

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la implementación de la estrategia de transporte aéreo sostenible
▪ Número de CT:	RG-T2991
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rafael Poveda (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Carolina Lembo y Agustina Cocha (INE/TSP); Rodrigo Cruvinel (TSP/CBR); Krista Lucenti (INT/TIN); Arnaldo Vieira de Carvalho (INE/ENE); y Betina Hennig (LEG/LEG)
▪ Taxonomía:	Investigación y Difusión
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	3 de marzo, 2017
▪ Beneficiario:	Países miembros del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Agencia Ejecutora:	BID, División de Transporte (INE/TSP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$650.000
▪ Contrapartida local:	No
▪ Periodo de desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de julio, 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	INE/TSP
▪ Unidad responsable de desembolso:	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Desafíos regionales y temas transversales:	Integración Económica; Capacidad Institucional y Estado de Derecho y Cambio Climático

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 El objetivo de la presente CT es desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, *toolkits* y proyectos piloto) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo. Los objetivos específicos de la CT incluyen el apoyo en: (i) la formulación de políticas que busquen aumentar la integración aérea regional y nacional; (ii) el diseño e implementación de mecanismos de gestión, regulación y financiamiento de infraestructura y servicios aeroportuarios; (iii) la adopción de

estándares técnico y de seguridad aérea y procesos de facilitación comercial; y (iv) la aceleración de la adopción de biocombustibles de aviación.

- 2.2 El sector aéreo en América Latina y el Caribe (ALC) es uno de los que más crecen en la región, con proyecciones anuales de 4,7%, siendo Brasil uno de los cinco mercados de pasajeros que más crecen en el mundo (IATA, 2014) y el tercer mercado doméstico a nivel mundial, después de los Estados Unidos y China (Agencia Nacional de Aviación Civil, 2014 (ANAC)). ALC cuentan con 8% de los pasajeros del mundo (334 millones año)¹. Para algunos países, como los caribeños, el sector aéreo es clave, ya que la región recibe 21,9 millones de turistas al año, siendo más de la mitad de Europa y América del Norte. Además, algunos países han ganado importancia por el desarrollo de aerolíneas de banderas competitivas, como Avianca (Colombia), LATAM (Chile), TAM (Brasil), GOL (Brasil) y Copa Airlines (Panamá), que utilizan los aeropuertos en sus países como conexión para otros destinos.
- 2.3 El sector aéreo busca, en parte, atacar los problemas relativos a la baja productividad, a la pendiente integración regional, nacional, interregional y mundial entre los países y a los limitantes del crecimiento económico de las economías cuyo turismo es un pilar esencial. Campante & Yanagizawa-Drott (2016) encontraron que la conexión aérea tiene un efecto positivo en la actividad de la economía local, por medio de la inducción de negocios entre ciudades que están conectadas². Además, la provisión de una infraestructura aérea incluyente con servicios asequibles, beneficia a una población de bajos ingresos y a los microempresarios locales, conectando regiones aisladas donde el medio de transporte aéreo es el único que conecta las comunidades con los grandes centros urbanos, centros de salud y de abastecimiento de alimentos³.
- 2.4 Pese a la importancia del sector aéreo para el desarrollo y el crecimiento sostenido en la región, los países de ALC enfrentan desafíos que limitan el buen funcionamiento del sector⁴, los cuales incluyen: (i) las políticas aerocomerciales de los países de la región son restrictivas, lo que limita la competencia entre las aerolíneas, las rutas y frecuencias disponibles⁵; (ii) la infraestructura aeroportuaria de los países de la región es inadecuada para atender la demanda regional y mundial⁶, debido, en parte, a la debilidad institucional y normativa para el lanzamiento de concesiones⁷, y a la falta de una política clara que atienda los aeropuertos en pequeñas ciudades; (iii) el transporte

¹ Estudio de Integración del Transporte Aéreo, BID, Andrés Ricover, 2014.

² Campante, Filipe & Yanagizawa-Drott, David (2016). *Long-Range Growth: Economic Development in the Global Network of Air Links*. The National Bureau of Economic Research, Working Paper No. 22653.

³ Países como Estados Unidos, Portugal, España, Reino Unido, Australia y Canadá poseen una política de servicios aéreos esenciales, que asigna subsidios a empresas aéreas que quieran proveer las rutas sociales, conectando regiones remotas a los centros urbanos (Calzada & Fageda, 2012; Bubalo, 2013; Pita, Antunes, Barnhart y de Menezes, 2013).

⁴ Fuente: Marco Conceptual de Transporte Aéreo, INE/TSP, 2016.

