

**DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA
REGIONAL**

PLAN DE ACCIÓN PARA EL TRANSPORTE AÉREO SOSTENIBLE (RG-T2302) / (RG-T2358)

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Regional	
▪ Nombre de la CT:	Plan de Acción para el Transporte Aéreo Sostenible	
▪ Número de la CT:	RG-T2302/RG-T2358	
▪ Clasificación	Investigación y Difusión	
▪ Nombre de la Operación vinculada:	N/A	
▪ Equipo de Proyecto	Reinaldo Fioravanti, Jefe de Equipo (INE/TSP); Arnaldo Vieira de Carvalho (INE/ENE), Co-Jefe de equipo; Esteban Diez, Luis Uechi, Isabel Granada, Raúl Rodríguez Molina, Brian Mc Nish, Christopher Persaud, Paula Castillo y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); y Javier Bedoya (LEG/SGO)	
▪ Fecha autorización de síntesis de CT:	Mayo 10 de 2013	
▪ Beneficiario:	Dentro del enfoque regional, la TC abarca todos los países de América Latina y el Caribe (LAC). Los países que se beneficiaran de estudios y planes específicos serán identificados durante la ejecución de la TC, de acuerdo a los criterios descritos en el documento.	
▪ Organismo ejecutor	Banco Interamericano de Desarrollo-BID (Banco)	
▪ Fondos que proveen financiamiento	Fondo: Multidonante para la Integración de Infraestructura Regional (MFR)-Componentes: 1 y 3.	US\$480.000
	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (IPF) Componentes: 2 y 4.	US\$500.000
▪ Recursos BID solicitados:	Total de recursos solicitados	US\$980.000
▪ Contrapartida Local	US\$ 196.000	
▪ Periodo de desembolso	Julio de 2013 – Diciembre de 2015	
▪ Fecha de inicio:	Julio 20 de 2013	
▪ Tipos de consultores:	Individuales y firmas	
▪ Unidad de preparación:	INE/TSP e INE/ENE	
▪ Desembolsos (UDR) :	INE/TSP e INE/ENE	
▪ CT incluida en la estrategia de país:	N/A	
▪ CT incluida en el CPD:	N/A	
▪ Prioridad sectorial GCI-9:	La TC contribuye de manera relevante a los pilares del GCI-9 en el aspecto de Integración Regional y Global y en el aspecto del Cambio Climático.	

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

2.1 **El Transporte Aéreo en los países de América Latina y el Caribe (LAC).** El transporte aéreo desempeña un papel de vital importancia en el desarrollo económico de los países de América Latina y el Caribe (LAC) por permitir la integración y el acceso a mercados locales

y globales por medio del flujo eficiente de personas y productos¹. Algunos países de la región dependen en gran medida del transporte aéreo para su comercio internacional (como Colombia). Particularmente países mediterráneos como Paraguay y Bolivia así como las islas del caribe se benefician aún más de un eficiente transporte aéreo.

- 2.2 En la región, el número de pasajeros viene incrementándose más rápido que el promedio mundial y el transporte aéreo de carga ha aumentado su volumen de manera constante en los últimos años (5,7% entre el año 2007 y 2011). Este crecimiento se ha dado en mayor proporción que Europa (2,9%), América del Norte (2,1%), África (1,5%) y Asia-Pacífico (1,1%)². Las proyecciones para LAC indican que la actividad del sector en la región se duplicaría en los próximos 10 años, y se triplicaría en 20 años³. En este sentido, LAC es la región con mayor crecimiento proyectado a nivel global (6,6% anual para los próximos 20 años, el promedio global es 4%). Así mismo, el sector ha visto un proceso de modernización en la última década, incrementando la seguridad y la rentabilidad del transporte aéreo.
- 2.3 Tanto el crecimiento como la modernización del sector son claves para el desarrollo de los países en la región, especialmente teniendo en cuenta el efecto multiplicador del sector ya que el desarrollo del transporte aéreo apalanca la competitividad y el crecimiento de otros sectores como el de tecnología, turismo, el sector financiero y la actividad empresarial, entre otros.
- 2.4 No obstante, para que la región alcance todo su potencial y se cumplan pronósticos de crecimiento de manera competitiva, segura y sostenible, es necesario implementar políticas públicas para hacer frente a desafíos relacionados con los diferentes aspectos del sector: i) política aérea y gobernanza; ii) integración, conectividad y regulación aérea; iii) eficiencia energética y combustibles alternativos; y (iv) la construcción, expansión y operación de los aeropuertos.
- 2.5 **El transporte aéreo y el Banco.** El Banco viene trabajando en la identificación de los retos de la región asociados al transporte aéreo y sigue de cerca las demandas de los países. En este sentido, la División de Transporte organizó durante el 2012 la segunda reunión de Diálogo Regional de Políticas en la que, con la participación de los Ministros y altos funcionarios de gobiernos relacionados con el sector, se analizaron desafíos asociados en materia institucional, de política, regulación e infraestructura. También se analizaron las actuaciones de los gobiernos, la visión del sector privado y la sostenibilidad ambiental del sector. Entre las demandas manifestadas por los países se destacan: i) mejorar la calidad de la información del sector (tráfico, tarifas, desempeño, políticas, aspectos regulatorios, acuerdos bilaterales, etc.) para apoyar los procesos de toma de decisiones; ii) incrementar el intercambio sobre experiencias en la implementación de políticas aéreas en la región, y operaciones financiadas por el Banco; iii) mejorar la comprensión de los niveles de integración aérea de los países, y sus efectos sobre la actividad del sector; iv) profundizar las discusiones sobre regulación técnica y económica, su armonización, la promoción de acuerdos bilaterales, y la posible creación de redes regionales o subregionales; y v) explorar las alternativas para mejorar la conectividad entre el Caribe y América Latina (Ver Anexo III- Acta de la reunión del Dialogo de Políticas 2012).

