

CORREDOR MESOAMERICANO DE INTEGRACIÓN INTEGRANDO MESOAMÉRICA POR EL PACÍFICO*

IRASEMA INFANTE

Licenciada en Relaciones Internacionales y Ciencia Política con amplia experiencia en el proceso de integración subregional mesoamericana desde instancias de gobierno y actualmente como Asesora para Temas Regionales del Departamento de Países para Centroamérica, México, Panamá y República Dominicana del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El Corredor Pacífico es sin lugar a dudas el proyecto de mayor alcance concebido en el marco del Proyecto Mesoamérica en los últimos años. El impacto económico y de conectividad que brindará a la región es sumamente relevante en el contexto de la integración física y comercial centroamericana y mesoamericana. Sin embargo, como todo proyecto regional de esa envergadura, lograr su implementación supone un reto de coordinación institucional y gestión financiera importante. Hablar de proyectos regionales siempre conlleva algunas condiciones inherentes, que pocas veces se tienen en cuenta, tales como: el proceso de priorización por parte de los gobiernos ante muchas otras necesidades a nivel nacional y local; el proceso de planificación y desarrollo de infraestructura coordinada; la gestión e implementación de acuerdos y definiciones básicas sobre los proyectos, lo que representa una importante inversión en tiempo, socialización de estudios y negociación. Adicionalmente, el horizonte de largo plazo que supone un mega proyecto como éste, generalmente va más allá de los ciclos políticos, lo cual puede actuar a favor o en contra.

Si bien el proceso de maduración del proyecto ha sido largo, ello le ha permitido una conceptualización integral: atender, por un lado, el componente de la infraestructura física y de transporte pero también incorporar y revisar los procedimientos de facilitación comercial y las adecuaciones de infraestructura requeridas para su implementación en los pasos de frontera. Su desarrollo supone un reto en el diseño del esquema institucional y financiero para su ejecución como: la propuesta de creación de una Unidad Gestora,

la suscripción de instrumentos jurídicos y la evaluación de una posible institucionalidad *ad hoc*.

ANTECEDENTES

El Corredor Pacífico es uno de los cinco corredores viales, dos corredores troncales (Pacífico y Atlántico), interoceánicos y complementarios, comprendidos en la Red Internacional de Carreteras

* Documento elaborado con insumos de la División de Transporte y del Sector de Integración del Banco Interamericano de Desarrollo. Adicionalmente fueron fuentes fundamentales de este trabajo los siguientes informes: *Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)*, Estudios técnicos preparatorios, agosto de 2011; *Estudio para la Estructuración Financiera, Institucional y Jurídica del Programa de Aceleración del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)*, IKONS, julio de 2011; *Estructuración Institucional, Financiera y Técnica del Proyecto del Corredor Pacífico. Borrador de Informe Final*, Castalia y Texas Transportation Institute, agosto de 2011; *Corredor Mesoamericano de Integración. Memorandum de Entendimiento y demás instrumentos para la implementación de su Unidad Gestora. Informe Inicial*, IKONS, febrero de 2012.

Mesoamericanas (RICAM) cuya definición fue acordada por los ministros de transporte, en 2002, en el marco de la V Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, inicialmente con 9.450 kms. En la actualidad suma en total 13.149 kms. interconectando importantes poblaciones clave de la región y zonas productivas con los principales puntos de distribución. Si bien desde su incorporación como proyecto emblemático de la Iniciativa de Transporte del Plan Puebla Panamá se ha venido avanzando en la construcción y/o rehabilitación de buena parte de dicha red, incluyendo normas técnicas de construcción y estándares internacionales de seguridad vial, es en 2009 cuando se decide priorizar al Corredor Pacífico.

En la XI Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla de 2009, celebrada en Guanacaste, Costa Rica, los mandatarios acordaron priorizar el “Programa de Aceleración del Corredor Pacífico” incorporando temas como la seguridad vial y la armonización de la normatividad de pesos y dimensiones, con el objetivo de convertir este corredor en una carretera con los más altos estándares internacionales, además de elaborar un diagnóstico de las necesidades de infraestructura y equipamiento de los pasos de frontera. La incorporación del componente de modernización de la infraestructura fronteriza, tiene como objetivo que no sólo las principales vías de comunicación se adecuen a estándares internacionales de tránsito sino también los principales puentes, vías de acceso y recintos de los pasos de frontera.