⁵ Todos los países de América Latina y el Caribe (ALC) se encuentran en bajos niveles de liberalización, de acuerdo con el Índice de Liberalización Aérea (ILA) – construido por la Secretaría de la Organización Mundial del Comercio. En una escala de 0 a 50 (siendo 0 más restrictivo y 50 más liberal), El Salvador y Chile, los líderes de la región, están debajo de 25 (BID, 2015). Según Piermartini & Rousová (2008), una significativa liberalización aérea entre dos países puede aumentar el volumen del tráfico aéreo en hasta 30%.

⁶ En la región, solo el 33% de los aeropuertos son rentables, el resto subsiste gracias a subsidios cruzados o financiamiento desde los aeropuertos grandes (CEPAL, 2015). La mejora de la infraestructura también impacta en la mejora de la seguridad de los vuelos, una vez que 66% de los accidentes y un 73% de los eventos fatales en transporte aéreo se deben a aspectos relacionados con la seguridad de la pista.

⁷ Un 45% de estas Asociaciones Público Privadas (APP) en la región han tenido que ser renegociados durante sus primeros cuatro años como consecuencia, entre otros aspectos de índole política y económico, de vacíos y debilidades en la regulación (BID, 2016).

aéreo en ALC no cumple en su totalidad con los estándares internacionales de seguridad, como las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), lo que resulta en un riesgo potencial de accidentes aéreos; y (iv) los procesos redundantes, altos costos de gestión y sobrecostos resultan en pérdidas importantes en la gestión de los controles de entrada y salida de mercancías, personas y unidades de transporte. Transversalmente, el sector en la región requiere un marco institucional apropiado que claramente separe funciones y garantice el desarrollo de políticas aéreas efectivas.

- 2.5 El Banco viene apoyando estratégicamente el sector aéreo en ALC por medio de CTs desde el 2013. La primera CT de sector aéreo regional (RG-T2302), con recursos del Fondo de Integración de la Infraestructura Regional (RIIF) e Infra fondo, contribuyó a la promoción de diálogos técnicos con las contrapartes, reanudando su protagonismo en el transporte aéreo en la región. Entre los resultados se destacan productos innovadores, como: (i) *ranking* de integración aérea⁸; (ii) *fee for service* para servicios aéreos esenciales en Colombia⁹; (iii) movilidad alrededor de *hubs* aéreo en Brasil; (iv) adopción de biocombustibles sostenibles para aviación como se ha demostrado a través de la realización de 365 vuelos comerciales durante la Copa Mundial de Fútbol en Brasil en 2014¹⁰; y (v) realización de varios estudios y análisis técnicos sobre biocombustibles de aviación, cuyos resultados fueron diseminados en una serie de eventos públicos y a través de publicaciones técnicas del sector de transporte aéreo a nivel nacional e internacional. Asimismo, las CTs anteriores han permitido avanzar en diagnósticos regionales importantes en el Cono Sur y el Caribe, y han apoyado diálogos regionales y operaciones específicas, como la HA-L1089 y la BH-L1041.
- 2.6 La CT RG-T2577, con fondos de Infra fondo, profundizó la cooperación del Banco por medio de pilotos en los países, produciendo los siguientes productos y resultados: (i) asistencia técnica a Panamá, por medio de un diagnóstico de los aspectos institucionales y de política que pueden limitar el desarrollo del *hub* regional; (ii) el taller “Desarrollando un Sector Aéreo más Robusto en el Caribe”, en julio de 2015, en Bahamas, que contó con representantes técnicos de todos los países caribeños miembros del Banco, que identificaron el fortalecimiento de los marcos regulatorios y la mejora de la infraestructura aeroportuaria como las principales áreas y colaboración. Como resultado de este taller, Bahamas solicitó al Banco la preparación de un proyecto de mejora de infraestructura aeroportuaria¹¹; (iii) definición de un marco de estudio de impacto de la liberalización aérea en Brasil con la ANAC, presentado en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y publicado en el sitio web de la agencia; (iv) asistencia técnica a Brasil en la revisión del proceso de lanzamiento de la convocatoria de los aeropuertos de Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre y Salvador, que fue lanzada en diciembre de 2016; y (v) estudio de desarrollo del Aeropuerto de Rivera en Uruguay, con vistas a verificar preliminarmente la mejora del aeropuerto.
- 2.7 **Diseminación.** Además del esfuerzo investigativo riguroso que ha agregado valor y fortalecido los diálogos con las contrapartes, y del apoyo a pilotos con países que permitieron conocer los desafíos *in-loco* y responder a demandas específicas, el

⁸ Primer *ranking* que compara la evolución de la región desde 2006 en términos de integración aérea.