¹ World Bank, 2005: "Air Transport Infrastructure: The Roles of the Public and Private Sectors"

² Fuente: Ricover, Andy (2012). Análisis del sector de Transporte Aéreo en LAC. Diálogo de Políticas del BID. Informe Final. IDBDocs No. 37326085

³ ICAO, 2010. En LAC se estima crecimiento anual de 6.7% vis a vis 5% de la media mundial

- 2.6 Adicional a lo anterior, el Banco realizó el Taller de Integración Aérea incluido en el plan de trabajo de IIRSA/COSIPLAN⁴ 2013 que introdujo una línea de trabajo sobre este sector en el entorno de UNASUR⁵. Este taller, recogió como principales recomendaciones para el sector: i) dar seguimiento a los procesos de armonización de estándares; ii) identificar los impedimentos para establecer el libre flujo aéreo en América del Sur; iii) incrementar esfuerzos para mitigar los efectos negativos de las emisiones de CO2 que produce el transporte aéreo; y iv) conformar un grupo técnico ejecutivo en el marco del COSIPLAN/ IIRSA sobre integración aérea cuyas actividades aparecen ya recogidas en el plan de trabajo de 2013. (Ver Anexo IV- notas del taller de integración aérea)
- 2.7 Teniendo en cuenta los antecedentes presentados y las demandas de los países, la División de Transporte está trabajando en acciones coordinadas para fortalecer la presencia del Banco en el sector de transporte aéreo. Entre dichas acciones se ha decidido incluir el transporte aéreo como el tema principal de la Semana de Transporte 2013, además de otras acciones descritas a continuación y detalladas en los componentes de la presente CT.
- 2.8 **Objetivo de la Cooperación Técnica (TC).** El objetivo de esta TC es apoyar a los países a priorizar y planificar sus inversiones en transporte aéreo por medio de: i) creación de productos de conocimiento que apoyen los países en el diseño de operaciones para el transporte aéreo, ii) apoyo en la formulación de políticas y decisiones de inversiones; iii) fortalecimiento de la capacidad institucional del Banco para asesorar a sus países clientes y promover el sector; y iv) mecanismos de diseminación y planes de acción que faciliten la implementación de políticas y de infraestructuras relacionadas por parte de los países.
- 2.9 La CT está alineada con las prioridades institucionales del Banco en la medida que la eficiencia y sostenibilidad del Transporte Aéreo contribuye de manera relevante a dos pilares del GCI-9 (AB-2764), en el pilar de Integración Regional y Global y en el de Cambio Climático. Asimismo, es coherente con la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4) al contribuir a "reducir los costos de logística relacionados con la falta de inversión en infraestructura de transporte".

III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES, COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1. Las principales actividades financiadas por esta cooperación técnica, se dividen en cuatro componentes descritos a continuación y se orientan hacia un trabajo conjunto con los países para generar una base de conocimiento y planes de intervención para los aspectos más importantes del ciclo de la gestión del transporte aéreo como lo son **la regulación, la planificación y sostenibilidad; y la operación del sector**. Asimismo, los componentes descritos orientan la intervención integral del Banco y adaptada a las necesidades de los países. Las actividades a ser desarrolladas en el marco de esta cooperación técnica incluyen:
- 3.2. **Componente 1. Fortalecimiento de la eficiencia regulatoria en transporte aéreo.** El componente contempla la realización de estudios, encuestas y planes de acción en países seleccionados⁶ para apoyar la eficiencia regulatoria del transporte aéreo en LAC (regulación

⁴ IIRSA: Iniciativa para la Integración Regional Suramericana www.iirsa.org / COSIPLAN: Consejo Suramericano de Infraestructuras y Planificación

⁵ UNASUR: Unión de las Naciones Suramericanas conformada por los 12 países suramericanos

⁶ La meta es seleccionar 3 países con base al diagnóstico inicial. Como criterio de selección se considerará, entre otros: i) lineamiento con la estrategia del Banco para el país; ii) la brecha del sector en el país; iii) crecimiento del sector aéreo en el país; y iv) al menos 1 país del Caribe. (potenciales países incluyen Chile, Belice, Bahamas y Bolivia).

de seguridad, económica y técnica). Para lo anterior se llevará a cabo un diagnóstico regional (en todos los países de ALC) de los entes reguladores y la revisión de sus responsabilidades a nivel sectorial. Una vez identificado los entes reguladores, se realizará una encuesta con los oficiales de esos organismos en los países beneficiados por los programas financiados por el FOMIN de 2001 a 2006 (en el marco de la Facilidad de Cooperación Técnica: Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria- MIF/GN-71) para evaluar los resultados y lecciones aprendidas. Adicionalmente, en los países que se aplique se incluirá en las encuestas preguntas sobre los programas de Operadores Económicos Autorizados (OEA). Así mismo, al final del diagnóstico se realizará un taller (estimado en febrero de 2014) con los países involucrados para discutir acciones específicas para mejorar la efectividad de la regulación económica, técnica y de seguridad aeroportuaria en LAC⁷. Se identificarán demandas de financiamiento y de planes de acción en los países participantes.

3.3. Componente 2. Apoyo a aceleración de la adopción de biocombustibles sostenibles para aviación. Mediante este componente se ampliará el liderazgo del BID en el tema de biocombustibles sostenibles para aviación en la región. Lo anterior mediante el desarrollo de planes de acción y estudios orientados a la adopción de biocombustibles sostenibles en varios países de LAC, la identificación de oportunidades de financiamiento para la producción de biocombustibles en el sector y la difusión de los resultados de estas actividades. La TC dará continuación a actividades iniciadas bajo la TC/RG-T1904 en Brasil, México y Chile, (cuyos recursos el 99% están comprometidos a 13 de Mayo, 2013) donde se realizaron más de 40 vuelos comerciales y/o experimentales. Teniendo esta TC como base, se ampliarán las actividades a otros países con potencial de aplicación a mediano plazo (por ejemplo: en Colombia, Ecuador y América Central)⁸. Se dará especial énfasis al desarrollo del Programa de Uso de Biocombustibles de Aviación en lo posible durante la Copa Mundial de Fútbol de Brasil en 2014 y los Juegos Olímpicos de Rio de Janeiro en 2016. También se apoyará la certificación de biocombustibles, esfuerzo iniciado bajo la TC RG-T1904. Este producto se integra a la iniciativa de biocombustibles de la División de Energía (ENE) y a la iniciativa de Transporte Sostenible (REST).

3.4. Componente 3. Apoyo a la mejora de eficiencia operacional de aeropuertos. Este componente contempla la realización de estudios, encuestas y planes de acción en países seleccionados⁹ para apoyar el mejoramiento de la eficiencia operacional en los aeropuertos. Se identificarán las mejores prácticas en el manejo operacional (cargas y pasajeros) en los aeropuertos seleccionados y se realizará benchmarking con otras regiones. Así mismo se desarrollarán bases de datos para monitorear el desempeño, integradas a la base de datos del observatorio regional de transporte del BID (RG-T1897). Particularmente, para países de la región Andina y Centro América, el enfoque principal será el tema de cargas y para la región Caribe, el tema de turismo será prioridad aunque la carga también será estudiada. Para el caso de Brasil, los estudios de caso servirán para un diagnóstico preliminar de deficiencias operacionales en la gestión de pasajeros teniendo en cuenta la necesidad de asimilar la

⁷ Estimativa del cronograma: Diagnostico (jul-oct/13), Encuesta (nov-dic/13) y taller (feb/14).

