

## Documento de Cooperación Técnica (CT)

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	BRASIL
▪ Nombre de la CT:	Apoyo técnico al sector de transporte en Brasil
▪ Número de CT:	BR-T1553
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Figueiredo De Castro M, Ana Beatriz (INE/TSP) Líder del Equipo; De Souza Esteves, Ana Beatriz (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Araujo Arthur (CSC/CBR); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Agustin Elvira Mastache (INE/TSP); Rodriguez Molina, Raul (INE/TSP); Renata Leal (INE/TSP); Jorgino Azevedo, Ana Carolina (VPC/FMP); Queiroz Fenyves, Katia (CSD/CCS); Lazo, Juan Carlos (VPC/FMP); Gomes Da Cruz Cossio, Alessandra (CSC/CBR); Indo Lazaro (INE/TSP); Gomez De Las Heras, Eduardo (INE/TSP); Monteiro Silva Maria Emilia (INE/TSP); Diaz Gill Virginia Maria (LEG/SGO); Tavares Sousa, Maria Elisa (CSC/CBR); Pedraza Sanchez, Lauramaria (INE/TSP); De Assis Bueno, Fabia Maria (VPC/FMP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	BR-L1532, BR-L1607.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	11 Abr 2024.
▪ Beneficiario:	Gobierno Federal de Brasil y entidades subnacionales
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Septiembre 2024
▪ Tipos de consultores:	Consultores Individuales; Empresas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CBR-Representación Brasil
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Si
▪ Alineación con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto 2024-2030 (CA-631):	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad; LGBTQ+; Personas con discapacidad Alineación a la nueva Estrategia Institucional: Objetivos: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; y (ii) abordar el cambio climático; y a las áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva.

### II. Descripción del préstamo asociado

2.1 Esta Cooperación Técnica (CT) apoyará al “Programa de inversión en carreteras del estado de São Paulo - 3ª fase” ([BR-L1607](#) o [5764/OC-BR](#)), actualmente en fase de implementación, entre otros. El objetivo principal de este Programa es mejorar la competitividad de las cadenas productivas beneficiadas con enfoque en sostenibilidad. Asimismo, los objetivos específicos de la operación son: (i) mejorar la

calidad de servicio en las carreteras públicas intervenidas; y (ii) mejorar la efectividad de las autoridades competentes por medio de la ampliación de competencias digitales de sus funcionarios.

- 2.2 El Programa [5764/OC-BR](#) tiene como resultados esperados la mejora de 470 km en al menos siete carreteras estatales, convirtiéndolas en infraestructuras más inteligentes, sostenibles y eficientes; apoyando el desarrollo de una nueva generación de carreteras públicas al servicio del sector productivo y de la población, con incentivos al transporte sostenible, sirviendo de ejemplo para otros Estados de Brasil y/o países de la región. En adición, el programa beneficiará a las principales cadenas logísticas del país que utilizan la infraestructura de transporte del Estado de São Paulo (ESP), principalmente las seis cadenas productivas identificadas, así como las empresas y empleados de los sectores productivos en regiones beneficiadas directamente por el programa y los 2,15 millones de habitantes de los 44 municipios donde se ejecutarán las intervenciones<sup>1</sup>. Finalmente, se beneficiará el ESP, con servidores públicos fortalecidos en capacidades digitales.
- 2.3 Adicionalmente, la CT también apoyará al “Programa de movilidad urbana sostenible de Curitiba” ([BR-L1532](#) o [4958/OC-BR](#)), actualmente en fase de implementación. El objetivo general del programa es mejorar la movilidad urbana de Curitiba induciendo el aumento de la demanda de pasajeros del transporte público colectivo en la ciudad. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la integración del sistema con modos de transporte complementarios; (ii) mejorar la eficiencia de la operación de la línea Directa Inter 2; y (iii) mejorar la accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida a las estaciones y terminales de la línea Directa Inter 2.
- 2.4 El Programa [4958/OC-BR](#) incluye como resultados esperados la disminución del tiempo de viaje de los usuarios, la reducción del costo de operación anual de los servicios de transporte en la línea Directa Inter 2, la disminución de las emisiones diarias de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>) en la línea Directa Inter 2, el aumento de los viajes integrados con más de un modo de transporte, y la mejora en la percepción de la Inter 2 en términos de seguridad y caminabilidad.. Asimismo, el programa beneficiará de forma directa a los usuarios de la RIT que utilizan la línea Inter 2 (adicionalmente también aquellos que utilizan otras líneas y traspordan en alguna de las terminales de la línea Directa Inter 2), que totalizan 155 mil pasajeros/día, A su vez, los beneficiarios indirectos son aquellos ciudadanos que viven en los barrios que incorporarán la infraestructura mejorada, esto es, 580 mil personas que habita en los 28 barrios en la vecindad del recorrido de la línea Inter 2.