CARACTERÍSTICAS DEL CORREDOR MESOAMERICANO DE INTEGRACIÓN

- El CMI cruza siete países (seis fronteras) y transporta el **95% de los bienes comerciados en la región por vía terrestre**.
- La velocidad promedio de transporte del corredor es de 17 km/h debido a las deficientes condiciones de tránsito en varios tramos, infraestructura inadecuada de pasos de frontera e ineficientes accesos y controles fronterizos.

El Corredor Pacífico, también denominado Corredor Mesoamericano de Integración se extiende desde la ciudad de Puebla hasta la Ciudad de Panamá conectando así a siete países de Mesoamérica. Tiene una extensión de 3.241 kms. y es considerado el medio de integración

vial más eficiente de la región mesoamericana. Abre nuevas posibilidades a una más intensa y acelerada integración y pone al alcance de los mercados su producción exportable por vía terrestre. Tiene menor altitud promedio y reduce la distancia respecto a la ruta alternativa actual, la Carretera Panamericana. El **Gráfico 1** muestra el recorrido del Corredor Pacífico.

El objetivo del proyecto es transformar al Corredor Pacífico en el principal corredor logístico de integración de transporte y comercio de la región mesoamericana, que cuente con los mejores estándares internacionales de seguridad vial, calidad y diseño de infraestructura, así como con puestos fronterizos ágiles, gracias al mejoramiento de los procedimientos de control y del equipamiento e infraestructura correspondiente.

COMPONENTES DEL PROGRAMA

- Adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales;
- Optimización de infraestructura y equipamiento de los pasos de frontera del Corredor Pacífico;
- Mejoramiento de procedimientos de control fronterizo para facilitar la circulación de carga y pasajeros.

IMPACTOS

- Se reducirá sustancialmente la altitud promedio sobre el nivel del mar y acortará en aproximadamente 200 kms. el recorrido por carretera entre México y Panamá, pasando de **190 a 54 hrs.**
- Se contará con infraestructura carretera de excelencia, con velocidades promedio de recorrido significativamente superiores a las actuales, **pasando de 17 a 60 km/h.**; así como altos estándares de seguridad para la circulación de pasajeros y carga incrementando la competitividad del comercio y reduciendo de manera significativa los niveles de accidentabilidad.
- Se contará con sistemas de control fronterizo con infraestructura y servicios apropiados.
- Se tendrá un **eficaz funcionamiento de los centros de frontera** y mantenimiento adecuado de los tramos viales por niveles de servicio.

Gráfico 1

RECORRIDO DEL CORREDOR PACÍFICO



Fuente: Texas Transportation Institute.

- Se fortalecerá el eslabonamiento entre proveedores de la región y la **creación de cadenas productivas regionales**, lo cual potenciaría significativamente el comercio, la integración y la competitividad regional.

DESCRIPCIÓN DEL COMPONENTE CARRETERO

A la fecha se cuenta con el acuerdo de los países de la región sobre los tramos que integran el Corredor (60 tramos agrupados

en 27 Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación - PACEMOS) con características homogéneas. Asimismo, se cuenta con el correspondiente plan de inversiones así como las estimaciones de tráfico, costos de operación y mantenimiento.

El plan de inversiones contempla los tramos del Corredor Pacífico que requieren inversión para cumplir con los requisitos técnicos y de seguridad vial establecidos en el Memorándum de Entendimiento de Mérida. En el *Cuadro 1* se presenta la longitud total del Corredor en cada país, la longitud de los tramos que

Cuadro 1**PLAN DE INVERSIONES VIALES APROBADO A NIVEL DE PREFACTIBILIDAD**

País	Longitud del Corredor Pacífico (km)	Kms totales a intervenir (PACEMOS)	Inversiones en intervenciones de infraestructura vial (millones de US\$)*	Inversiones en intervenciones de seguridad vial (millones de US\$)*	Inversiones totales (millones de US\$)*
México	1058,5	356,85	66,02	29,46	95,48
Guatemala	303	303	584,07	18,22	602,29
El Salvador	389,3	330,65	515,81	39,86	555,67
Honduras	137,18	137,18	104,40	4,69	109,09
Nicaragua	335,15	335,15	220,58	13,35	233,93
Costa Rica	520,8	433,93	509,16	27,84	537
Panamá	497	316,39	99,03	23,32	122,35
<i>Total</i>	<i>3240,93</i>	<i>2213,11</i>	<i>2099,06</i>	<i>156,74</i>	<i>2255,8</i>

Nota: * Cifras estimadas para 2012.