⁸ Los criterios de selección para el componente 2 serán: i) grado de avance del programa de biocombustibles; ii) presencia de elementos regulatorios, políticos y de financiamiento para mover el tema.

⁹ La meta es seleccionar 3 países. Como criterio de selección se considerará, entre otros: i) lineamiento con la estrategia del Banco para el país; ii) el crecimiento y volumen de pasajeros y carga manejada en los aeropuertos; iii) el nivel de apertura del país; y (iv) al menos 1 país del Caribe. (potenciales países incluyen Perú, México, Brasil y Jamaica).

demanda de los eventos internacionales (ej. Mundial de Futbol y Olimpiadas). Se identificarán demandas de financiamiento y de planes de acción en los países respectivos.

- 3.5. **Componente 4. Apoyo a la Semana Sectorial de Transporte 2013.** El objetivo de este componente es el desarrollo de estudios y diagnósticos para apoyar la Semana Sectorial de Transporte 2013 que a su vez ayudará a la planificación de cartera en el sector aéreo del Banco. La semana de transporte se realizará en Nassau Bahamas en el mes de septiembre de 2013 y tendrá como tema la Regulación y Mercado del Transporte Aéreo, Intervención del Sector Privado y Competitividad. Con el apoyo de una firma especializada, se preparará un evento de tres días que contará con la participación de los especialistas de la División de Transporte junto con representantes de organismos gubernamentales, sector privado y organismos reguladores internacionales. La Semana Sectorial se orientará hacia la promoción del desarrollo de una base de conocimiento en la región, que ayude a los actores involucrados en los procesos de toma de decisión y a los propios especialistas del Banco a abordar la regulación en el transporte aéreo (mercados, técnica, económica y de seguridad) de manera balanceada y adaptada a las especificidades de cada país. Como trabajo previo al evento se contará con especialistas en la materia, que desarrollarán un marco teórico que atienda las demandas previamente identificadas en un diálogo con los países y con los especialistas de la División. Todos los estudios y resultados obtenidos serán recopilados en un “*white paper*” que servirá como guía para la preparación de proyectos y para fortalecer el diálogo con los clientes, posicionando el Banco como proveedor de financiamiento y asistencia técnica a los países en el desarrollo de sus infraestructuras y servicios aéreos.

CUADRO 1. MATRIZ INDICATIVA DE RESULTADOS

Objetivo/Outputs y Outcomes	Unidad	Fecha
Componente 1: Fortalecimiento de la eficiencia Regulatoria en transporte aéreo		
Output 1 Inventario y diagnóstico de las regulaciones en LAC (seguridad, regulación técnica y económica) (Meta =1)	Estudios	Sep. 13
Output 2 Encuesta de resultados de operaciones financiadas por el Banco por medio de FOMIN (seguridad aeroportuaria) (Meta=1)	Encuestas	Jan/14
Output 3 Diálogo con reguladores de la región, fomento a establecimiento de una red de reguladores, diseminación de la iniciativa del BID (Meta=1)	Eventos	Feb/14
Outcome1 Numero de planes de acción preparados (meta=2)	Planes de acción	Jun/15
Outcome2 Número de veces que los diagnósticos fueran usados en operaciones o estrategias. (meta=2)	Estrategia/ Operaciones	Jun/15
Componente 2: Aceleración de la adopción de biocombustibles para aviación.		
Output 1 Consultorías para diagnóstico y certificación de biocombustibles (meta=2)	Estudios	Mar/15
Output 2 Estudios orientados a la adopción de biocombustibles en varios países de LAC, 2 estudios a ser definido entre Brasil, México, Chile, Ecuador y América Central)(meta=2)	Estudios	Oct/15
Output 3 Eventos y Seminarios para difusión de los resultados de las actividades desarrolladas (meta=2)	Eventos	Oct/15
Outcome1 Planes de acción orientados a la adopción de biocombustibles en varios países de LAC, especialmente Brasil, México y Chile (meta=2)	Planes de Acción	Nov/15
Outcome2	% participantes	Oct./15

Número de participantes que evaluarán los eventos del output 3 como bueno o excelente. (meta=70%)		
Componente 3: Apoyo a mejora de Eficiencia Operacional de Aeropuertos		
Output1 Estudio de caso de operaciones de carga aeropuertos seleccionados con desarrollo de benchmarking con otras regiones (meta=3)	Estudios de Casos	Set/13 a Jun/14
Output 2 Estudio de caso para gestión de demanda de aeropuertos en grandes eventos (ejemplo. Copa del Mundo y Olimpiada en Brasil) (meta=2)	Estudios de Casos	Dec/13
Output 3 Desarrollo base de datos para recolección de indicadores e integración al observatorio regional de transporte (meta=1)	Base de datos	Jun/14
Outcome 1 Planes de acciones en los países identificados para guiar inversiones en políticas e infraestructura. (meta=2)	Planes de Acciones	Jun/15
Componente 4: Apoyo a la Semana Sectorial de Transporte 2013		
Output 1 Estructuración del diálogo con actores involucrados en el marco de la Semana Sectorial de Transporte. Diseño y desarrollo de marco teórico, estudios de caso y <i>white paper</i> sobre los fundamentos de la regulación del transporte aéreo y su mercado. (meta=1)	Eventos y Estudios	Set/13
Output 2 Estudio y actualización del ranking de conectividad aérea LAC. (meta=1)	Estudios	Jun/14
Output 3 Análisis de lecciones aprendidas de los préstamos de política en el sector aéreo ya financiados por el BID (ex: Bahamas, Barbados e Bolivia). (meta=3)	Estudios	Dec/14
Outcome1 Número de especialistas capacitados (meta =40)	Especialistas	Set/13
Outcome2 Número de participantes que evaluarán el evento como bueno o excelente. (meta=70%)	% participantes	Oct/13

CUADRO 2. PRESUPUESTO INDICATIVO (US\$)

