

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y DIÁLOGO ESTRATÉGICO EN LA CARTERA DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

(CO-T1831)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Ariza Donado, Natalia (INE/TSP); Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto: Bayona Pulido, Mauricio (INE/TSP); Abogado: Bonilla Merino, Arturo Francisco (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Bustos Rios, Maria Paola (CAN/CCO); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Mendez Diaz, Camila Andrea (INE/TSP); Merchan Paladines, Vianca Tatiana (VPC/FMP).

COLOMBIA FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y DIÁLOGO ESTRATÉGICO EN LA CARTERA DE TRANSPORTE EN COLOMBIA CO-T1831		
RESUMEN DEL PROYECTO		
Tipo de Operación:	Cooperación Técnica	
Sector:	TRANSPORTE	
Subsector:	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE URBANO	
Taxonomía de la CT:	Apoyo al Cliente	
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	N/A	
Unidad Técnica Responsable:	INE/TSP-Transporte	
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	CAN/CCO-Representación Colombia	
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank	
OBJETIVO DEL PROYECTO		
El objetivo de la Cooperación Técnica es fortalecer los diálogos estratégicos del sector transporte mediante la generación de insumos técnicos, análisis normativos y espacios de concertación que conduzcan a una hoja de ruta de modernización regulatoria e institucional. La CT contribuirá a mejorar la gobernanza sectorial, facilitar la participación del sector privado y la academia y sentar las bases para movilizar inversión pública y privada en proyectos estratégicos.		
INFORMACIÓN FINANCIERA		
Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	P3D - OC SDP Pilar 3- Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva	450.000
Financiamiento Total		450.000
Financiamiento de Contrapartida		0
Presupuesto Total del Proyecto		450.000
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.** El sector transporte representó cerca del 7% del PIB de Colombia para el 2025 y constituye un pilar fundamental para la competitividad, la convergencia territorial y el desarrollo productivo del país. No obstante, enfrenta retos en cuanto actualización normativa y estratégica, articulación intermodal y espacios de diálogo público-privado para impulsar inversiones estratégicas y acelerar la transición del sector hacia un modelo aún más sostenible, resiliente y eficiente.
- 1.2 En el modo carretero, la red primaria nacional comprende 18.160 km; la red vial secundaria en Colombia alcanza los 45.137 km (de los cuales cerca del 90 % cuenta con inventario disponible); y la red terciaria 27.577 kilómetros¹. Por su parte, la red vial sin pavimento, que representa una extensión significativamente menor en el sistema nacional, presenta graves deficiencias en su estado: el 48% (942 km) se encuentra en mal estado y el 37% (715 km) en condición regular. Esta distribución evidencia que más del 85% de la red no pavimentada requiere intervenciones prioritarias para garantizar su transitabilidad. Esto segrega la población del acceso a servicios y acentúa las brechas existentes, afectando de manera diferencial a las mujeres en zonas rurales y de difícil acceso, resultando en una limitada oferta de movilización de recursos, productividad y la integración logística en la actividad económica del sector.
- 1.3 Por otra parte, Con una extensión de 4.305 kilómetros en 2024, la red férrea colombiana se gestiona mayoritariamente por entidades públicas: INVIAS (49,1%) y ANI (45,7%), mientras el sector privado administra el 5,2% a través de concesiones². el acceso a esta infraestructura es limitado, tanto en términos geográficos como operativos, considerando que históricamente ha tenido un papel complementario frente a los modos carretero y fluvial. Actualmente, gran parte de la red se encuentra inactiva o en condiciones técnicas que impiden su utilización regular.
- 1.4 En el componente férreo, los niveles de servicio de este modo son reducidos; en el año 2024, el modo férreo movilizó un total de 32.428.370 toneladas de carga³, principalmente carbón, lo que demuestra su potencial en la integración intermodal. Las rutas activas se limitan a tramos como Bogotá–Belencito, La Dorada–Chiriguaná y Chiriguaná–Santa Marta, este último operado por la concesión FENOCO y dedicado mayoritariamente al transporte de carbón⁴. La reactivación del sistema férreo es una de las estrategias relevantes del país por su potencial estratégico para reducir los costos logísticos del país, descarbonizar el transporte y liberar capacidad de la red vial hoy saturada por carga que podría migrar al ferrocarril.
- 1.5 Finalmente, el modo fluvial en Colombia se compone de los 24.725 km de ríos identificados, donde cerca de 18.225 km son potencialmente navegables, aunque solo una fracción se encuentra en condiciones adecuadas para navegación continua y segura. Frente a estas brechas, el Plan Maestro Fluvial 2022 propone una doble estrategia: por un lado, priorizar corredores de alto impacto nacional, como el Magdalena y el Canal del Dique, donde se requiere mejorar condiciones de navegación y conectividad multimodal.

