

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación de proyectos de transporte para el empleo y la recuperación económica en América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Número de CT:	RG-T3714
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alem, Mauro (INE/TSP) Líder del Equipo; Pinto Ayala, Ana Maria (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Baladi Rodriguez, Aziz (INE/TSP); Calatayud, Maria Agustina (INE/TSP); Madrigal Martínez, Marcelino (INE/ENE); Marces Ticeran, Angel (INE/INE); Mojica, Carlos Hernan (INE/TSP); Monter Flores, Ernesto (INE/TSP); Navas Duk, Cristian Lee (INE/TSP); Perez Monforte, Sergio (INE/WSA); Ramirez Bello, Maria Cecilia (INE/INE); Rosa Da Silva Cruvinel, Rodrigo (INE/TSP) Rosas-Shady, David (SCL/LMK); Crespi, Gustavo Atilio (IFD/CTI); Riobo Patino, Jairo Alexander (INE/TSP); Negret Garrido, César Andres (LEG/SGO); Maia Ribeiro, Karisa (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	-
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	6 May 2020
▪ Beneficiario:	Ministerios de Obras Públicas y Transporte y Ministerios de Hacienda de los Países miembros del Banco
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$1,000,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	15 de junio de 2020
▪ Tipos de consultores:	Individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transport
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE-Sector de Infraestructura y Energía
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ 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. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1. El objetivo de esta CT es reaccionar rápidamente y con recursos suficientes para garantizar los estándares del Banco en proyectos de inversión, reformas y financiamiento especial para el desarrollo en el sector del transporte que contribuyan a la reactivación económica de la crisis producida por el virus COVID-19; así como contribuir con los países para diseñar mecanismos de financiamiento para la recuperación del empleo en el sector dentro de un marco de desarrollo sostenible, incluido el desarrollo de encadenamientos productivos.

- 2.2. La reactivación económica presenta enormes retos para los países, en un contexto de redefiniciones presupuestarias para atender la emergencia sanitaria que reducen el espacio fiscal y suspenden temporariamente proyectos de inversión. Los estímulos otorgados a través del sistema financiero muestran ya sus limitaciones en recuperar el empleo, debido a la frágil situación de muchas empresas para calificar a créditos de los bancos. El impacto inmediato de medidas de confinamiento en el sector significó la reducción de ingresos del orden del 80% en operadores urbanos, y en menor medida en la logística de carga. En adición, aún persiste incertidumbre si la demanda por los servicios se recuperará a los niveles pre-crisis. Es por ello que se requiere diseñar intervenciones directas y medidas de política sectorial adecuadas para restablecer el equilibrio económico, con recursos suficientes para evitar el quiebre de operadores del sector, que generen pérdidas de empleo y efectos permanentes en la provisión de un servicio esencial para la inclusión y el desarrollo. En línea con la exitosa experiencia impulsada por el Plan Marshall (1948-51), el foco de esta cooperación técnica orientada a medir la productividad laboral y establecer estándares para la reconversión de la industria, incluyendo el diseño de instrumentos que permitan acelerar la incorporación de nuevas tecnologías para desarrollar proveedores locales en la gestión eficiente de servicios y en encadenamientos productivos en la reactivación de la construcción.
- 2.3. La etapa de recuperación económica del COVID-19 requerirá un fuerte impulso de inversiones de desarrollo e innovación productiva (incluyendo en ciencia básica)¹ capaces de lograr una mayor diversificación y la creación de proveedores locales en la cadena de suministro de la construcción de infraestructura y operación de servicios de transporte (flota y partes de material rodante). Esta reconversión de la industria generará aumentos de productividad en el sector privado y más oportunidades de nuevas fuentes de empleo, lo cual mitigará los efectos de los altos niveles de desocupación existentes. El sector transporte es uno de los más afectados por la pérdida de empleo formal, que en la región podría alcanzar 17 millones de trabajadores². En la experiencia internacional, la recuperación económica exitosa de grandes crisis se asoció a sostener altos niveles de inversión en infraestructura (del 5% del PBI³) en un marco de solvencia fiscal de mediano plazo. Con muy pocas excepciones, los países de la región no siguieron el camino de los de la OECD, y en la práctica, los resultados demostraron que la reducción de la inversión pública es una estrategia equivocada como medida de ajuste fiscal. Y que resulta más eficiente y sostenible reorientar el gasto corriente hacia la inversión, promoviendo un círculo virtuoso mediante una mayor articulación entre las actividades a promover en la reactivación, generando encadenamientos productivos y nuevas empresas. La inversión tendrá el impacto de largo plazo en el empleo, de manera directa e indirecta, en la medida que apoye el desarrollo e incorporación de medidas y metodologías que promuevan la capacidad productiva local en la construcción y operación de infraestructura, facilitando el desarrollo de proveedores en la cadena de suministro del sector, y propiciando que operadores de servicios incorporen medidas para fomentar la inclusión de personas en situación de riesgo, mujeres y de

1 BID. [Respuestas al COVID-19 desde la ciencia, la innovación y el desarrollo productivo](#). Preparado por la División de Competitividad, Tecnología e Innovación (IFD/CTI).