Actividad/Componente	Descripción	Banco (US\$)*	Local (US\$)**
1. Eficiencia Regulatoria Estudios, encuestas y planes de acción en países seleccionados para apoyar la eficiencia regulatoria del transporte aéreo en LAC (de Seguridad, Económica y Técnica)	Inventario y diagnóstico de las regulaciones en LAC (US\$40.000) Encuesta de resultados con los oficiales de los países respecto a las de operaciones financiadas por el Banco por medio de FOMIN (seguridad aeroportuaria) (US\$30.000) Diálogo con reguladores de la región, fomento al establecimiento de una red de reguladores (US\$80.000) Identificación de demandas de financiamiento y apoyo a planes de acción en países seleccionados. (2x US\$40.000=US\$80.000)	230.000	60.000
2. Biocombustibles Diagnósticos, estudios y planes de acción para apoyar la adopción de biocombustibles de aviación en la región (especialmente Brasil, México y Chile)	Consultorías para diagnósticos y certificación de sostenibilidad de biocombustibles (US\$100.000) Planes de Acción/estudios en varios países de LAC, especialmente Brasil, México y Chile (US\$150.000) Eventos y Seminarios para difusión de los resultados de las actividades desarrolladas en este componente (US\$60.000)	310.000	61.000
3. Eficiencia operacional de Aeropuertos Estudios, encuestas y planes de acción en países seleccionados	Estudio de caso de operaciones de carga en aeropuertos seleccionados ⁶ con desarrollo de benchmarking con otras regiones (US\$70.000) Estudio de caso para gestión de demanda en grandes	250.000	75.000

para apoyar la eficiencia operacional en los aeropuertos de LAC. (pasajeros y carga)	eventos (ejemplo. Copa del Mundo y Olimpiada en Brasil) (US\$90.000) Desarrollo base de datos para recolección de indicadores e integración al observatorio regional de transporte (US\$30.000) Planes de acción en aeropuertos identificados para guiar inversiones en políticas e infraestructura (US\$60.000)		
4. Apoyo a semana sectorial de transporte 2013 Desarrollo de estudios y diagnósticos para apoyar la preparación y seguimiento de la Semana Sectorial de Transporte 2013 y la planificación de cartera en el sector aéreo:	Estructuración del dialogo con actores involucrados en el marco de la Semana Sectorial de Transporte. Diseño y desarrollo de marco teórico, estudios de caso y <i>white paper</i> sobre los fundamentos de la regulación del transporte aéreo y su mercado (US\$100.000) . Estudio y actualización del ranking de conectividad aérea LAC. (US\$60.000) Análisis de lecciones aprendidas de los préstamos de política en el sector aéreo ya financiados por el BID (Bahamas, Barbados y Bolivia). (US\$30.000)	190.000	0
Total:		980.000	196.000

Nota: *incluye actividades de supervisión y coordinación y costos de viajes de personal de planta para diseminación de los resultados del programa; ** ** contrapartida en especie (hora-personal, hora-equipos, insumos, viajes, etc.). Los montos por país se definirán de manera escrita al momento que se identifique a los países beneficiados por cada producto.

3.6. En virtud de su naturaleza regional y una vez revisada la disponibilidad de fuentes alternativas de financiamiento, la presente cooperación técnica será financiada con recursos del InfraFondo en concordancia con los Criterios de determinación de la elegibilidad de programas del Banco para su financiamiento con recursos del Capital Ordinario destinados a programas especiales y operaciones no reembolsables (versión revisada, documento GA-220-12).

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

4.1 El organismo ejecutor de esta operación será el Banco, quien identificará a los países beneficiarios de las actividades mencionadas de acuerdo a los criterios descritos anteriormente, en coordinación estrecha con los países miembros del Banco. La ejecución del Banco garantizará la participación coordinada de los países intervinientes y la máxima difusión de los resultados entre todos los países de la región. Los estudios a ser contratados serán de directa aplicación en la preparación de futuros programas y serán supervisados por los especialistas/personal del Banco. El Banco será responsable de la contratación de consultorías, la cuales se efectuarán de conformidad con las políticas y procedimientos del Banco que se estipulan en el documento GN-2350-9 (Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco) de acuerdo a lo señalado en el InfraFondo (GN-2404-4) y sus directrices operativas (GN-2404-7). El tiempo de ejecución y desembolsos de la cooperación técnica se estima en 30 (treinta) meses (a partir de su elegibilidad).

V. RIESGOS IMPORTANTES

5.1 El principal riesgo de esta TC está relacionado con la dificultad de coordinar con los diferentes países, las líneas de acción conjuntas que determinen la continuidad de esta iniciativa y futuros trabajos, operaciones o colaboraciones en esta área. Para mitigar esos riesgos, la CT será ejecutada en estrecha colaboración con organismos regionales como CARICOM y UNASUR y con la Red de Transporte del Dialogo de Políticas. Asimismo, la actuación de los especialistas locales de Transporte y Energía, y la colaboración entre VPS y VPC tendrá un papel fundamental en establecer el diálogo con los países.

VI. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 6.1 La presente TC no tiene implicaciones socio-ambientales, por tratarse de la elaboración de estudios y desarrollo de eventos con carácter regional. Dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos, lo que permitirá la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas mitigadoras requeridas.
- 6.2 Teniendo en cuenta la naturaleza de la cooperación técnica (TC) y sus impactos y riesgos socio-ambientales y socioculturales, esta operación es Categoría “C”. (idbdocs [#37846245](#))

VII. ANEXOS

- 7.1 Anexos requeridos:
Anexo I: Términos de Referencia
Anexo II: Plan de Adquisiciones
Anexo III: Minutas del Dialogo Regional de Política y de la reunión de UNASUR

TERMS OF REFERENCE
TECHNICAL ASSISTANCE FOR DEVELOPMENT OF THE STUDY ON
AIR TRANSPORT SECTOR IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN (LAC)
AIR TRANSPORT REGULATION & AIRPORT SECURITY
COMPONENTE 1

I. BACKGROUND

- 1.1 In the past years, the Transport Division (INE/TSP) has been developing knowledge products and policy dialogues in topics related to transport to improve the Bank's interventions in the sector and to address needs from client countries. The division has pioneered in the transport sector in LAC by leading initiatives such as *Sustainable Transport*, *Freight Logistics*, *Road Safety* and *Mega Projects*, now, as part of a demand from countries, The Transport Division has included *Air Transportation* in the agenda.
- 1.2 Air transport plays a vital role in the economic development of all countries, in LAC, passenger numbers are growing faster than the world average and air cargo has also increased its volume steadily the past years, some countries in the region rely heavily in the air transport for its trade (like Colombia, the biggest market air cargo market in the region with 23% of its commerce in monetary terms by air) and many countries are facing regulatory and institutional changes that will reshape the sector in the next years (Like Brazil that recently opened the sector for private investments). Currently the Bank is preparing operations on airport infrastructure in Bolivia, Haiti and Bahamas and has identified demand in many other countries.