Fuente: Elaboración del autor en base al informe *Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)*. Estudios técnicos preparatorios, agosto de 2011

requieren inversión (en obras de infraestructura y de seguridad vial) y el costo económico de las inversiones estimado para cada país.

PLAN DE INVERSIONES

Los resultados de los estudios muestran que las necesidades de inversión ascenderían a US\$ 2.256 millones, dado el análisis económico.¹

INFRAESTRUCTURA VIAL

Los tipos de intervención en infraestructura vial incluidos en el plan de inversiones son los siguientes:

- **Puentes e intercambiadores:** intercambios a nivel, pasos a desnivel y ampliación y mejoramiento de puentes.

¹ Este resumen es el definido por el equipo consultor en su informe final, aún cuando sigue sujeto a posibles cambios en el proceso de análisis y definición final por parte de los países.

- **Infraestructura funcional:** construcción de aceras, bahías, pasarelas y ciclovías.
- **Trabajos de calzada:** nueva infraestructura, ampliaciones de capacidad, reconstrucción de pavimento, mejoramiento de calzada, construcción de hombros y construcción de marginales.
- **Actividades complementarias:** diseños de ingeniería para los tramos prioritarios, estudios de impacto ambiental y socialización e involucramiento de las comunidades locales.

SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial representa una importante problemática en la región mesoamericana, donde más de 20.000 personas fallecen cada año como resultado de siniestros viales. Se destaca una alta incidencia de muertes en los grupos más vulnerables de la vía como son los peatones, ciclistas y motociclistas. Con el fin de mejorar los estándares de seguridad del Corredor, se realizó un estudio que estimó el monto total de las inversiones necesarias para mejorar los niveles de seguridad en cada uno de los tramos del proyecto.

Los tipos de intervención en seguridad vial incluidos en el plan de inversiones son los siguientes: mejoras en señalización; estado del pavimento y nivel de servicio y diseño geométrico.

La zona de influencia del Corredor es de alta importancia para la región, por ello los países han llevado a cabo inversiones viales de varios tipos en algunos de sus respectivos tramos, los cuales no fueron incluidos en el plan de inversiones del proyecto. Se cita como destacado, a modo de ejemplo de avance individual, el tramo Cañas-Liberia en Costa Rica, el

cual adicionalmente será un piloto de las adecuaciones de seguridad vial que se implementarán en el resto del Corredor.

Si bien los proyectos de carreteras de la primera etapa incluyen el gran eje del Corredor, en una segunda etapa, se considerarían corredores transversales y complementarios que se articulen con puertos y ciudades, de manera de obtener los máximos beneficios para el crecimiento y el desarrollo tanto a nivel regional, como para los países considerados individualmente (Gráfico 2).

Gráfico 2

SEGUNDA FASE DEL PROGRAMA



Fuente: Texas Transportation Institute.

Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (IIDL-INTAL). Todos los derechos reservados.

RIESGOS AMBIENTALES Y CONSIDERACIONES DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN EL PROYECTO

Como parte del procedimiento de definición de tramos a intervenir se consideraron los elementos convencionalmente utilizados para la valoración de impactos ambientales y sociales en proyectos viales. Se partió de la definición preliminar de cada uno de los proyectos, para evaluar sus potenciales efectos sobre el entorno ambiental y social donde se circunscribe, así como los efectos que este entorno pudiera generar sobre el proyecto.

Se tomó la definición de las intervenciones propuestas en cada uno de los tramos para contrastarla contra su entorno. El insumo para el análisis del entorno fue el levantamiento fotográfico realizado para todo el recorrido del Corredor Pacífico. Ese material permitió visualizar claramente las condiciones ambientales de la carretera, y constituyó un buen indicador de entorno social que la rodea en cada uno de los diferentes tramos.

Complementario a este análisis, se realizó una revisión de los niveles de intervención en cada tramo contra las políticas ambientales y sociales del país al que pertenece el tramo. De este análisis, se obtuvo el conjunto de instrumentos requeridos para lograr obtener las viabilidades ambientales que permitirán iniciar las obras en los respectivos países, así como la certeza de los procedimientos a seguir para no incumplir las respectivas normativas.

