6</sup> ([BID, 2021](#)) y la internacionalización de las pymes ([CEPAL, 2021](#)).

---

<sup>1</sup> La pandemia generó una contracción económica de 8,2% del PBI (2020) tras un prolongado período de estricta cuarentena. Frente al incremento del gasto público, la deuda pública incrementó del 70,2% al 88,1% del PIB (2020). A pesar de ser uno de los países con mayor densidad poblacional de América Latina, el país tuvo una de las tasas más bajas de infecciones y muertes reportadas por COVID-19 y una tasa de vacunación relativamente alta.

<sup>2</sup> [REO, Fondo Monetario Internacional \(FMI\), 2022](#).

<sup>3</sup> Al cierre del año 2022, la inflación interanual fue de 7,3% y la deuda pública se espera alcance el 80% del PIB debido al rebote post pandémico y recompra parcial de bonos 2023 – 2025. El déficit fiscal se proyecta en un 4,7% del PIB (promedio 2016-19 del 2,8% del PIB) producto del incremento de pago de intereses y prórroga de subsidios. El déficit de la balanza comercial se estima con un cierre histórico cercano al 27% del PIB, su magnitud más alta desde 2008.

<sup>4</sup> Ver retos al desarrollo del país ([CDC, 2019](#)). Se identifica como prioritario cerrar la brecha de infraestructura para reducir costos y tiempos logísticos y ampliar oportunidades productivas para expandir las exportaciones y aprovechar una mejor inserción en mercados internacionales. Se concluye que la agenda de facilitación comercial es crucial para mejorar la competitividad internacional e incrementar el comercio intrarregional.

<sup>5</sup> Se destaca el hecho de que ES es una economía dolarizada. En ausencia de herramientas de política monetaria, la reducción de costos logísticos es fundamental para la facilitación del comercio.

<sup>6</sup> Se estima que esta integración podría generar un incremento potencial de exportaciones para ES por US\$1.050 millones sólo en bienes (BID 2022).

- 3.4 Sin embargo, ES se ubica en la posición 101 de 161 países de acuerdo con el Indicador de Desempeño Logístico ([BM, 2018](#)) y presenta rezagos en materia de conectividad portuaria y eficiencia de servicios portuarios, entre otros. Por ello, mejorar la logística y el transporte de carga es fundamental para incrementar la inserción en el comercio mundial<sup>7</sup>.
- 3.5 El Puerto de Acajutla canaliza en promedio el 52% del volumen total de exportaciones e importaciones del país<sup>8</sup> y tiene desafíos en la operación intra-portuaria, logística terrestre y gestión integral de su área funcional. Sin embargo, La eficiencia en la operación del Puerto de Acajutla y la conectividad que ofrece al comercio del país es baja<sup>9</sup>. De acuerdo con estudios recientes del BID, el puerto debe modernizar su esquema de operación<sup>10</sup> ya que ésta no es sostenible por la limitada capacidad de la infraestructura existente para atender la creciente demanda y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables con los puertos competidores<sup>11</sup>. Se identifican estrangulamientos en los flujos de entrada y salida al recinto portuario y deficiencias de infraestructura de recepción, así como prácticas de despacho de carga, operativas y de gestión sub-óptimas y congestiones en los espacios portuarios que producen demoras en la gestión de cargas y sobrecostos logísticos. Los tiempos de carga y descarga de buques y el tiempo de permanencia de contenedores en el puerto son elevados<sup>12</sup>, generando presiones de capacidad y externalidades negativas. El puerto fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño *off-shore* típico de los que operan con cargas a granel y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Esta configuración afecta la eficiencia y productividad de Acajutla.
- 3.6 **Cambio climático.** El Plan Nacional de Adaptación<sup>13</sup> del país indica que, a lo largo de la historia, ES ha sufrido el impacto de diferentes eventos climáticos, que incluyen tanto lluvias extremas y ciclones tropicales, como sequías prolongadas, dejando elevadas pérdidas y daños, comprometiendo el desarrollo económico y social del país. Durante las últimas tres décadas, el impacto económico causado por el cambio climático ha tenido un coste de US\$2.200 millones para la economía del país<sup>14</sup>. Se espera un incremento de los efectos adversos ocasionados por el cambio climático y de la frecuencia de eventos climáticos extremos, que afecta tanto a importantes ecosistemas como a asentamientos humanos e infraestructura crítica del país, incluyendo infraestructura portuaria que es especialmente vulnerable a ciertos eventos climáticos<sup>15</sup>.

---

<sup>7</sup> [BID, 2021](#).

<sup>8</sup> El modo marítimo maneja alrededor de 6,46 millones de toneladas/año (99,7% por Acajutla), mientras que el modo terrestre moviliza el 47,1% (5,85 millones toneladas) y el aéreo un 0,7% (38.000 toneladas), promedio 2002 – 2019 en base a datos de la DGA.