II. OBJECTIVE AND SCOPE OF WORK

- 2.1 The objective of the technical assistance is to conduct a diagnosis of the regulation agents in LAC, identifying their responsibilities at the sector level. Additionally, the consultant will conduct a survey with countries to evaluate the results of previous programs implemented by IDB (under MIF) in selected countries and to identify new projects for IDB portfolio. The work will include the following activities:

1. **Diagnosis of air transport regulation in LAC.** The consultant will prepare a technical paper in the topic "Regulatory efficiency in the Air Transport Sector in LAC".

The paper will be co-authored with IDB's specialists. The consultant will be responsible for developing the study based on secondary information, literature research and by adding new contribution based on his own experience and research. IDB will define and validate the topics to be developed as well as prioritize it according to the objective of the Bank. IDB will also provide contribution to the paper by including, reviewing, changing and approving the content produced.

2. Survey on airport security

The survey will be used to evaluate results and lessons learned from previous programs implemented in LAC (led by MIF) on airport security. The consultant must outline the main results in terms of products implemented, results and impacts achieved, lessons learned and propose an agenda to continue supporting security regulation in LAC.

III. CHARACTERISTICS OF THE CONSULTANCY

- a) **Type of consultancy:** Individual
- b) **Starting date and duration:** 90 nonconsecutive consultant days
- c) **Place of work:** Residence of the consultant. Trips to selected countries will be required.
- d) **Citizenship:** Consultant must be a citizen of a Member state of the IDB
- e) **Qualifications:**
The consultant must have at least 10 years of experience in the field of air transportation; must be an economist or engineer, with master degree. Advanced writing skills in English is a must, preferably previous experience in Latin America and/or Caribbean region is required.

IV. SCHEDULE OF PAYMENT

- 20% upon the signature of the contract
- 25% upon the delivery of the 1st draft (deliverable 2) and approval by IDB
- 25% upon the delivery of the final document (deliverable 4) and approval by IDB
- 30% after delivery of final document and materials for the event approved by IDB and after presentation on the Regional Dialogue Meeting.

V. COORDINATION

- 5.1 The coordination of consultant work will be managed by Reinaldo Fioravanti (INE/TSP)

TERMS OF REFERENCE**SUPPORT TO LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN (LAC) COUNTRIES
IN THE FIELD OF ALTERNATIVE AVIATION FUELS****INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE
AND ENVIRONMENT (INE)
COMPONENT 2****I. BACKGROUND AND STATUS OF ENERGY CONTEXT**

- 1.1 A relevant part of this effort has been the launch by airlines of worldwide test flights with the objective of increasing public awareness and demonstrating the technical feasibility of using biojet fuels. Most of these flights used vegetable oils processed into Synthetic Paraffinic Kerosene (SPK).
- 1.2 On Aviation Day at Rio+20 (June 19th, 2012), GOL made its first flight between Sao Paulo and Rio, as the last leg of the Secretary General of ICAO journey from Montreal, using biojetfuel supported by IDB, Petrobras, Boeing, AirBP, and Curcas.
- 1.3 Following this successful bioSPK flight, GOL has engaged in a corporate biofuel program to support the Brazilian Biojetfuel Platform, a multifeedstock, multiprocess integrated biojetfuel value chain, to kick off the implementation of the biojet fuel in Brazil in June 2012, based on a carbon footprint offset program, as per report by ACA sponsored by IDB, to mitigate the GHG emissions of the forthcoming global sports events (World Cup 2014, Olympic Games 2016) in Brazil.
- 1.4 ABEAR – the Brazilian Airlines Association - has joined this carbon footprint offset program, and is actively negotiating the support of Brazilian Ministry of Environment for domestic “green flights” during the World Cup 2014. Gol will undertake 200 domestic flights in Brazil with bioSPK at 10% average blend to kick off the Flying Green Program. Other airlines are presently reviewing their flight plans. A special feedstock consolidation effort will be undertaken in 2013 to allow a tolling operation to provide necessary bioSPK to the “green flights” of the World Cup 2014. This offset program is being proposed to the US-Brazil biojetfuel bilateral agreement talks in September, 2013.
- 1.5 On the other hand, the IDB has been supporting institutions and companies from the LAC public and private sectors to develop several biofuels initiatives with the objective of creating business opportunities and new sources of family income in rural areas.

- 1.6 In this context, the IDB has received a request from ABEAR to contribute to the structuring of a carbon footprint offset program for the World Cup 2014 and the Olympic Games in 2016 based on “green flights” during the Games, and implementation of an integrated bioSPK value chain in Brazil, which constitutes the purpose of this project.

II. OBJECTIVE OF THE TERMS OF REFERENCE

- 2.1 The general objective of the services described by these terms of reference is to help ABEAR to structure the carbon footprint offset program, promoting IDB support to LAC in this matter. The specific objectives are to provide consulting services to help process a determined volume of vegetable oil into biojet fuel, so that it meets the minimum ASTM D 7566 Table A1-1 and A1-2 specifications, to be used by ABEAR Associates in “green flights” with biojet fuel, and promote dissemination of the biojet fuel program during the World Cup 2014 event.

III. MAIN ACTIVITIES AND PRODUCTS

- 3.1 The project consists of the following activities:
- (i) Identify sources of sustainable feedstock for the production of bioSPK through tolling operations, with focus in Brazil and the Americas;
 - (ii) Identify integration possibilities of existing biojet fuel projects into the carbon footprint offset program;
 - (iii) Structure the Flying Green program for the World Cup 2014, to address international flights into Brazil, and domestic flights using a defined percentage of biojet fuel;
 - (iv) Promote the carbon footprint offset program of the World Cup 2014 to include other countries in the Americas, specially Mexico, and Colombia;
 - (v) Identify crushing, processing, and blending facilities;
 - (vi) Procure the import logistics;
 - (vii) Procure the fueling logistics;
 - (viii) Organization of dissemination events during World Cup 2014, including publication of documents, brochures and the like;
 - (ix) Preparation of a final report about the activities conducted.
- 3.2 A Draft Final Report describing the services performed will be submitted for consideration by the IDB for their comments and observations. A definitive final report incorporating the IDB comments and observations shall be presented no later than fifteen (15) calendar days after receiving the comments and observations on the Draft Final Report. (For the schedule of these presentations, see VI Timeline for submission of Reports).

IV. CONSULTANT'S QUALIFICATION

- 4.1 The services will be conducted by an independent consultant selected by the IDB with experience in the biojet fuel sector.