Adicionalmente, como parte del programa "Transporte Sustentable y Cambio Climático en Mesoamérica" que se desarrolla en paralelo, se contempla la realización de un Estudio Piloto de Vulnerabilidad y Adaptación de Sistemas de Transporte para un proyecto de infraestructura que será el Corredor Pacífico. Los resultados de este estudio estarán disponibles al contratar los estudios de ingeniería del proyecto a fin de incorporar consideraciones sobre adaptación y mitigación del cambio climático en el diseño final del Corredor Mesoamericano de Integración.

DESCRIPCIÓN DEL COMPONENTE DE PASOS DE FRONTERA

Un factor que impacta los volúmenes de comercio entre los países es la disponibilidad y calidad de la infraestructura. Siendo el Corredor Pacífico

la principal vía por donde transita la mayoría de los bienes comerciados en la región, resulta fundamental modernizar su infraestructura.

El Corredor aglutina la infraestructura vial junto con la mejora en la circulación del comercio y las personas por los pasos de frontera como un todo que contribuye a mejorar la competitividad y la integración regional. En este marco, se han conceptualizado los pasos de frontera bajo una visión integral que contempla los aspectos regulatorios exigibles por los organismos de control ubicados en el mismo, las necesidades de los operadores y de los viajeros y las infraestructuras y equipamientos precisos para hacerlos eficientes.

MEJORA DE LOS PROCEDIMIENTOS EN LOS PASOS DE FRONTERA

El Corredor Mesoamericano de Integración encuentra a su paso seis fronteras por las que transita la mayor parte del comercio intrarregional y el de la subregión con otras áreas económicas. Sin embargo, este flujo tiene origen o destino en los centros económicos de la región, y se ve alimentado por ellos, por lo que desde el punto de vista normativo y regulatorio, es necesario armonizar las actuaciones de los organismos de control fronterizo bajo estándares que respondan a nivel país y a nivel regional. Esto implica un compromiso y un esfuerzo para implantar medidas que, además de ayudar a garantizar el control y la seguridad en las fronteras, faciliten la circulación de las mercancías por las mismas y reduzcan los costos asociados a la función de control, así como el de personas y viajeros.