<sup>9</sup> [UNCTAD, 2021](#).

<sup>10</sup> [BID 2019](#).

<sup>11</sup> [BID 2020](#).

<sup>12</sup> Según CEPA los contenedores pueden permanecer en Acajutla entre 8 y 10 días (productos de exportación secos) y 6,91 días (productos de exportación refrigerados). El tiempo que el contenedor permanece en el Puerto es un indicador tradicional de eficiencia y productividad. Reducir los mismos y mejorar su predictibilidad es vital para mejorar la operación portuaria. Por ejemplo, Argentina reporta un tiempo promedio en Puerto de 1,46 días (1.104 buques), mientras Panamá o Colombia 0,66 y 0,6 días respectivamente (ver [Assessment of Port Efficiency within Latin América, 2022](#)).

<sup>13</sup> [Plan Nacional de Adaptación, 2019](#).

<sup>14</sup> [BID, 2021](#).

<sup>15</sup> Diferentes eventos climáticos extremos han impactado en la infraestructura portuaria y las operaciones de transporte marítimo en el país, como la reciente tormenta tropical Julia que ocasionó la suspensión de las operaciones en el Puerto de Acajutla en 2022 ([Gobierno de El Salvador, 2022](#)).

- 3.7 **Género.** En ES, la participación femenina en la fuerza laboral es del 47%, frente al 79% de los hombres. Además, el 80% de las mujeres ocupan trabajos de baja productividad<sup>16</sup>. La brecha de género se acentúa en el sector portuario, en el que el porcentaje de mujeres es inferior al 10%<sup>17</sup>.
- 3.8 **Diversidad.** En la región, 7 de cada 10 hogares con Personas con Discapacidad (PcD) se encuentran en un área de vulnerabilidad a la pobreza, es decir, son susceptibles de caer en la pobreza. Además, existen retos de inclusión de PcD en el mercado laboral, situación que se agrava por la desigualdad salarial, la mayor informalidad laboral y las peores condiciones laborales a las que se enfrentan<sup>18</sup>. Según la Encuesta Nacional de PcD de 2015, en ES hay un total de 410.798 PcD, correspondientes al 6,4% de la población<sup>19</sup>.
- 3.9 La presente CT contribuirá a la preparación del programa apoyando la preparación de insumos técnicos necesarios para cerrar las brechas de información. Específicamente, apoyará las actividades relacionadas con el Componente 1 del programa, en el que se ha planificado incluir inversiones en materia de infraestructura del lado tierra portuario para la optimización de las operaciones del Puerto de Acajutla, así como otros temas transversales. Para ello, se requiere el desarrollo insumos que incluyan parámetros de ingeniería, resiliencia y adaptación al cambio climático, igualdad de género, diversidad y gobierno corporativo, entre otros.
- 3.10 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 ([AB-3190-2](#)) en: (i) los desafíos de desarrollo de: (a) Integración Económica, al facilitar el comercio exterior y apoyar el desarrollo de infraestructura que favorece la integración regional; (b) Inclusión Social e Igualdad, por la incorporación de acciones de inclusión social e igualdad con foco en grupos vulnerables; (c) Productividad e Innovación, al promover servicios logísticos de calidad mediante el aumento de la eficiencia, la reducción de costos logísticos y la incorporación de herramientas tecnológicas; y (ii) las áreas transversales: (a) CC y Sostenibilidad Ambiental, por el desarrollo de iniciativas relacionadas con infraestructura sostenible y resiliencia al CC; (b) Igualdad de Género y Diversidad, por el trabajo a través de estudios y acciones en temáticas de género, y promoción de PcD en el sector logístico<sup>20</sup>, así como la construcción de obras con accesibilidad universal; y (c) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, por su contribución al fortalecimiento institucional de CEPA.
- 3.11 Asimismo, la CT está alineada con la Estrategia del Banco con El Salvador 2021-2024 ([GN-3046-1](#)) a través del objetivo de desarrollar servicios de infraestructura inclusivos y sostenibles. Además, el proyecto es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo ([GN-2710-5](#)), en los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Es consistente con el Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género ([GN-3057](#)), y con los Planes de Acción de Género para Operaciones 2020-2021 ([GN-2531-19](#)) y de Diversidad para Operaciones 2019-2021 ([GN-3001](#)).

---

<sup>16</sup> [ONU Mujeres.](#)

<sup>17</sup> [Women in Maritime Survey \(IMO, 2021\).](#)

<sup>18</sup> [Disability Inclusion in Latin America and the Caribbean \(WB, 2021\).](#)

<sup>19</sup> [CONAIPD - El Salvador, 2016.](#)

<sup>20</sup> [Decreto 672 de 2021, art. 63.](#)

Igualmente, es consistente con los Marcos Sectoriales de: (i) Transporte ([GN-2740-12](#)), en el impulso a la transformación tecnológica del sector; y (ii) Cambio Climático ([GN-2835-8](#)), en el apoyo a la acción climática de las instituciones. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativo 2020-2023 ([GN-2727-12](#)) a través del indicador “Volumen de comercio internacional respaldado (US\$)”.