- 1.6 La reactivación férrea —con ahorros estimados entre 20 % y 30 % frente a la carretera y emisiones hasta tres veces menores— junto con el fortalecimiento del transporte fluvial (del cual dependen 2,9 millones de personas, especialmente en la Amazonía) y el impulso al cabotaje (más de 10 millones de toneladas en 2023, equivalente al 7 % del tráfico portuario), constituyen pilares para una integración logística sostenible. En este contexto, el país requiere un enfoque diferenciado por región, que articule modos férreo, fluvial, portuario, aéreo y carretero bajo una visión estratégica de intermodalidad que mejore la competitividad, promueva la reindustrialización sostenible y fortalezca la integración territorial.
- 1.7 La estrategia del sector transporte para los próximos años exige consolidar estos avances, fortaleciendo la priorización y actualizando la normativa, especialmente en modos férreo, fluvial, aéreo, vías regionales y transporte urbano. El sector deberá avanzar en desarrollar una agenda sectorial y visión estratégica de mediano plazo que incorpore temas transversales como resiliencia climática, digitalización y diálogo público-privado, con el objetivo de disminuir el riesgo de dispersión programática y mejorar la efectividad de las inversiones.
- 1.8 **Equidad de género e inclusión.** Esta cooperación contribuye la Igualdad de género e inclusión de grupos poblacionales diversos, al promover el fortalecimiento de normativa del transporte para fomentar la igualdad de género, el desarrollo basado en las poblaciones indígenas y la inclusión de diversos grupos.
- 1.9 En este contexto, la presente cooperación técnica busca fortalecer la gobernanza del sector transporte mediante la generación de espacios de diálogo estratégico basados en evidencia y la elaboración de insumos técnicos y análisis normativos. Estas acciones permitirán consolidar una visión estratégica e integrada del sector, mejorar la coordinación multinivel y orientar la definición de una hoja de ruta para la modernización regulatoria e institucional. Asimismo, el proyecto contribuirá a optimizar la preparación y ejecución de proyectos prioritarios, facilitar la participación del sector privado y de la academia, y sentar las bases para la movilización de inversión pública y privada en los proyectos estratégicos del sector.
- 1.10 La cooperación técnica se orienta a fortalecer la gobernanza sectorial mediante la generación de espacios de diálogo estratégico basados en evidencia, que permitan consolidar una visión integrada del sector, mejorar la coordinación multinivel y optimizar la preparación y ejecución de proyectos prioritarios.
- 1.11 **Solicitud.** La solicitud de este proyecto fue realizada por el Departamento Nacional de Planeación, quien será el beneficiario directo de esta TC. Esta cooperación técnica tendrá como objetivo principal fortalecer el diálogo estratégico para el portafolio de proyectos del sector transporte en Colombia, mediante la consolidación de un espacio institucionalizado de coordinación entre autoridades nacionales, entidades territoriales y el Banco. Este espacio permitirá la alineación de prioridades, la identificación de sinergias entre operaciones, la anticipación de riesgos en la ejecución y la estructuración de una visión sectorial compartida, especialmente en el contexto de la agenda sectorial a 2030 y la formulación del Plan Nacional de Desarrollo 2026 – 2030, donde resulta

fundamental asegurar la continuidad de las políticas públicas y la maduración de nuevas líneas de inversión.