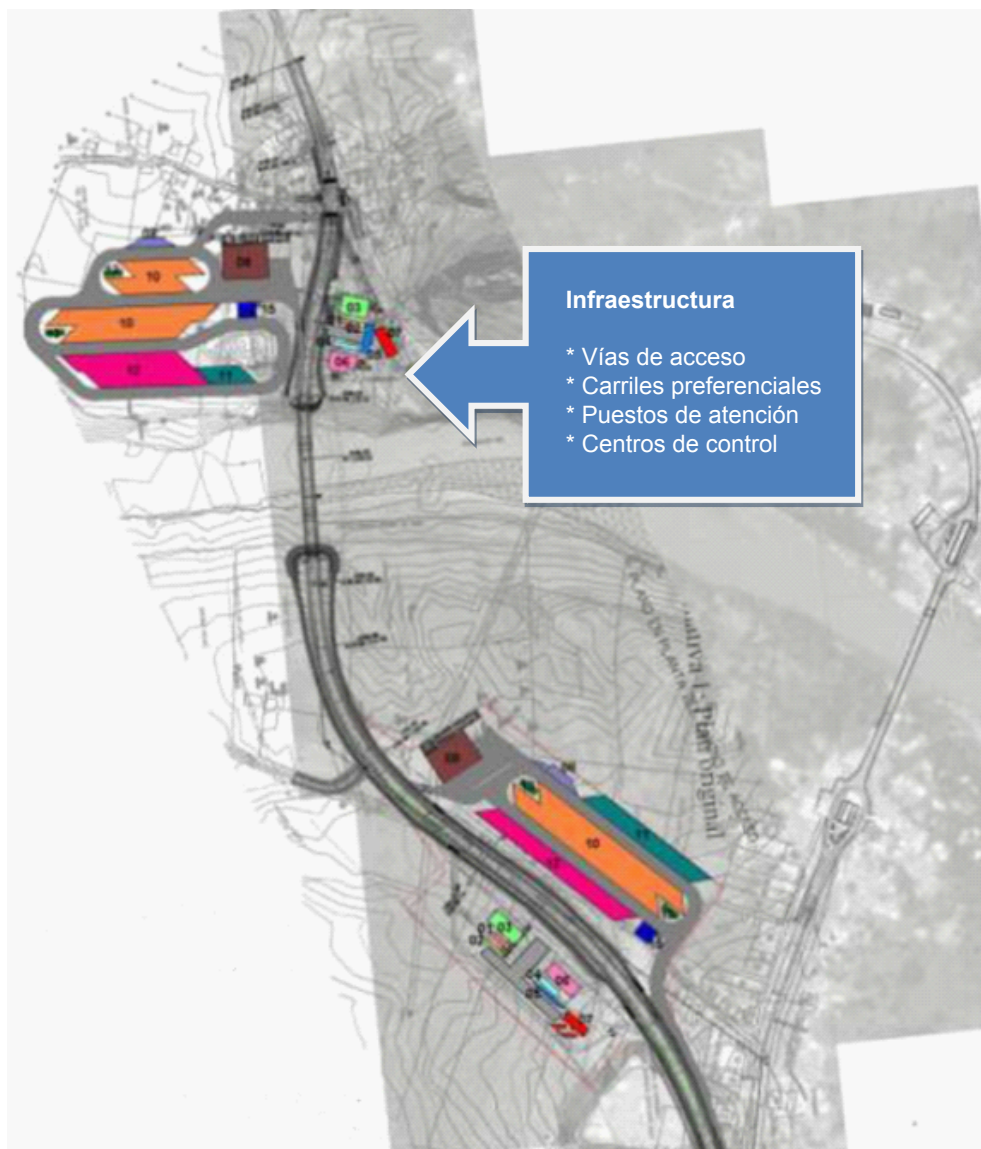
- Los aspectos regulatorios y organizativos aplicables al paso de frontera, por las instituciones de control que actúan en él, responden tanto a las peculiaridades propias de los procesos operativos que afectan al paso, como a aquellas otras medidas que se aplican a nivel nacional, regional o internacional y que deben ser tomadas en cuenta en cualquier paso de frontera de un país ya sea terrestre, marítimo o aéreo. Estas medidas incluyen, entre otros, prácticas reconocidas a nivel mundial, como el reconocimiento de la figura del Operador Económico Autorizado, el uso de las Ventanillas Únicas interoperables de comercio exterior o el Análisis de Riesgo en un marco local y regional. Instrumentos y prácticas que pueden aplicarse a todos los organismos partícipes en el control fronterizo.

- Dadas las características de los pasos de fronteras, en cuanto a tipo de tráfico comercial, la principal operación a considerar debería ser el tránsito aduanero de mercancías y en este contexto generalizar la utilización del estándar que está siendo adoptado por la

región para dicha operación: el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), que requiere mejoramientos regulatorios y de procesos, junto a inversiones adicionales en infraestructura y equipamiento para ser más efectivo.

Gráfico 3

EJEMPLO DE INTERVENCIÓN DE PASOS DE FRONTERA: EL AMATILLO (EL SALVADOR-HONDURAS)



Fuente: Informe para la Definición de la Operación y Optimización de los Pasos de Frontera del Corredor Pacífico de la RICAM, Borrador Informe Final Fase I, Paso de Frontera Paso El Amatillo (El Salvador) - Paso El Amatillo (Honduras), noviembre de 2011.

MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS PASOS DE FRONTERA

El Proyecto incluye la adecuación de la infraestructura en los pasos de frontera para que éstos puedan responder de manera efectiva y eficiente a la demanda de tráfico que se estima que tendrá el Corredor Mesoamericano de Integración.

- La adecuación de la infraestructura incluye la construcción y mejora de vías de acceso, carriles preferenciales, puestos de atención y centros de control (*Gráfico 3*).
- También, y como elemento imprescindible, se requiere apoyar a los pasos de frontera del Corredor con las infraestructura eléctrica; de comunicaciones y con el equipamiento necesario para que, en función de las medidas adoptadas, la operativa fronteriza responda al concepto de comercio ágil y seguro para los intereses de cada país.
- Asimismo, se contemplan mejoras en las regulaciones de transporte tales como la homologación de pesos y dimensiones y la realización de operaciones logísticas conjuntas.