### III. Objetivos y justificación de la CT

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo general de esta CT es proporcionar apoyo al sector del transporte en Brasil, asistiendo tanto al Gobierno Federal como a entidades subnacionales en iniciativas y proyectos que promueven infraestructura y servicios de transporte y logística seguros, sostenibles, resilientes e inclusivos, así como la incorporación de soluciones innovadoras que apoyen la transformación digital del sector en el país.
- 3.2 Los objetivos específicos de la CT son: (i) proveer asistencia técnica integral para la planificación, diseño y ejecución de proyectos, incluyendo estudios especializados, de prefactibilidad, técnica, evaluación económica, ambiental y planes de gestión social,

---

<sup>1</sup> [SEADE](#) (Estado de São Paulo, 2021).

entre otros; y (ii) apoyar el fortalecimiento institucional y proporcionar asistencia técnica para mejorar la sostenibilidad y la resiliencia de la infraestructura y servicios de transporte, así como promover la innovación, la igualdad de género y la inclusión en el sector.

- 3.3 **Contexto.** La economía brasileña se recuperó del impacto del COVID-19 en 2021, y su crecimiento económico durante 2022, previsto del 2,7%, ha superado las expectativas sobrepasando los niveles prepandemia. Para 2023, la previsión de crecimiento es del 0,5%<sup>2</sup>. La competitividad del país se ve afectada por los elevados costos logísticos, que representan el 12% del PIB<sup>3</sup>. De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), Brasil ocupa la posición 56 de 160 países evaluados. Además, se estima que Brasil necesita una inversión en infraestructura del 4,74% de su Producto Interno Bruto (PIB) hasta 2040, de la que más de la mitad se debe destinar al sector del transporte<sup>4</sup>.
- 3.4 **Justificación.** La competitividad de Brasil se ve afectada por los elevados costos logísticos, que representan el 12% del PIB. De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), Brasil ocupa la posición 56 de 160 países evaluados. Además, se estima que Brasil necesita una inversión en infraestructura del 4,74% de su Producto Interno Bruto (PIB) hasta 2040, de la que más de la mitad se debe destinar al sector del transporte. Adicionalmente, la infraestructura y los servicios de transporte del país están sufriendo el impacto de eventos climáticos extremos y desastres naturales, como inundaciones causadas por precipitaciones extremas, por lo que es necesario aumentar la sostenibilidad y resiliencia del sector.
- 3.5 Históricamente, Brasil ha sido una de las carteras financieramente más significativas del Banco. Además de su importancia en volumen también se trata de un país grande y con gobernanza inter federativa lo que implica algunos retos para la preparación y ejecución de los proyectos. El acompañamiento técnico del Banco ha sido fundamental para la eficiente preparación y ejecución de los programas, así como relevante para los ejecutores quienes recurren al Banco como asesor técnico.
- 3.6 La cartera del sector de transporte del Banco con Brasil cuenta con 8 programas activos por un monto total de más de US\$1.300 millones, con un desembolso a la fecha de un 26%. Se han identificado necesidades similares para mejoras de la eficiencia de la preparación y ejecución de los programas. Los programas donde se han identificado necesidades de mejoras de la eficiencia y serán beneficiados con esta CT son: (i) Programa de Inversión en Carreteras del Estado de São Paulo - Fase III (BR-L1607, en preparación); (ii) Programa de Movilidad Urbana y Sostenible de Curitiba (BR-L1532, en ejecución); y (iii) nuevas operaciones. Esta CT apoyará a dichas operaciones mediante la elaboración de estudios, estrategias y análisis sobre el sector transporte y logístico relativos al contexto de las operaciones. Además, se ha identificado la necesidad de promover la innovación, la seguridad vial, la inclusión social y la igualdad de género en el sector del transporte en el país.
- 3.7 **Cambio Climático (CC).** El cambio climático puede provocar impactos adversos significativos tanto en importantes ecosistemas como en asentamientos humanos e infraestructuras del país. Brasil se ha comprometido a implementar diferentes medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en diversos sectores, entre