- 1.12 **Objetivo.** El objetivo de la Cooperación Técnica es fortalecer los diálogos estratégicos del sector transporte mediante la generación de insumos técnicos, análisis normativos y espacios de concertación que conduzcan a una hoja de ruta de modernización regulatoria e institucional. La CT contribuirá a mejorar la gobernanza sectorial, facilitar la participación del sector privado y la academia y sentar las bases para movilizar inversión pública y privada en proyectos estratégicos.
- 1.13 El sector transporte ha identificado la necesidad de consolidar una visión estratégica integral que permita un desarrollo normativo general de mediano y largo plazo. Esta normativa busca articular los aprendizajes de los planes de desarrollo, planes estratégicos y planes maestros, así como los diferentes documentos CONPES de política pública relacionados al sector. Las necesidades identificadas representarán un insumo dentro de un diagnóstico, enfocado en los territorios y los insumos técnicos provenientes de organizaciones privadas, experiencias y lecciones aprendidas de expertos, universidades y agendas gremiales.
- 1.14 Es así como nace la necesidad de realizar una estructuración de la normativa que permita el desarrollo de la agenda de estrategia sectorial, considerando la inclusión, movilidad segura, sostenible, la priorización sectorial del transporte y finalmente el fondeo y financiación, obteniendo así una estrategia integral. Esta estructuración busca fortalecer el desarrollo armónico de las regiones, mayor participación del sector privado, academia y grupos gremiales, así como la eficiencia mediante la viabilidad de sus proyectos respaldando una normativa integral, aplicable e interinstitucional.
- 1.15 **Complementariedad.** Este proyecto está alineado con las lecciones aprendidas de operaciones previas y complementa lo realizado por El Banco. La CO-T1444 fortaleció los conocimientos técnicos y de gestión necesarios para desarrollar los componentes regulatorios, tarifarios e institucionales del Plan Maestro Ferroviario Nacional de Colombia para apoyar su articulación con la formulación de la política nacional ferroviaria del sector. Entre los principales logros de esta cooperación se incluyeron el financiamiento del Plan Maestro Ferroviario, la realización de talleres regionales y la elaboración de un proyecto de ley ferroviaria. Este proyecto permitió fortalecer el conocimiento técnico y gerencial necesarios para elaborar los componentes normativo, tarifario e institucional del Plan Maestro Ferroviario de Colombia y su articulación para la formulación de la política pública ferroviaria del sector transporte.
- 1.16 El Banco también ha participado en proyectos estratégicos como la CO-L1263. El objetivo general de este Programa fue mejorar la eficiencia logística y contribuir a la recuperación económica postpandemia mediante la implementación de la nueva Política Nacional Logística (PNL), uno de cuyos principales productos fue el estudio de prefactibilidad del Ferrocarril del Catatumbo.
- 1.17 Anteriormente, el Banco participó en la CO-L1681 se apoyó a la ANI en el análisis de los proyectos de iniciativa privada de ferrocarriles de carga y en la orientación

de la estrategia del modo en lo relativo a aspectos institucionales, regulatorios, y de normatividad técnica, así como de mecanismos de estructuración y financiamiento de estos proyectos. Producto de este trabajo fue la publicación de una monografía que compila buena parte del apoyo brindado a la ANI y expone los desafíos que el país afronta para el desarrollo del modo, incluyendo los retos normativos, institucionales y del desarrollo de modelos de inversión y operación bajo la figura de APP, tanto de iniciativa pública como privada.