V. DURATION OF CONSULTANCY AND CONTRACT

- 5.1 The duration of this consultancy is of 12 months of work starting with the contract signature for a total amount of US\$ 100,000.00 (one hundred thousand US dollars).
- 5.2 The anticipated schedule of payment of fees is as follows:
- **30%** upon contract signature.
 - **50%** upon submission of the Draft Final Report.
 - **20%** upon approval of the Final Report.

VI. TIMELINE FOR SUBMISSION OF REPORTS

- a) Bimonthly progress report
- b) Draft Final Report: April 30th, 2014
- c) Final Report: at 15 (fifteen) days (maximum) after receipt of IDB comments on the Draft Final Report.

VII. ADDITIONAL INFORMATION

- 7.1 All Reports should be written in English or Spanish and submitted electronically.

VIII. SUPERVISION

- 8.1 The overall supervision of the consultancy will be conducted by Arnaldo Vieira de Carvalho from the Energy Division of the Department of Infrastructure and Environment BID (INE/ENE), with support from other specialists from INE.



GUÓN PARA LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL ESTUDIO

COMPETITIVIDAD DE LA CARGA AÉREA EN LATINOAMERICA Y EL CARIBE ESTUDIOS DE CASO DE TERMINALES DE CARGA AÉREA LÍDERES EN AEROPUERTOS DE LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE

OBJETIVOS

Objetivo General

*Analizar la competitividad de la carga aérea en Latinoamérica y el Caribe
Primera Etapa: Estudios de Caso de Terminales de Carga líderes en aeropuertos de
Latinoamérica y el Caribe*

Objetivos Particulares

- 1) Analizar las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en Latinoamérica y el Caribe
- 2) Analizar el posicionamiento de los aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe
- 3) Identificar indicadores de desempeño para Terminales de Carga Aérea y metodologías para su medición
- 4) Seleccionar aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe para realizar Estudios de Caso con base en investigación directa e información secundaria
- 5) Realizar Misiones Técnicas a las Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe para realizar Estudios de Caso
- 6) Seleccionar aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Asia para realizar Estudios de Caso con base en información secundaria disponible
- 7) Realizar un benchmarking del desempeño de las Terminales de Carga Aérea líderes seleccionadas en Latinoamérica y el Caribe, contrastando con el desempeño de las Terminales de Carga Aérea líderes en Asia



- 8) Caracterizar parámetros técnicos de la infraestructura en Terminales de Carga Aérea competitivas, con referencia a los Estudios de Caso realizados
- 9) Caracterizar las condiciones de accesibilidad y conectividad de las Terminales de Carga Aérea con el tejido urbano, vías rápidas y autopistas
- 10) Caracterizar el impacto de los RFS en la competitividad de una Terminales de Carga Aérea
- 11) Establecer un conjunto de recomendaciones estratégicas para mejorar el desempeño y promover el desarrollo de Centros Logísticos de Carga Aérea en Latinoamérica y el Caribe

ACTIVIDADES

ACTIVIDAD 1

1. ANÁLISIS DE LAS TENDENCIAS DE LA CARGA AÉREA Y EL POSICIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE

- 1.1. Análisis de las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en Latinoamérica y el Caribe*
- 1.2. Análisis del posicionamiento de los aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe*

ACTIVIDAD 2

2. IDENTIFICACIÓN DE INDICADORES DE DESEMPEÑO PARA TERMINALES DE CARGA AÉREA Y METODOLOGÍAS PARA SU MEDICIÓN

- 2.1. Identificación de indicadores de desempeño para Terminales de Carga Aérea y metodologías para su medición*

ACTIVIDAD 3

3. REALIZACIÓN DE ESTUDIOS DE CASO

- 3.1. Definición de criterios para la selección de aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe para realizar Estudios de Caso*
- 3.2. Selección de aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe para realizar Estudios de Caso con base en investigación directa e información secundaria*
- 3.3. Realización de Misiones Técnicas a las Terminales de Carga Aérea líderes en Latinoamérica y el Caribe para realizar Estudios de Caso*



ACTIVIDAD 4

4. BASES PARA REALIZAR UN BENCHMARKING DE LAS TERMINALES DE CARGA AÉREA LÍDERES EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE

- 4.1. Definición de criterios para la selección de aeropuertos con Terminales de Carga Aérea líderes en Asia y realización de Estudios de Caso con base en información secundaria disponible*
- 4.2. Identificación de benchmark en indicadores de desempeño para Terminales de Carga Aérea*
- 4.3. Realización de un benchmarking del desempeño de las Terminales de Carga Aérea líderes seleccionadas en Latinoamérica y el Caribe, contrastando con el desempeño de las Terminales de Carga Aérea líderes en Asia*
- 4.4. Caracterización de parámetros técnicos de la infraestructura en Terminales de Carga Aérea competitivas, con referencia a los Estudios de Caso realizados*
- 4.5. Caracterización de las condiciones de accesibilidad y conectividad de las Terminales de Carga Aérea con el tejido urbano, vías rápidas y autopistas*
- 4.6. Caracterización del impacto de los RFS en la competitividad de una Terminales de Carga Aérea*

ACTIVIDAD 5

5. RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS PARA MEJORAR EL DESEMPEÑO Y PROMOVER EL DESARROLLO DE CENTROS LOGÍSTICOS DE CARGA AÉREA EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE

- 5.1. Formulación de un conjunto de recomendaciones estratégicas para mejorar el desempeño y promover el desarrollo de Centros Logísticos de Carga Aérea en Latinoamérica y el Caribe*

ALCANCE

Alternativa A:

1. Duración del Estudio: 6 meses
2. Se prevé realizar cuatro Misiones Técnicas para realizar Estudios de Caso, con base en selección preliminar:

Misión Técnica 1:

Terminales de Carga Aérea de los Aeropuertos de Lima (LIM) y Santiago de Chile (SCL)
Duración: 2 semanas

Misión Técnica 2:

Terminales de Carga Aérea de los Aeropuertos de Bogotá (BOG) y Panamá (PTY)



Duración: 2 semanas

Misión Técnica 3:

Terminales de Carga Aérea del Aeropuerto de Sao Paulo/Guarulhos (GRU) y de Campinas/Viracopos (VCP)

Duración: 2 semanas

Misión Técnica 3:

Terminales de Carga Aérea de los Aeropuertos de Ciudad de México (MEX) y Guadalajara (GDL)

Duración: 2 semanas

Misión Técnica 4 (¿?):

Terminal de Carga Aérea del Aeropuerto de Kingston (KIN)

Duración: 1 semana

Alternativa B:

1. Duración del Estudio: 4 meses
2. Se prevé realizar tres Misiones Técnicas para realizar Estudios de Caso, con base en selección preliminar:

Misión Técnica 1:

Terminales de Carga Aérea de los Aeropuertos de Bogotá (BOG) y Lima (LIM)

Duración: 2 semanas

Misión Técnica 2:

Terminales de Carga Aérea del Aeropuerto de Sao Paulo/Guarulhos (GRU) y de Campinas/Viracopos (VCP)

Duración: 2 semanas

Misión Técnica 3:

Terminales de Carga Aérea de los Aeropuertos de Ciudad de México (MEX) y Guadalajara (GDL)

Duración: 2 semanas

Opción adicional:

Elaboración de un manuscrito para un **Working Paper** (WP) en el BID

Duración: 3 meses adicionales

TERMS OF REFERENCE
FUNDAMENTALS OF AIR TRANSPORT REGULATION AND MARKET. PRIVATE
PARTICIPATION AND COMPETITIVENESS IN THE
INFRASTRUCTURE AND AIR TRANSPORT
COMPONENT 4

I. BACKGROUND AND JUSTIFICATION

- 1.1 Payments for the consulting services will be specified in the contract and will be made as follows:
- 1.2 Various governments within the region have opted to implement economic reforms in order to increase the role of the private sector in the provision of transport infrastructure and their related services. This strategy has created huge challenge to governmental agencies to establish efficient regulatory schemes capable of controlling the creation of monopolies, promoting competitive markets, diminishing the asymmetry of information among stakeholders, increase private participation and appropriately allocating risks.
- 1.3 Preliminary conclusions on this subject have proved that there is no unique form of transport regulation that suits all circumstances. In fact there are some international cases in which a certain infrastructure goes from an over-regulated framework to a liberalized one and/or an intermediate scheme, proving that regulation has a strong dependence on the institutional capacity, the institutional structure and the maturity of the market in each country. This type of research can help us to understand the types and degrees of regulation of a particular transport mode by reviewing its economic characteristics.
- 1.4 Funding mechanisms of current regulatory agencies must also be reviewed taking into consideration that traditionally, regulatory functions were funded from general taxes¹ but recently there has been a shift to alternative funding approaches.
- 1.5 This consultancy will develop a broad base of information on the current regulatory frameworks within the region that are related to transport regulation. Having this kind of knowledge and understanding of the different experiences (i.e. creating independent regulation commissions) will provide Bank staff the capability to advise client countries on potential regulatory reforms or possible regulatory schemes for a new transport mode or a related service necessary for example, to attract more private capital to the sector.
- 1.6 Because of the particularities of air transport in terms of market, regulation and the predominance of private sector participation, the consultancy will use this modality of transportation as the vehicle to analyze and channel the knowledge.

¹ Smith 1995

- 1.7 Transport operations funded by the Inter-American Development Bank (IDB) have traditionally focused on developing new infrastructure or increasing the capacity of existing infrastructure. This demand for increasing infrastructure is expected to continue, particularly in the field of air transport facilities which already represent a bottleneck for countries such as Brazil to meet its target and compromises. Considering the private sector's control of the air transport market, a well-balanced framework of regulations are vital to ensure the reliability and quality of service.
- 1.8 The impact of air transport projects can be greatly enhanced with the inclusion of regulatory components. As those components are introduced into Bank operations, IDB transport specialists will have to be able to address client countries more effectively by broadening their fields of expertise and will be able to support them into developing their own regulatory programs. This will allow the Bank to position itself as a key partner in the countries to enrich and improve transport projects.

II. OBJECTIVES

- 2.1 The objective of this consultancy is to develop a broad base of knowledge on Transport Regulation, using as example the air transport mode (infrastructure, service and market) to Strength the Bank's position to provide advice to client countries regarding more effective regulatory frameworks: support client countries into strengthening their changing role as a self-regulated provider to an independent regulator of the significant number of activities delivered by private operators in the sector. Along with this, the Bank will strengthen its work as a partner to develop the institutional capacity to regulate. Additionally, the consultancy has the objectives of sharing regional and international practices with client countries. International experiences of developed countries will serve as a point of comparison to share with client countries by exposing innovative regulatory regimes along with a lessons learned framework.
- 2.2 **Expected Results:**
 - New Bank knowledge: The IDB strengthens its position as a repository of regulatory regime examples within the region and specifically for the air transport sector. The Bank's privileged position will allow the gathering of information and the corresponding dissemination of regulatory schemes during stages of policy dialogue and during the preparation of future projects.
 - Better technical assistance and more receptive clients: The preparation of future transportation projects is enriched with the inclusion the regulative dimension. This will help to inform Client countries on how to pick the regulatory regime or address a reform
 - More integral operations: The inclusion of an "effective regulation framework" as a component in transport operations will enhance the projects' impacts.

- Efficiency Gains: The combination of infrastructure with policy/regulatory reforms will provide for efficiency gains in the sector and making it beneficial to the travelling public.

III. ACTIVITIES

- 3.1 **Activity 1:** Transport regulation workshop. This consultancy will design and facilitate a three days' workshop as the principal tool to cover all the above described objectives. This activity will consist on a Theoretical framework day session followed by, three cases studies, a site visit, and a wrap-up session. The attendees to the Seminar will primarily be the transport specialist of the IDB; however, special invitation would be extended to country representatives who could provide valuable inputs based on their experience.
- 3.2 **Theoretical Framework:** Will provide the participant with enough elements, through presentations, debates and other didactical tools, to understand the key issues and to properly develop the following case studies. Duration, 1 day (7h of sessions)
- 3.3 **Case Study 1 and 2:** Focused on air transport policy and regulation, and the provision of associated services (private participation), Contracts design, contract renegotiation, institutional design, Duration 3 hours each.
- 3.4 **Case Study 3:** Focused on air transport Market. Duration 3 hours
- 3.5 Each case Study must be based on each of the following regions respectively: the Caribbean, Latin America and other regions of the world
- 3.6 The design and facilitation of the workshop means:
1. Identification of the most and more useful issues regarding air transport regulation to be included in the Theoretical Framework
 2. Workshop Proposal, including building the agenda, fully manage the participation of speakers, site visit, devising a rational link among all the workshop contents and activities
 3. Provide related Case Studies to be developed during the workshop
 4. Identification and propose an action plan to pursue after the workshop
- 3.7 **Site Visit:** Identify a site visit which could be linked to one of the Caribbean case study.
- 3.8 The Workshop will be tentative celebrate from Sept, 11th to Sept, 13th 2013 in the city of Nassau, Bahamas.
- 3.9 **Activity 2:** Workshop documents
- The Consultancy will also prepare a monograph including:

- a. Theoretical Framework
 - b. All the documents and presentations developed during the workshop.
 - c. The three case studies
 - d. Workshop summary
 - e. Recommendation of an action plan to be implemented within the IDB’s Transport Division
 - f. A detailed list of the bibliographic references used
- 3.10 The specific methodological approaches will be proposed by the researcher/consultant. Following are the minimum methodological elements that are expected from each activity:
- Literature review: Review knowledge. Draw elements from technical documents, academic publications and country strategies. Draw conclusions from the literature reviews that have direct implications to the planned activity.
 - Interviews with private and public sector stakeholders: interviews with private sector players, local organizations and former public officials. Prepare interviews with key questions to meet the consultancy goals
 - Interaction with IDB staff: Interview IDB staff in HQ and in visited countries. Consider project cycle and country programming issues into the preparation of recommendations for the IDB. Address technical and managerial positions as per directions of the project manager.
- 3.11 This workshop will be held in the context of the 2013 transport week.

IV. REPORTS AND PAYMENTS

- 4.1 The consultant will prepare and submit the following deliverables, which will be subject to revision and approval by the IDB:

Product	Delivery Date
1. Workshop proposal	Week 0
2. Preliminary Results presentation	Week 4
3. Thematic Agenda Proposal	Week 4
4. Thematic Agenda Presentation	Week 4
5. Theoretical Framework and Case Studies	Week 10
6. Theoretical Framework and Case Studies presentation	Week 12
7. Complete Bibliographic Reference List	Week 12
8. Workshop Document	4 Week after the Workshop

- a) **Theoretical Presentation.** The report (approx. 10 – 20 pages) will summarize the agenda’s rationale and all its contents. The report should be prepared in English and be submitted within 3 months from the signature of the contract.
 - b) **Workshop Document.** The report (approx. 30 – 50 pages). The report should include the element described above using a monograph format
- 4.2 Payments for the consulting services will be specified in the contract and will be made as follows:
- a) 30% at contract signature;
 - b) 40% upon approval of the **Workshop proposal**;
 - c) 30% upon approval of report **Workshop Document**.

V. COORDINATION

- 5.1 The Transport Division (INE/TSP) of the IDB will have the technical responsibility of the execution of this contract as well as the approval of the products prepared by the consulting firms. In representation of the IDB, the technical coordination for this consultancy rests with Mr. Raul Rodriguez Molina, Infrastructure Integration Specialist of the Transport Division of the IDB (e-mail: raulr@iadb.org).

PLAN DE ADQUISICIONES PAR COOPERACIÓN TÉCNICA NO- REEMBOLSABLE										
País: Regional			Agencia Ejecutora: Banco Interamericano de Desarrollo (BID)					Sector Público o Privado: Sector Público		
Número de Proyecto: RG-T2302/RG-T2358			Título del Proyecto: Plan de Acción para el Transporte Aéreo Sostenible							
Período cubierto por el Plan: 30 meses										
Inicio para la revisión ex-post de las adquisiciones:			Bienes y servicios (en US\$):				Servicios de Consultoría (en US\$ 980.000)			
Nº	Ref. AWP	Descripción (1)	Costo Estimado del Contrato (US\$)	Método de Adquisición (2)	Revisión de Adquisiciones (ex-ante or ex-post) (3)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje- %		Fecha Estimada de Adquisiciones aviso o inicio de el Contrato	Revisión Técnica por el Jefe de Equipo (4)	Comentarios
						IDB/MIF%	Local/Otros %			
1	Componente 1									
		Servicios de consultoría								
		Inventario y Diagnóstico de las regulaciones en LAC	\$40,000.00	CCII	ex-post	100	0	Sep-13	No	
		Encuesta de resultados con los oficiales de los países respecto a las de operaciones financiadas por el Banco por medio de FOMIN (seguridad aeroportuaria)	\$30,000.00	CCII	ex-post	100	0	Jan-14	No	
		Diálogo con reguladores de la región, fomento a establecimiento de una red de reguladores	\$80,000.00	SBC	ex-post	100	0	Feb-14	No	
		Identificación de demandas de financiamiento y apoyo a planes de acciones a países seleccionados (2xUS\$40.000)	\$80,000.00	CCII	ex-post	100	0	Jun-15	No	
2	Componente 2									
		Servicios de consultoría								
		Consultorías para diagnósticos y certificación de biocombustibles	\$100,000.00	SBC	ex-post	100	0	Mar-15	No	

		Planes de Acción/estudios orientados a la adopción de biocombustibles sostenibles en varios países de LAC, especialmente Brasil, México y Chile	\$150,000.00	SBC	ex-post	100	0	Oct-15	No	
		Eventos y Seminarios para difusión de los resultados de las actividades desarrolladas en este componente	\$60,000.00	SBC	ex-post	100	0	Oct-15	No	
3	Componente 3									
		Estudio de caso de operaciones de carga en aeropuertos seleccionados y desarrollo de benchmarking con otras regiones	\$70,000.00	CCII	ex-post	100	0	Sep-13	No	
		Estudio de caso para gestión de demanda en grandes eventos (ejemplo. Copa del Mundo y Olimpiada en Brasil)	\$90,000.00	CCII	ex-post	100	0	Dec-13	No	
		Desarrollo base de datos para recolección de indicadores e integración al observatorio regional de transporte	\$30,000.00	CCII	ex-post	100	0	Jun-14	No	
		Planes de acción en aeropuertos identificados para guiar inversiones en políticas e infraestructura	\$60,000.00	CCII	ex-post	100	0	Jun-15	No	
4	Componente 4									
		Servicios de consultoría								
		Estructuración del diálogo con actores involucrados en el marco de la Semana Sectorial de Transporte. Diseño y desarrollo de marco teórico, estudios de caso y white paper sobre los fundamentos de la regulación del transporte aéreo y su mercado	\$100,000.00	SBC	ex-post	100	0	Sep-13	No	
		Estudio y actualización del ranking de conectividad aérea LAC	\$60,000.00	CCII	ex-post	100	0	Jun-14	No	

	Análisis de lecciones aprendidas de los préstamos de política en el sector aéreo ya financiados por el BID (Bahamas, Barbados e Bolivia).	\$30,000.00	CCII	ex-post	100	0	Dec-14	No	
Total		\$980,000.00	Preparado por: Paula Castillo Martinez (INE/TSP)			Fecha, 2 de Julio de 2013			

* Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.