---

<sup>2</sup> [Banco Central de Brasil](#), 2022.

<sup>3</sup> [Brazil Country Commercial Guide](#) (ITA, 2023).

<sup>4</sup> [Global Infrastructure Outlook: Brazil](#) (GIH, 2022).

los que se incluye el sector transporte; y a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un 50% antes de 2030, en comparación a los niveles de 2005<sup>5</sup>. Además, el Plan Nacional de Adaptación<sup>6</sup> identifica la necesidad de incrementar la resiliencia del sector transporte ante el cambio climático e incorporar medidas de adaptación en los sistemas de transporte y movilidad urbana, así como en los proyectos de infraestructura. Asimismo, nivel subnacional, las ciudades del país han establecido sus propios compromisos climáticos de reducción de emisiones, en algunos casos con objetivos más ambiciosos que los nacionales.

- 3.8 **Género.** En Brasil existen numerosas brechas vinculadas con la equidad de género, y la inclusión en general de todos los usuarios o sujetos del sector del transporte. El sector de construcción civil es el de menor participación femenina (9,5%)<sup>7</sup>. Adicionalmente, existen brechas en los salarios promedios percibidos, siendo US\$ 345 para los hombres y US\$ 222 para las mujeres<sup>8</sup>. A su vez, si bien los niveles de escolaridad para mujeres han incrementado, estos no han significado equidad salarial. Además, existe una baja participación femenina en carreras STEM y carreras técnicas<sup>9</sup>. A través de esta CT se estudiarán estrategias y metodologías para poder atender a las brechas de género en el sector.
- 3.9 **Diversidad.** En el sector del transporte en Brasil existen diferentes brechas en términos de diversidad. En el Transporte Público (TP), por ejemplo, de acuerdo con encuestas realizadas, el 23% de las personas cree que existe una diferencia de trato entre blancos y negros. Asimismo, las personas LGBTQIA+ están más discriminadas y también sufren más violencia. En municipios como São Paulo, las personas de este colectivo declararon ser más víctimas de violencia (ocho puntos porcentuales de diferencia) y abuso sexual (17 puntos porcentuales de diferencia) que las personas no LGBTQIA+<sup>10</sup>. En adición, según una encuesta realizada en el país, más del 45% de los encuestados afirman haber sufrido o presenciado agresiones contra personas LGBTQIA+ en el TP<sup>11</sup>.
- 3.10 **Conocimiento sectorial y lecciones aprendidas.** Esta CT trabajará para fortalecer y complementar el trabajo que el Banco ha desarrollado en el sector del transporte en Brasil. En particular, para el estado de Sao Paulo, se busca consolidar los siguientes aprendizajes de programas anteriores ([3127/OC-BR](#) y [3276/OC-BR](#)): (i) contar con diseños actualizados de las obras para asegurar una planificación eficiente; y (ii) incluir acciones relacionadas con el cambio climático, la igualdad de género y la diversidad, aspectos que no fueron considerados en programas anteriores, como por ejemplo la integración de datos de emisiones de GEI en la matriz origen-destino, con el fin de crear una herramienta de análisis de datos para el desarrollo de políticas de transporte sostenible.
- 3.11 **Alineación Estratégica.** La CT es consistente con la nueva Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con el objetivo de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad, dado que contribuirá a la mejora la red de transporte, ampliando accesibilidad y oportunidades; y (ii) abordar el

---

<sup>5</sup> [Brazil Nationally Determined Contribution](#), 2022.