- 1.18 Así como la CO-T1671 con objetivo de: “Apoyar los esfuerzos de mitigación del cambio climático en el sector del transporte en Colombia promoviendo las infraestructuras de transporte sostenibles, bajas en carbono y resilientes a través de apoyar al Gobierno de Colombia en la promoción e implementación de: (i) la movilidad eléctrica, (ii) la infraestructura intermodal, en particular los modos férreos y fluviales en el país, y (iii) la movilidad urbana sostenible”. Se desarrollaron consultorías que permitieron el estudio de estructuración del fondo para la promoción de ascenso tecnológico de los sistemas de transporte y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, seguido de la formulación del plan de modernización, renovación y ascenso tecnológico de la flota fluvial que presta servicios de transporte en Colombia. Así también, la cooperación técnica dio insumos como el estudio de factibilidad para la adquisición e incorporación de flota eléctrica en ciudades intermedias de Colombia y finalmente en el componente férreo aportó en su consultoría para fortalecer las capacidades técnicas y profesionales para proyectos férreos en Colombia.
- 1.19 **Alineación Estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631), con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad, al promover acciones tendientes a mejorar la conectividad de zonas aisladas del país; (ii) abordar el Cambio Climático (CC), al apoyar el insumo para el desarrollo de políticas que impulsan la adaptación y resiliencia de la infraestructura de transporte; e (iii) impulsar un crecimiento regional sostenible, al apoyar la sinergia de infraestructuras para transporte sostenible y resiliente. Es así como se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: *Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; e integración regional*. Adicionalmente, La CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID Colombia 2024-2027 (GN-3238-3), con las áreas estratégicas de (i) aumentar la inclusión social y territorial; (ii) promover un mayor crecimiento y productividad. Así también la estrategia tiene como uno de los cuatro pilares la descarbonización del transporte.
- 1.20 La Cooperación Técnica se encuentra alineada con los marcos sectoriales del BID para transporte y cambio climático, los cuales promueven sistemas de transporte eficientes, seguros, accesibles, sostenibles y resilientes. En particular, la operación contribuye a las prioridades de la División de Transporte del Banco relacionadas con el fortalecimiento de la logística y la integración modal, la transformación digital del sector, la movilidad sostenible y la transición hacia sistemas de transporte bajos en carbono. Asimismo, la CT apoyará la incorporación de criterios de resiliencia climática y descarbonización en la planificación estratégica del sector transporte, incluyendo el análisis de tecnologías limpias, electromovilidad y mecanismos regulatorios que faciliten la reducción de emisiones y la adaptación de la infraestructura a los riesgos asociados al cambio climático.

- 1.21 Esta CT contribuye directamente con la Propuesta para un nuevo programa para el desarrollo estratégico del capital ordinario (OC SPD) con P3D - OC SDP Pilar 3- Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva, al fortalecer los diálogos estratégicos del sector transporte mediante la generación de insumos técnicos, análisis normativos y espacios de concertación para el transporte. La CT se alinea al fortalecer las capacidades del sector transporte colombiano para la planificación estratégica, preparación de inversiones, modernización regulatoria y consolidación de una agenda sectorial orientada al desarrollo de infraestructura y servicios de transporte sostenibles, resilientes e inclusivos.
- 1.22 La Cooperación Técnica contribuirá a la Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva mediante incorporación de criterios de seguridad vial, movilidad urbana sostenible, digitalización, tecnologías inteligentes, resiliencia climática y descarbonización en la visión programática del sector transporte. De igual manera, fortalecerá las capacidades institucionales mediante el desarrollo de propuestas de mejora regulatoria, mecanismos de gobernanza y coordinación interinstitucional, así como esquemas de financiamiento que promuevan la sostenibilidad financiera de las inversiones requeridas. La operación también fomentará la integración de los aportes del sector privado, los gremios y las entidades territoriales, fortaleciendo la construcción de consensos y la visión estratégica de mediano plazo.
- 1.23 En conjunto, la Cooperación Técnica contribuirá al fortalecimiento institucional, la generación de conocimiento estratégico y el desarrollo de marcos normativos, financieros y de planificación que permitan mejorar la preparación, ejecución y sostenibilidad de las inversiones en transporte. De esta manera, la operación apoyará la consolidación de un sistema de transporte más eficiente, competitivo, resiliente e inclusivo, en línea con los objetivos del P3D - OC SDP Pilar 3- Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva.
- 1.24 El objetivo de esta cooperación se alinea con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estratégico Sectorial del Ministerio de Transporte y el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021–2051, así como con los Planes de Desarrollo Territoriales. Así como al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles) y ODS 13 (Acción por el Clima).