Según apuntan varios autores las políticas para el desarrollo de la infraestructura, el transporte y la logística deben concebirse de manera integral y no como la suma de desarrollos sectoriales.² Con el afán de apuntar a este objetivo se trabaja por ejecutar, de manera integrada, los componentes del programa. Adicionalmente, abonando a un esquema integral en el marco del Proyecto Mesoamérica, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) desarrolla una serie de estudios que: doten de mejor información sobre logística de cargas a la región y cuyo repositorio será un observatorio de logística regional, así como un estudio sobre transporte marítimo de corta distancia. Todo ello apuesta a poder contar con un sistema de transporte multimodal mesoamericano en el mediano plazo.

² Cipoletta, T; S. Pérez y R. Sánchez. 2010. *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Países	Pasos de Frontera analizados
México-Guatemala	Tecún Umán I-Suchiate I
	Tecún Umán II-Suchiate II
	El Carmen-Talismán
Guatemala-El Salvador	Pedro Alvarado-La Hachadura
	La Ermita-Anguiatú
El Salvador-Honduras	El Amatillo
Honduras-Nicaragua	Guasaule
Nicaragua-Costa Rica	Peñas Blancas
	San Pancho-Las Tablillas
Costa Rica-Panamá	Paso Canoas
	Sixaola-Guabito

ALTERNATIVAS INSTITUCIONALES Y FINANCIERAS PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

Se han puesto a consideración de los países algunas propuestas financieras e institucionales para implementar el programa de inversiones, basadas en las mejores prácticas internacionales. En estos estudios y propuestas se han tenido en cuenta las limitaciones fiscales, asuntos financieros, institucionales y legales, y de capacidad de endeudamiento que enfrenta la región.

ALTERNATIVAS INSTITUCIONALES

La concepción y tratamiento del Corredor Mesoamericano de Integración como un proyecto de conexión e integración regional exige la generación de un marco institucional adecuado para su desarrollo. Este marco institucional debe considerar tanto los aspectos normativos o regulatorios como organizativos, de modo que el proyecto sea estructural y funcionalmente un proyecto integrado.

Por ello, se ha planteado la suscripción de un acuerdo regional que permita contar con un estatuto jurídico común para la contratación de las obras, su ejecución y operación, así como una entidad

regional que se encargue de aplicarlo y asegurar su óptimo desarrollo.

Con el fin de dar cuenta de dichos objetivos, los países miembros podrían dar inicio a un proceso formal para la suscripción de un tratado marco que permita, en un plazo razonable, establecer las bases institucionales del proyecto, las que luego podrían ser complementadas y puestas en operación mediante acuerdos ejecutivos simplificados entre los distintos gobiernos.

Obra pública	Asociaciones público-privadas
100% financiamiento público	Financiamiento privado
Carga fiscal (inversión + mantenimiento)	Menor carga presupuestaria
Gobierno asume 100% del riesgo	Se traslada parte del riesgo

ALTERNATIVAS DE FINANCIAMIENTO

En materia financiera los estudios realizados han determinado que el proyecto es rentable económica y financieramente.

Para responder a la pregunta relacionada al esquema más indicado para la construcción, operación y mantenimiento del Corredor también se pusieron a consideración de los países varias opciones, incluyendo la Asociación Público-Privada (APP), bajo la cual se analizaron varios esquemas de contratación, así como bajo obra pública tradicional.

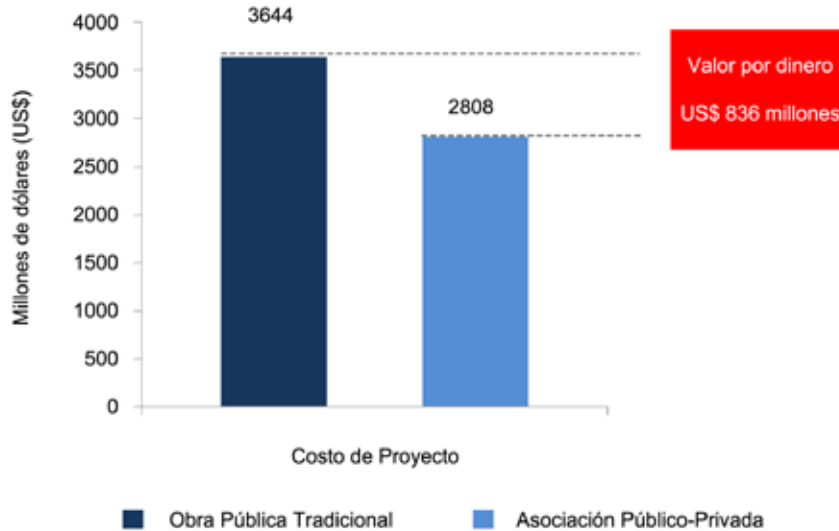
En un análisis preliminar se obtuvieron los siguientes resultados (*Gráfico 4*).