<sup>6</sup> [National Adaptation Plan of Brazil](#), 2021.

<sup>7</sup> [Observatorio de industria de Brasil](#), 2019.

<sup>8</sup> [Encuesta nacional continua por muestreo de hogares](#) (IBGE, 2019).

<sup>9</sup> [Censo de educación superior 2020](#) (SEADE, 2020).

<sup>10</sup> [Pesquisa Nacional de Saude](#) (Ministerio de Salud e IBGE, 2021).

<sup>11</sup> [Pesquisa Mobilidade Urbana](#) (Rede Nossa Sao Paulo, 2019).

cambio climático, ya que la CT promueve el desarrollo de iniciativas relacionadas con infraestructura sostenible y resiliencia al CC. La CT también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva. A su vez, la CT es consistente con el Marco Sectorial de Transporte ([GN-2740-12](#)) con sus líneas de acción: (i) promover una movilidad eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad para los pasajeros urbanos e interurbanos; (ii) mejorar el desempeño logístico en América Latina y el Caribe, promoviendo el desarrollo de eficientes y sostenibles; y (iii) reforzar las instituciones y la normativa del sector.

3.12 Asimismo, la CT también está alineada con la Estrategia vigente del Banco con Brasil ([GN-2973-2](#))<sup>12</sup> en los objetivos estratégicos de: (i) reducir las brechas de infraestructura al incluir aportes para la mejora de la planificación de movilidad urbana sostenible; y (ii) al apoyar de manera transversal los desafíos de: (a) género y diversidad; y (b) sostenibilidad ambiental y CC. En adición, la CT es consistente con el Programa Estratégico de Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (OC SDP, por sus siglas en inglés) - Ventanilla 2 Infraestructura Sostenible (W2B) ([GN-2819-14](#)), en sus área prioritaria de: (i) infraestructuras sostenibles y resilientes.

3.13 **Beneficiarios.** Los beneficiarios de esta CT serán tanto los habitantes, como las empresas del sector en las ciudades y estados receptores de los estudios y estrategias a realizar por esta CT<sup>13</sup>. Asimismo, a nivel nacional, se prestará apoyo tanto al Ministerio de Transportes como al Ministerio de las Ciudades, causando un efecto indirecto en la totalidad de la población nacional.

#### IV. Descripción de los componentes, resultados y presupuesto

4.1 **Componente I. Elaboración de estrategias para fomentar infraestructuras de transporte más sostenibles (US\$ 100.000).** Este componente financiará estudios de apoyo a la promoción de infraestructuras de transporte más sostenibles en diferentes partes de Brasil, con especial énfasis en la adaptación y resiliencia al CC. Algunas de las temáticas a tratar en estos estudios incluyen: nuevos conceptos de autopistas, pavimentos sostenibles, cuestiones de transporte fluvial, amenazas climáticas y alineamiento con Acuerdo de Paris, entre otros.

4.2 **Componente II. Fortalecimiento de la logística y transporte intermodal (US\$ 100.000).** Este componente financiará: (i) estudios sobre logística intermodal e innovación en la gestión de cargas interregionales, optimizando el flujo de cargas y regulaciones para futuros programas rodoviarios, ferroviarios y/o intermodales; (ii) apoyo en la elaboración de planes logísticos estratégicos que incorporen perspectiva de sostenibilidad, resiliencia al cambio climático, género y diversidad; (iii) apoyo en la elaboración y ejecución de estudios de análisis de puntos críticos de la infraestructura y servicios; y (iv) diseminación de conocimiento y promoción de diálogos sobre nuevos conceptos de transporte intermodal resiliente.

4.3 **Resultados.** Los resultados esperados de esta CT incluyen la generación de productos de conocimiento técnico y de planificación, y alternativas que permitirán

---

<sup>12</sup> La Estrategia de país del Grupo BID con Brasil, ha sido extendida hasta el 31 de agosto de 2024.