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

- 4.1 **Componente I: Estudios para el diseño y ejecución del Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria.** Se financiarán servicios de consultoría para el desarrollo de estudios técnicos, económicos, socioambientales, de ingeniería y relacionados con resiliencia y adaptación al cambio climático, así como otros estudios para el desarrollo del Puerto de Acajutla, requeridos para fortalecer el diseño y ejecución del programa, específicamente apoyarán el diseño y desarrollo de las intervenciones de infraestructura del Componente 1 del programa.
- 4.2 **Componente II: Estudios y actividades relacionadas con áreas estratégicas del sector de transporte y de facilitación comercial.** Se financiarán servicios de consultoría para las siguientes actividades: (i) elaboración de un diagnóstico de la situación actual de PcD en CEPA que permita identificar potenciales áreas de mejora para promover su inclusión laboral en el sector logístico, incluyendo un taller de capacitación; (ii) desarrollo de una política institucional de género para la igualdad e inclusión laboral de mujeres; (iii) apoyo al desarrollo de estudios y actividades para la alineación del programa con áreas de cambio climático y sostenibilidad ambiental, incluyendo el Acuerdo de París; (iv) estudios y actividades de fortalecimiento institucional, capacitaciones, intercambio de conocimientos y asesoramiento para la mejora de la operativa portuaria en materia de procesos y aspectos institucionales, así como la promoción de la participación privada en la gestión, operación o financiamiento del puerto; y (v) productos de conocimiento y disseminación.

##### Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	Financiamiento BID / Fondo W2B	Financiamiento BID / Fondo W2D	Financiamiento Total
<b>Componente I:</b> Estudios para el diseño y ejecución del Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria.	US\$100.000,00	US\$120.000,00	US\$220.000,00
<b>Componente II:</b> Estudios y actividades relacionadas con áreas estratégicas del sector de transporte y de facilitación comercial.	US\$0,00	US\$80.000,00	US\$80.000,00
<b>Total</b>	<b>US\$100.000,00</b>	<b>US\$200.000,00</b>	<b>US\$300.000,00</b>

## **V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución**

- 5.1 En respuesta a la solicitud recibida por el Gobierno de El Salvador, la ejecución de la CT será realizada por el Banco, en conformidad con el Apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1).
- 5.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, 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 con la política GN-2303-28.
- 5.3 La ejecución de la CT será provista por el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP) y será coordinada, supervisada y monitoreada por la Representación del BID en El Salvador (CES/TSP). Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones. Por otro lado, se justifica por el conocimiento de TSP en temas de infraestructura y operación portuaria, además de su liderazgo en la aplicación de temas de resiliencia, digitalización, género e inclusión en transporte. Adicionalmente, la experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para el desarrollo de esta CT. Además, la ejecución por parte del Banco fomentará la imparcialidad e independencia en el desarrollo de productos de consultoría para actividades claves como los análisis técnicos de obras y estudios socioambientales. Todo lo anterior posiciona al Banco como un actor que puede entregar valor agregado al desempeñarse como ejecutor de esta CT. Por esta razón, el Gobierno de El Salvador respalda esta estructura de ejecución y ve en el Banco un rol estratégico para el cumplimiento de los resultados esperados de esta CT.

## **VI. Riesgos importantes**

- 6.1 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, no se identifican riesgos considerables. Los riesgos identificados son menores y no representan un impedimento para su desarrollo. Uno de los riesgos derivados de la naturaleza de esta cooperación técnica es la posible falta de comunicación y apropiación tanto interna como externa entre las partes (equipos de CEPA, otras contrapartes locales y consultores externos), con un impacto posible en la pertinencia y utilidad de los productos a desarrollar para el beneficiario. Si bien el nivel de impacto posible es bajo, para la ejecución será fundamental la colaboración de las distintas instituciones gubernamentales y con los consultores contratados, a fin de brindar la información necesaria (insumos técnicos, documentación y conocimiento de los procedimientos a nivel local) para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos. En este proceso, el equipo BID mantendrá un monitoreo cercano de los avances mediante reuniones de seguimiento y facilitará el acceso a plataformas virtuales para promover una adecuada comunicación y así mitigar este riesgo.

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

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

## **VIII. Salvaguardias Ambientales**

- 8.1 La presente CT financiará estudios de prefactibilidad y factibilidad de proyectos de inversión y los estudios ambientales y sociales asociados, cuyos Términos de Referencia (TdR) y productos serán consistentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS).

### **Anexos Requeridos:**

- [Solicitud del cliente](#)
- [Matriz de Resultados](#)
- [Términos de Referencia](#)
- [Plan de Adquisiciones](#)
- [Lista de verificación – Género y Diversidad](#)