⁹ El Banco ha realizado una consultoría de *fee for service* por US\$135 mil (CO-R1001) para ofrecer apoyo técnico en los aspectos de política y regulatorio para servicios aéreos esenciales y el papel de la empresa SATENA.

¹⁰ Integrando los aspectos de movilidad urbana, carga urbana y los aeropuertos.

¹¹ La operación BH-L1041: Programa de Infraestructura Aeroportuaria se ha aprobado en enero de 2017.

trabajo hecho en el contexto de las CTs anteriores han incluido un esfuerzo de diseminación muy relevante que ha permitido al Banco fortalecer su presencia en foros regionales y globales y solidificar una posición de liderazgo y relevancia en la comunidad internacional¹².

- 2.8 Asimismo, la experiencia de las CTs anteriores ha permitido a la División de Transporte (INE/TSP) en colaboración con otras divisiones como Energía (INE/ENE) y Comercio e Inversión (INT/TIN), identificar desafíos comunes en los países de la región, para los cuales ameritan la profundización de la investigación y el fortalecimiento del apoyo del Banco en los próximos años. Dichos desafíos se reflejan en el Marco Conceptual para el Transporte Aéreo¹³ preparado en 2016 y sirven de insumo para las acciones propuestas bajo la presente CT, los cuales incluyen: (i) estudios que permitan generar evidencias del impacto de la integración aérea en la región, como herramienta de definición de políticas de liberalización aérea; (ii) marco de trabajo para planificación, inversión y gestión de aeropuertos regionales secundarios e iniciativas de integración; (iii) apoyo técnico para el cumplimiento de los criterios de los estándares de seguridad aérea, fortaleciendo la asociación estratégica con la OACI; (iv) capacitación de su personal en políticas y gestión del sector aéreo, adoptando herramientas novedosas de capacitación y apalancando estructuras de entrenamiento del Banco; (v) estudios y pilotos de políticas y mecanismos institucionales y financieros para acelerar inversiones en la infraestructura aeroportuaria, utilizando las concesiones o subsidios para los aeropuertos regionales; y (vi) mecanismos para acelerar la producción, distribución y adopción de biocombustible para aviación.
- 2.9 La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3008), ya que contribuye a la integración económica, por medio del desarrollo de evidencia empírica para la toma de decisión de los países en temas de liberalización aérea. Asimismo, la CT está alineada estratégicamente con el área transversal de cambio climático, en la dimensión de mitigación, por medio del apoyo a políticas y procesos de adopción de biocombustibles de aviación. Finalmente, la CT también está alineada con el desafío regional de capacidad institucional, ya que ofrecerá capacitación a funcionarios de las agencias de aviación civil responsables por la gestión y regulación del sector.
- 2.10 La CT también está alineada con la mayoría de estrategias del Banco con los países de la región que proponen el apoyo del Banco para fomentar el desarrollo de APPs en aeropuertos, fortalecimiento institucional, y el desarrollo sostenible y cambio climático. Para el caso de Brasil la CT está alineada con: (i) el área estratégica para promover el “Aumento de la Productividad y Competitividad” que apoyen a la mejora de las condiciones de productividad y competitividad del sector transporte que reduzcan el consumo de combustibles fósiles; y (ii) con el enfoque para la implementación y fortalecimiento de las APPs para el Desarrollo.
- 2.11 Por último, la CT está alineada con los objetivos del Fondo INF ya que sus recursos serán utilizados para el fortalecimiento de la capacidad de implantación de los servicios aeroportuarios y la calidad institucional de las entidades responsable por la gestión del sector aéreo (GN-2819-1). Los resultados esperados de esta CT son que:

¹² *Global Airport Development Conference (GAD)* / Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). IIRSA-COSIPLAN / Integración Caribe / Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO).

¹³ La preparación del Marco Conceptual fue finalizada en diciembre de 2016, aunque todavía no ha sido publicada.

(i) los países de la región cuenten con más información y evidencia empírica para la toma de decisión con relación al diseño de sus políticas aéreas; (ii) los países y los especialistas del Banco cuenten con metodologías y herramientas que permitan mejorar los procesos de planificación, regulación e inversión aeroportuaria; (iii) ampliación de los números de aeropuertos en la región que han avanzado en los procesos de certificación OACI; y (iv) avances en la adopción de biocombustibles de aviación.

III. DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 La CT contará con cuatro componentes que se vinculan directamente a los objetivos descritos en (¶2.1).
- 3.2 **Componente 1. Políticas de integración aérea regional y nacional.** El componente incluirá: (i) estudios que permitan generar evidencias del impacto de la integración aérea en la región como insumo para los países en la definición de políticas de liberalización aérea; (ii) marco de trabajo y metodología para planificación, inversión y gestión de aeropuertos regionales secundarios y su vinculación con la integración nacional, regional y global; y (iii) apoyo en el diseño de marcos institucionales adecuados y armónicos.
- 3.3 **Componente 2. Mecanismos de planificación, regulación y financiamiento y de infraestructura aeroportuaria.** El componente incluirá: (i) estudios y pilotos de mecanismos financieros para acelerar inversiones en la infraestructura aeroportuaria, incluyendo modelos de concesiones, APPs, o subsidios para los aeropuertos regionales secundarios; (ii) estudios comparativos de tarifas aeroportuarias en la región y los diferentes mecanismos de regulación económica aplicados; y (iii) desarrollo de programa de capacitación en regulación económica, adoptando herramientas novedosas de capacitación y apalancando estructuras de entrenamiento del Banco.
- 3.4 **Componente 3. Procesos de gestión de aeropuertos, regulación técnica y de seguridad, y facilitación comercial.** El componente incluirá: (i) planes de acción en países seleccionados para el cumplimiento de los criterios de los estándares internacionales de seguridad aérea, por medio de asociación estratégica con la OACI; (ii) diseño de una herramienta para evaluar los procesos y desafíos en el despacho de mercancías por vía aérea; y (iii) desarrollo de estudio piloto en ALC que examine los procedimientos existentes en los aeropuertos en el contexto de los acuerdos internacionales (Organización Mundial del Comercio (OMC): Acuerdo de Facilitación del Comercio; Organización Mundial de Aduanas (OMA): *Safe Framework*; OACI: *Annex 9 Chicago Convention*), con el objeto de identificar las lagunas en materia de cumplimiento y las oportunidades de simplificar y armonizar los procesos.
- 3.5 **Componente 4. Aceleración a la adopción de biocombustibles de aviación.** El componente apoyará: (i) investigación y desarrollo de estrategias y mecanismos para acelerar la producción, distribución y adopción de biocombustibles para aviación; y (ii) diseño y disseminación de pilotos de adopción en la región y cooperación sur-sur para compartir experiencias.
- 3.6 La selección de los pilotos contarán con criterios de elegibilidad técnica participativa de un conjunto de funcionarios, y expertos internacionales colaboradores del Banco, que incluyan los objetivos de desarrollo aéreo de los países de la región, el Marco

Conceptual para la Aviación, criterios que prioricen la seguridad aérea, la integración regional, cohesión territorial, y apertura para el uso de biocombustibles, entre otros.¹⁴

IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 4.1 El presupuesto de la CT es de US\$650.000 provistos por el Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF). La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Actividad/ Componente	Monto (US\$)
Componente 1: Políticas de integración aérea regional y nacional	140.000
Estudio de impacto liberalización o aeropuertos secundarios	60.000
Documentos de trabajo preparados	20.000
Planes de desarrollo institucional diseñados	60.000
Componente 2: Mecanismos de planificación, regulación y financiamiento y de infraestructura aeroportuaria	230.000
Intervenciones piloto diseñadas	100.000
Diagnósticos y evaluaciones completados	80.000
Curso de regulación económico desarrollado	50.000
Componente 3: Procesos de gestión de aeropuertos regulación técnica y estándares de seguridad, y carga aérea	170.000
Países en proceso de certificación OACI apoyados	100.000
<i>Toolkit</i> y piloto de facilitación comercial	70.000
Componente 4: Aceleración a la adopción de biocombustibles de aviación	110.000
Estrategias diseñadas	50.000
Intervenciones piloto diseñadas	60.000
Total	650.000

- 4.2 El jefe de equipo será el responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de los miembros de equipo.

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 El Banco será el ejecutor de esta CT y se encargará de: (i) identificar los estudios y trabajos técnicos necesarios; (ii) seleccionar y contratar a consultores para proporcionar los servicios necesarios; y (iii) gestionar la ejecución y entrega de los servicios de consultoría. El Sector de Infraestructura y Energía (INE) actuará como Unidad de Responsabilidad Básica de estas contrataciones.
- 5.2 Por la naturaleza de la CT, enfocada en investigación y disseminación de mejores prácticas y metodologías aplicables a todos los países de la región, la ejecución por el Banco está justificada.

¹⁴ Antes de la ejecución de las actividades previstas para estos pilotos, el Banco deberá obtener las cartas de solicitud y no objeción de los países correspondientes.