<sup>13</sup> Regiones Metropolitanas y ciudades como Sao Paulo, Curitiba, Recife, Belém, Salvador, entre otras.

desarrollar un sistema de infraestructura y servicios de transporte y logística seguros, sostenibles, resilientes e inclusivos. Asimismo, se incorporarán soluciones innovadoras que apoyarán la transformación del sector tanto a nivel nacional como estadual, en operaciones como [4958/OC-BR](#) y [5764/OC-BR](#), entre otras.

- 4.4 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$ 200.000 y el periodo de ejecución y desembolso de 36 meses. El 100% será financiado con recursos del W2B - OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura. No habrá contrapartida local y la distribución es la siguiente:

**Presupuesto Indicativo**

<b>Actividad / Componente</b>	<b>BID/Financiamiento por Fondo W2B (US\$)</b>	<b>Financiamiento Total (US\$)</b>
<b>Componente I.</b> Elaboración de estrategias para fomentar infraestructuras de transporte más sostenibles	100.000	100.000
<b>Componente II.</b> Fortalecimiento de la logística y transporte intermodal	100.000	100.000
<b>Total (US\$)</b>	<b>200.000</b>	<b>200.00</b>

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

- 5.1 La agencia ejecutora será el Banco a través de la División de Transporte del (INE/TSP). 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: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (ii) contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices. 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. En adición, cabe destacar que la CT contempla varios procesos de contratación por selección directa, debido a que se tratan de consultorías de continuación a otros servicios anteriores y los condicionantes técnicos y contextuales que se necesitan para el buen desarrollo de estos no son fáciles de encontrar.
- 5.2 INE/TSP será la encargada de la preparación y publicación de solicitudes de expresiones de interés, elaboración de listas cortas, preparación y distribución de solicitudes de propuestas, evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas y negociación de los contratos respectivos. Adicionalmente, los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán de propiedad del Banco y podrán colocarse a disposición del público bajo licencia de *creative commons*. No obstante, a solicitud del beneficiario, se podrá también licenciar la propiedad intelectual de dichos productos al beneficiario.
- 5.3 El Banco ejecutará esta CT por solicitud del GdB, ya que INE/TSP tiene el conocimiento especializado en la prestación de asistencia en los temas de interés relacionados con el objeto de esta CT. Asimismo, dado el carácter de apoyo operativo de la CT, se justifica la ejecución del Banco por practicidad, gestión y consecución de los objetivos de la CT en el plazo fijado. A su vez, de acuerdo con el Anexo II del Documento OP-619-4 y la Política de CT (GN-2470-2), la ejecución del Banco se

justifica dado que la entidad solicitante no cuenta con la capacidad técnica, operativa o institucional necesaria para ejecutar debida y oportunamente las actividades previstas en el respectivo proyecto, además de que el cumplimiento de los requisitos internos retrasará la ejecución de la CT, poniendo en peligro el logro de sus objetivos.

## **VI. Riesgos importantes**

- 6.1 El riesgo principal es la falta de acceso a la información requerida para la elaboración de los análisis. En caso de recurrir a fuentes primarias, este riesgo será mitigado a través de la relación del Banco con los actores del sector público nivel federal y estadual, tanto por los proyectos que ya fueron financiados, como por la asistencia técnica que se les ha brindado en el sector, dado que serían ellos los encargados de suministrar esa información. En caso de que esto sea insuficiente, se podrá recurrir a fuentes secundarias de información, como reportes previos y estudios similares para la elaboración de los análisis y reportes que sustentarán las consultorías a realizarse en esta CT.

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

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

## **VIII. Aspectos ambientales y sociales**

- 8.1 Mediante esta CT, se financiarán los estudios de alternativas para el apoyo a proyectos del sector transporte en Brasil. En caso de que se financien estudios ambientales y sociales específicos, los términos de referencia y productos serán consistentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

### **Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente\\_152.pdf](#)

[Matriz de Resultados\\_99428.pdf](#)

[Términos de Referencia\\_76788.pdf](#)