2 BID. [Cómo impactará la COVID-19 al empleo? Posibles escenarios para América Latina y el Caribe](#). División de Mercados Laborales (SCL/LMK).

3 PBI - Producto Bruto Interno

personas con discapacidad. En adición, la experiencia internacional⁴ sugiere que los empleos en infraestructura suelen representar oportunidades a largo plazo y bien remuneradas.

- 2.4. Con esta operación se financiará actividades preparatorias y estudios en todos los países de la región, incluyendo actividades para estructurar grandes inversiones en infraestructura y de identificación de proyectos no relacionados con proyectos específicos. Se buscará además apoyar esfuerzos existentes en el Banco para movilizar recursos de otras entidades (Fondo Coreano, JICA, etc.) a partir del compromiso de participación del Banco, buscando replicar experiencias exitosas como ha sido el financiamiento del Metro de Bogotá, donde a partir de la creación de una empresa pública especializada en la gestión de riesgos del proyecto se logró movilizar seis veces el aporte del Banco. Es importante decir que lecciones aprendidas de otros proyectos coordinados por el Banco⁵ estarán contempladas en ese proyecto, como la necesidad de seguimiento cercano de las actividades de cada componente con los beneficiarios para la validación de los objetivos esperados y de los productos desarrollados, en particular en CTs de alcance regional, y la promoción del dialogo temprano con el sector privado para el desarrollo de proyectos de infraestructura.
- 2.5. Los componentes se desarrollarán con los países que soliciten formalmente el apoyo del Banco⁶, y todos serán invitados para recibir apoyo de la CT. Se podrá incluir iniciativas regionales y países de la región con desafíos similares en preparar proyectos, reformas y diseñar nuevos mecanismos de financiamiento orientados al sector transporte (vehículos eléctricos, por ejemplo).
- 2.6. 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 ajustes regulatorios e institucionales en la preparación de proyectos. La CT también está alineada con la Estrategia de País del Grupo BID con Brasil 2019-2022 (GN-2973), de perfeccionar el clima de negocios y reducir las brechas de infraestructura para mejorar la competitividad, y de Costa Rica 2019-2022 (GN-2977), de desarrollo de infraestructura de calidad y resiliente, al apoyar en procesos de estructuración de proyectos y fortalecimiento institucional del sector transporte.
- 2.7. 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

⁴ KANE, J. y PUENTES, R. [Expanding opportunity through infrastructure jobs](#). Brookings, May 2015.

⁵ Pueden ser mencionadas las CTs ATN/OC-15794-RG - RG-T2810 (Análisis de Pre-factibilidad del Fondo de Infraestructura de la Alianza del Pacífico (FIAP) y ATN/OC-16571-GU – GU-T1279 (Apoyo a la Estructuración del Proyecto Metroriel: Manejo Socioambiental y de Sostenibilidad).

⁶ El apoyo será formalizado a través de cartas de la solicitud y de no objeción de los organismos de enlace con el Banco de los países participantes, y deberán ser presentadas antes de empezar cualquier actividad de campo en dichos países. Hasta el momento ya fue recibida la solicitud formal de Brasil y de Costa Rica (Anexo I).

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), conforme presentado en ¶2.6; y (vi) Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF) (GN-2819-1), al apoyar estudios de preinversión en el sector de infraestructura de transporte, mejorando condiciones de disponibilidad de infraestructura con atención a la sostenibilidad socioambiental.

3. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

- 3.1. Los dos primeros componentes de la CT se orientarán a la identificación de proyectos y reformas críticas para mejorar la eficiencia operativa del sector transporte en la región. Por su parte los componentes III y IV tienen el objetivo de apoyar nuevos modelos de negocio sostenibles y ajustes en la regulación.
- 3.2. **Componente I: Preparación de Estudios de Proyectos de Infraestructura de Transportes (US\$500.000).** Este componente financiará: (i) estructuración de metodología para la selección, monitoreo y evaluación de proyectos elegibles, siguiendo una metodología que se acordará con las autoridades de los países beneficiarios; (ii) estudios y el trabajo técnico necesarios para estructurar los proyectos de modo que promueva la inversión del sector privado; y (iii) desarrollo de consultorías para el estudio o estructuración de proyectos en el sector.
- 3.3. **Componente II: Diseño de intervenciones especializadas para reactivar el empleo en el sector (US\$250.000).** Este componente financiará: (i) análisis del marco sectorial y financiero de subsectores (transporte de carga y de pasajeros); (ii) recolección de datos y diseño de indicadores de desempeño; (iii) consultorías especializadas en diseño de proyectos multisectoriales y talleres de trabajo entre países para compartir buenas prácticas y la experiencia internacional en respuestas ante la crisis; y (iv) medidas para la inclusión en el sector transporte de personas en situación de riesgo social, temas de género y de personas con discapacidad.
- 3.4. **Componente III: Impulso de tecnologías limpias, encadenamientos productivos y eficiencia productiva (US\$150.000).** Se financiarán iniciativas para la sustitución de combustibles más contaminantes por opciones menos contaminantes en el sector de transporte a través de: (i) estudios de mercado y de potenciales; y (ii) nuevos mecanismos de financiamiento y otros. El impulso de tecnologías limpias y de nuevos encadenamientos se realizará sobre la base de esfuerzos existentes en el país, y en lo posible en asociación con bancos y fondos públicos con líneas de crédito para ello, reorientando el diseño de estos instrumentos hacia el sector transporte.
- 3.5. **Componente IV: Revisión del marco normativo vigente para impulsar reformas de política (US\$100.000).** Este componente financiará: (i) la revisión del marco normativo vigente, para proponer ajustes en la regulación y modelo de gestión, y mejoras de las capacidades del operador público; y (ii) actividades de fortalecimiento institucional, como talleres de capacitación y visitas a experiencias internacionales, para fomento del diálogo para la revisión del marco normativo.
- 3.6. El costo total de la CT es de US\$1.000.000, que serán financiados por el Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF) de acuerdo con el detalle que se presenta en el siguiente cuadro:

Presupuesto indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/INF	Financiamiento Total
1 - Preparación de Estudios de Proyectos de Infraestructura de Transportes	Estructuración de metodología para la selección, monitoreo y evaluación de proyectos elegibles	US\$100.000	US\$100.000
	Estudios y el trabajo técnico para estructurar los proyectos de modo que promuevan la inversión del sector privado	US\$100.000	US\$100.000
	Consultorías para el estudio o estructuración de proyectos en el sector	US\$300.000	US\$300.000
2 - Diseño de intervenciones especializadas para reactivar el empleo en el sector	Análisis del marco sectorial y financiero de subsectores	US\$120.000	US\$120.000
	Recolección de datos y diseño de indicadores de desempeño	US\$80.000	US\$80.000
	Buenas prácticas y la experiencia internacional en respuestas ante la crisis	US\$35.000	US\$35.000
	Medidas para la inclusión en el sector transporte	US\$15.000	US\$15.000
3 - Impulso de tecnologías limpias, encadenamientos productivos y eficiencia productiva	Iniciativas para la sustitución de combustibles menos contaminantes en el sector de transporte	US\$100.000	US\$100.000
	Mecanismo financiero para apoyar opciones menos contaminantes en el sector de transporte	US\$50.000	US\$50.000
4 - Revisión del marco normativo vigente para impulsar reformas de política	Revisión del marco normativo	US\$60.000	US\$60.000
	Fortalecimiento institucional	US\$40.000	US\$40.000
Total		US\$1.000.000	US\$1.000.000

4. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

4.1. Por solicitud de los beneficiarios y de conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), el Banco será el Organismo Ejecutor (OE) por la experiencia del Banco en la preparación y desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones y en el conocimiento del ámbito de trabajo. Las actividades financiadas con la CT serán ejecutadas en coordinación con el beneficiario y/o entidades públicas que éste designe. INE/TSP actuará como Unidad de Responsabilidad de Desembolso (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.

- 4.2. 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 Banco, a saber: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (b) Contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (c) Contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 4.3. Se espera que el personal del Banco brinde conocimiento especializado en las actividades de los componentes y se prevén misiones a fin de asegurar el diálogo oportuno y la coordinación de la ejecución entre el Banco y beneficiario.
- 4.4. El beneficiario podrá brindar insumos técnicos a términos de referencia e informes de consultores, pero el Banco tendrá la autonomía para aprobar dichos documentos y actuar como OE de la CT. Esa dinámica facilitará una mejor articulación entre los diversos actores en el marco del dialogo técnico de esta CT.
- 4.5. Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 24 meses.
- 4.6. La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Para más información sobre las adquisiciones previstas, consultar el plan de adquisiciones.

5. Riesgos importantes

- 5.1. El principal riesgo de esta CT está relacionado con la dificultad de coordinar con los diferentes países las líneas de acción conjuntas para una adecuada ejecución de las actividades de la CT y futuros trabajos, operaciones o colaboraciones en esta área. Para mitigar estos riesgos, se prevén realizar medidas de optimización de los esfuerzos para la identificación y debido tratamiento de los riesgos, en lo cual se requerirá la ejecución en estrecha colaboración con los países beneficiarios, y exigirá una acción importante de los especialistas del Sector de Cambio Climático y Sostenibilidad (CCS) y de la Unidad de Salvaguardias Ambientales (ESG).

6. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1. No se prevén excepciones a las políticas del Banco.

7. Salvaguardias Ambientales

- 7.1. De acuerdo a la Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta CT también se ha clasificado como categoría "C". Los términos de referencia de los estudios a ser financiados incluirán aspectos ambientales y sociales de los proyectos de acuerdo con las Políticas del Banco. Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#).

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente_19920.pdf](#)

[Matriz de Resultados_87694.pdf](#)

[Términos de Referencia_23434.pdf](#)

[Plan de Adquisiciones_42489.pdf](#)