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componente I. Infraestructura intermodal y logística para la competitividad. Este componente contribuirá a mitigar la desarticulación normativa con la vigente agenda sectorial.** Este componente financiará estudios que permitan generar lineamientos en la estrategia sectorial y cambios normativos para articular la planeación estratégica sectorial con la agenda férrea, portuaria, fluvial y urbana, priorizando corredores estratégicos y reformas habilitantes que reduzcan costos logísticos y fortalezcan la integración territorial. En este componente incluye la consultoría de monitoreo y supervisión incorporando la visión de conexión regional y nacional mediante la inclusión de comunidades del país, incluyendo, pero no limitando a: población indígena, población afro, entre otros.

- 2.2 **Componente II. Movilidad segura, sostenible y resiliente.** Ante la necesidad de la reducción de emisiones, descarbonización del sector y fortalecimiento de la seguridad vial, este componente financiará estudios que permitan generar lineamientos para la estrategia sectorial y cambios normativos referentes a: (i) Integrar en la formulación de la agenda estratégica lineamientos de seguridad vial, movilidad urbana sostenible, digitalización y uso de tecnologías inteligentes. (ii) Incorporar en la visión programática del sector lineamientos concretos de resiliencia climática y descarbonización del sector, alineados con compromisos internacionales y metas nacionales. Este componente incluye la consultoría técnica para el monitoreo y supervisión de las actividades de movilidad segura, sostenible, inclusiva y resiliente incorporando perspectiva de género y de accesibilidad.
- 2.3 **Componente III. Fortalecimiento institucional, normativo y de sostenibilidad financiera.** Este componente financiará estudios que permitan generar insumos y lineamientos para la estructuración de la estrategia sectorial y cambios normativos referentes con: (i) Consolidar propuestas de mejora regulatoria, gobernanza sectorial y coordinación interinstitucional, incorporando los aportes de gremios, sector privado y entidades territoriales. (ii) Desarrollar propuestas normativas que permitan generar mecanismos de fondeo y financiamiento para realizar las inversiones requeridas en el sector transporte.
- 2.4 **Resultados esperados.** Los resultados de la Cooperación Técnica se materializarán a través de los siguientes entregables en una consultoría integral: (i) un Plan de Trabajo que incluya la metodología de ejecución, cronograma de actividades y mecanismos de coordinación para el desarrollo de la operación; (ii) un informe técnico correspondiente al Componente I, que contenga los estudios, análisis y recomendaciones para fortalecer la infraestructura intermodal y logística para la competitividad, incluyendo propuestas para la articulación modal, priorización de corredores estratégicos y reformas habilitantes; (iii) un informe técnico correspondiente al Componente II, que incluya los estudios y recomendaciones para incorporar criterios de seguridad vial, movilidad sostenible, digitalización, resiliencia climática y descarbonización en la agenda estratégica del sector transporte; y (iv) un informe técnico correspondiente al Componente III, que consolide propuestas de fortalecimiento institucional, mejora regulatoria, gobernanza sectorial, coordinación interinstitucional y mecanismos de sostenibilidad financiera para las inversiones del sector. Adicionalmente, la Cooperación Técnica financiará consultorías especializadas para apoyar el monitoreo, seguimiento y revisión técnica de los productos desarrollados en cada componente, asegurando la calidad técnica de los estudios, la adecuada articulación con las entidades sectoriales y la incorporación de observaciones y recomendaciones durante el proceso de ejecución de la operación. Finalmente se espera el monitoreo y seguimiento de cada componente mediante la revisión de tres consultores.
- 2.5 Los componentes están compuestos por una consultoría integral que incluye un estudio multisectorial que incorpore:
- Componente I: Articular la planeación estratégica sectorial con la agenda férrea, portuaria, fluvial y urbana, priorizando corredores estratégicos y

reformas habilitantes que reduzcan costos logísticos y fortalezcan la integración territorial.