CREACIÓN DE UNA UNIDAD GESTORA

En la última Cumbre de Tuxtla, celebrada en diciembre de 2011 en Mérida, México, los mandatarios de la región acordaron crear una Unidad Gestora con los recursos y capacidades

Gráfico 4

ALTERNATIVAS DE FINANCIAMIENTO
Resultados del análisis preliminar



Fuente: Estructuración Institucional, Financiera y Técnica del Proyecto del Corredor Pacífico. Borrador del Informe Final, Casalia y Texas Transportation Institute, agosto de 2011.

suficientes para acometer la siguiente etapa del proyecto en estrecho diálogo con las autoridades competentes de los países involucrados. Para ello, se prevé la suscripción de un Memorando de Entendimiento que la crea y a partir del cual se definan sus funciones y alcance.

Su función central sería continuar con el desarrollo de los aspectos técnicos, institucionales y financieros del Corredor. Asimismo, deberá promover el establecimiento de los mecanismos para las coordinaciones tanto regionales como bilaterales para atender la optimización de los pasos de frontera del Corredor y alimentar a estas instancias con los estudios técnicos necesarios para la toma de decisiones. Se ha propuesto que la Unidad Gestora funcione bajo la dirección de un Comité de Ministros del Corredor Mesoamericano de Integración, que se creará dentro de la estructura de gobernanza del Proyecto Mesoamérica y en el cual participarían las instancias de gobierno correspondientes. Asimismo, contaría con un Comité Técnico integrado por el BID y otros donantes que aporten capacidad técnica y de supervisión de las obras.

PRINCIPALES FUNCIONES Y ENTREGABLES DE LA UNIDAD GESTORA

Apoyar en la identificación y gestión de fuentes de financiamiento de preinversión y de inversión; preparar estudios de pre-inversión; llevar a cabo la estructuración del esquema de financiamiento y contratación; coordinar la implementación de las medidas de facilitación de negocios con impacto en el Corredor en los pasos de frontera respectivos, entre otros.

Hacer recomendaciones al Proyecto Mesoamérica sobre:

- a. Identificación y priorización de la secuencia de los tramos del Corredor Pacífico.
- b. Definición del proceso de incorporación de proyectos complementarios del Corredor que permitan conectar con importantes centros urbanos, logísticos y puertos de la región.
- c. Acuerdos para la gestión de fronteras.

RETOS Y SIGUIENTES PASOS

El carácter cada vez más competitivo y globalizado de la economía internacional, hace más relevante los procesos de integración exigiendo una mayor coordinación entre los países para una planificación regional, que permita aprovechar economías de escala y maximizar los recursos disponibles.

El contar con importantes avances en los mecanismos de integración subregional, en particular, el proceso de institucionalización del Proyecto Mesoamérica y sus esquemas de coordinación multisectorial, ha permitido contar con reglas de juego que generen incentivos para apostarle a lo regional. La materialización y beneficios esperados de un proyecto como el del Corredor Pacífico sólo se logra conceptualizándolo como un proyecto regional y no como una suma de proyectos nacionales.

Si bien se cuenta con un importante impulso por parte de instancias como el BID y un fuerte respaldo político de los países del Proyecto Mesoamérica, aún hay retos. Por una parte, de coordinación interinstitucional para su implementación, y por otro, de la búsqueda de esquemas novedosos de ejecución y de financiamiento.

La multiplicidad de actores involucrados que comprenden las carteras de hacienda, transporte y obras públicas, aduanas, migración y cuarentena, más algunas otras, dependiendo del país, implican todo un reto de coordinación. Si esto se multiplica por el número de países involucrados y por los acuerdos que se deben alcanzar a nivel nacional, binacional y regional la ecuación se complica. No obstante, todo ello se contrarresta con las ganancias y el impacto en el crecimiento económico, el intercambio comercial y la conectividad que tendrá este proyecto. ♦