- Componente II: Integrar en la formulación de la agenda estratégica lineamientos de seguridad vial, movilidad urbana sostenible, digitalización y uso de tecnologías inteligentes.
- Componente II: Incorporar en la visión programática del sector lineamientos concretos de resiliencia climática y descarbonización del sector, alineados con compromisos internacionales y metas nacionales
- Componente III: Consolidar propuestas de mejora regulatoria, gobernanza sectorial y coordinación interinstitucional, incorporando los aportes de gremios, sector privado y entidades territoriales
- Componente III: Desarrollar propuestas normativas que permitan generar mecanismos de fondeo y financiamiento para realizar las inversiones requeridas en el sector transporte.

Adicionalmente, se tendrán tres (3) consultores individuales para el monitoreo de la consultoría en cada componente para el cumplimiento de insumos, análisis y alcance propuesto en la consultoría integral. En esta supervisión y monitoreo se incorporarán lineamientos de género y diversidad garantizando el cumplimiento del componente en la consultoría integral.

- 2.6 **Beneficiarios.** El proyecto beneficiará directamente al Departamento Nacional de Planeación (DNP) y los beneficiarios indirectos se atribuyen en esta cooperación al territorio nacional a través de la modernización de la normativa e integración de la agenda estratégica sectorial de lo establecido en el PND (Plan Nacional de Desarrollo). Actualmente, este proyecto tendrá una incidencia positiva directa en la participación del sector privado y la academia. Esto podrá fortalecer el desarrollo sectorial incluyendo el sector logístico y de carga que anualmente llega a transportar 183 millones de toneladas en Colombia (Transporte en cifras, 2025) fortaleciendo los usuarios de los modos férreo, portuario, fluvial y urbano.

III. PRESUPUESTO

- 3.1 **Presupuesto.** El proyecto tendrá un presupuesto total de USD\$ 450,000 (CUATROSCIENTOS CINCUENTA MIL DÓLARES) con fuente de financiamiento OC SDP - Pilar 3 - Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva (P3D) sin contrapartida local, que serán segmentados por componente de la siguiente manera:

Actividad / Componente	P3D	Financiamiento Total
Componente I. Infraestructura intermodal y logística para la competitividad	Actividad 1: USD\$ 75,000.00	USD\$ 105,000
	Actividad 2: USD\$30,000	
Componente II. Movilidad segura sostenible y resiliente	Actividad 1: USD\$ 100,000.00	USD\$ 180,000

Actividad / Componente	P3D	Financiamiento Total
Componente III. Fortalecimiento institucional, normativo y de sostenibilidad financiera	Actividad 2: USD\$ 50,000.00	USD\$ 165,000
	Actividad 3: USD\$ 30,000	
	Actividad 1: USD\$ 50,000.00	
	Actividad 2: USD\$ 75,000.00	
	Actividad 3: USD\$ 40,000	
TOTAL		USD\$ 450,000

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 La ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP), en respuesta a la solicitud realizada por el DNP. Esta ejecución se justifica por una parte en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones; y por otra, por el conocimiento de INE/TSP en el ámbito de trabajo de proyectos de movilidad en sistemas ferroviarios de carga y pasajeros. La experiencia previa del Banco, y particularmente la referida al apoyo brindado en los años recientes al Gobierno de Colombia (GdC), permitirá establecer de manera lógica y más robusta los lineamientos a implementar en una política de infraestructura integral.
- 4.2 El Banco será encargado de la coordinación de las actividades con las firmas consultoras, consultores individuales y contrapartes involucradas, incluyendo entidades como el DNP. Esto es consistente con las políticas operativas del Banco (OP-619-4) donde se establece, en su Anexo II, como criterio admisible para la ejecución de una CT por el Banco, cuando se cuenta con una solicitud por escrito de parte del Beneficiario y el Banco cuenta con la experiencia necesaria y tiene la capacidad institucional para proveer y administrar los servicios de manera eficiente y oportuna. Adicionalmente, conforme a lo establecido en el documento OP-619-4, la ejecución por parte del Banco se considera justificada debido a las posibles limitaciones de capacidad institucional de los organismos beneficiarios para llevar a cabo de manera oportuna los procesos de coordinación interinstitucional requeridos durante la implementación de la Cooperación Técnica. Este riesgo ha sido identificado y analizado en la sección correspondiente de riesgos de la presente cooperación.
- 4.3 Adicionalmente, el Banco, como ejecutor, será responsable de la administración de los contratos, las aprobaciones, los informes, los pagos y la evaluación de las consultorías. Asimismo, además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del BID, así como los consultores y firmas contratadas, aporten conocimiento técnico especializado y experiencia directa en las actividades que se implementen en el marco de los componentes de esta Cooperación Técnica (CT).
- 4.4 La ejecución de la Cooperación Técnica (CT) por parte de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP) se justifica por las siguientes razones: (i) INE/TSP cuenta con el conocimiento especializado

necesario para brindar asistencia en los temas de interés relacionados con esta CT, así como con la capacidad de aportar experiencia y lecciones aprendidas de toda la región para el desarrollo de los productos a elaborar; (ii) la ejecución por parte del Banco fue solicitada por los clientes; y (iii) en su calidad de agente externo, el Banco desempeña un rol que facilita la mediación y la participación de las distintas organizaciones y actores involucrados.

- 4.5 **Adquisiciones.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica 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.
- 4.6 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El periodo de desembolso (incluye periodo de ejecución) será de 36 meses. La Representación del BID en CO actuará como Unidad Responsable del Desembolso (UDR). El Banco será responsable de la administración de los contratos, la aprobación de los informes, la realización de pagos y la evaluación de las consultorías.
- 4.7 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión.** El Banco contratará los servicios de consultores individuales y firmas consultoras. Con base en lo anterior, INE/TSP será responsable de la preparación y publicación de convocatorias para manifestaciones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de consultores con base en los criterios establecidos en dichas solicitudes de propuestas, así como la negociación de los contratos correspondientes. Todas las actividades de esta consultoría serán coordinadas entre el equipo del BID, Departamento Nacional de Planeación y la firma consultora.

V. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 En esta cooperación técnica puede existir el riesgo de la aplicabilidad de resultados, el cual puede no implementarse en la temporalidad estimada con la que se diseña el Plan. Adicionalmente, puede existir un riesgo de desarticulación interinstitucional correspondiente a riesgos externos como un cambio de tomadores de decisiones frente a la implementación.
- 5.2 Como mitigación de los riesgos identificados se van a incorporar las instituciones aplicables en el proceso de ejecución del proyecto, garantizando la participación y resolución de controversias en caso de presentarse a lo largo del alcance. Esto permite mantener la transferencia de conocimiento para la aplicabilidad de resultados y la participación interinstitucional.
- 5.3 Propiedad Intelectual. Todos los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán propiedad del Banco y podrán ponerse a disposición del público bajo una licencia Creative Commons. No obstante, a solicitud de los beneficiarios, la propiedad intelectual de dichos productos también

podrá ser licenciada y/o transferida a los beneficiarios mediante acuerdos específicos.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 Esta Cooperación Técnica no está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos o estudios ambientales y sociales asociados a ellos; por lo tanto, esta TC no tiene 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
- Anexo V: Carta de solicitud del cliente
- Anexo VI: Género y diversidad