- 5.3 **Adquisiciones.** El Banco contratará los servicios de consultores individuales y firmas consultoras de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes del Banco. El Plan de Adquisiciones se presenta en el Anexo III.
- 5.4 Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del Banco brinde conocimiento especializado técnico en las actividades que serán implementadas en los Componentes 1, 2, 3 y 4 en ese sentido, y se prevén misiones a fin de apoyar la ejecución de las actividades propuestas. Esto es esencial para la correcta aplicación de los recursos de la CT y para garantizar el diálogo y coordinación entre el Banco y los países de la región. Es importante destacar que dichos recursos no complementarán el presupuesto de INE para actividades ordinarias o de rutina.
- 5.5 **Plazo de ejecución.** El tiempo de ejecución y desembolsos de la CT se estima en 36 meses.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 El principal riesgo de esta CT 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 y comisiones regionales como la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la Caribbean Community (CARICOM), la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) y Proyecto Mesoamérica.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 8.1 La CT propuesta no tendrá impactos ambientales ni sociales porque no va a financiar inversiones directas en infraestructura. Financiará investigación y difusión en relación a la infraestructura. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703) y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socioambientales, la clasificación de esta operación es Categoría "C", (Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#)).

Anexos Requeridos:

Anexo I - [Matriz Indicativa de Resultados y Productos](#)

Anexo II - [Términos de Referencia](#)

Anexo III - [Plan de Adquisiciones](#)

Result Matrix

Outcomes

Outcome:	1 The region has strategies and mechanisms to accelerate the production, distribution and adoption of biofuels for aviation								
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		2017	2018	EOP
1.1 Number of countries know the strategies		number	0.00	2017		P			
						P(a)			
						A			
Outcome:	2 The region knows or adopts the technical and aviation safety standards and commercial facilitation processes								
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		2017	2018	EOP
2.1 Number of Certified Airports with ICAO standards		number	0.00	2017		P			
						P(a)			
						A			
Outcome:	3 The region has mechanisms for the management, regulation and financing of infrastructure and airport services								
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		2017	2018	EOP
3.1 Number of countries know the mechanisms		number	0.00	2017		P			
						P(a)			
						A			
Outcome:	4 Countries with air policies that seek to increase regional and national integration								
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		2017	2018	EOP
4.1 Number of countries applying evidence and methodology		number	0.00	2017		P			
						P(a)			
						A			

RF - Contribution

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 National and Regional Integration Air Policies						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Flags
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP		2017	2018	2019	EOP			
1.1 Study to measure the impact of air liberalization	Other(INF)	studies	1	2017		P	0	1	0	1	P					Regional Integration	
						P(a)				0	P(a)						
						A					A						
1.2 Working Papers prepared	toolkits for secondary airports	Papers (#)	2	2017	toolkits completed and approved by the Team Leader	P	0	1	1	2	P		10000	10000	20000	Sustainable Infrastructure	
						P(a)				0	P(a)				0		
						A					A						
1.3 Institutional development plan designed	action plan or institutional reform, air policy and secondary airports	Plans (#)	0	2017	completed action plan approved by the Team Leader	P	0	3	3	6	P		30000	30000	60000	Sustainable Infrastructure	
						P(a)				0	P(a)				0		
						A					A						
2 Mechanisms of Planning, Regulation and Financing of Airport Infrastructure						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Flags
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP		2017	2018	2019	EOP			
2.1 Pilot interventions designed	Concession / PPP projects or public investment in supported airports	Pilots (#)	5	2017	Projects completed and approved by the Team Leader	P	0	2	2	4	P		50000	50000	100000	Sustainable Infrastructure	
						P(a)				0	P(a)				0		
						A					A						
2.2 Diagnostics and assessments completed	Airport tariffs study	Diagnostics (#)	0	2017	studies completed and approved by the Team Leader	P		1	1	2	P		40000	40000	80000	Sustainable Infrastructure	
						P(a)				0	P(a)				0		
						A					A						
2.3 Economic Regulation course designed		study				P					P		25000	25000	50000	Sustainable Infrastructure	

Please note that the Overall Stage represents the stage of the operation at the time of this report's publication, which might not necessarily match the stage of the operation during the PMR Cycle to which the report pertains.

							P(a)		1	1	2	P(a)					0		
							A					A							
3 Airport management processes, technical regulation and safety standards							Physical Progress					Financial Progress							
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification			2017	2018	2019	EOP		2017	2018	2019	EOP	Theme	Flags	
3.1 Countries in process of certification supported		certification	0	2017	certification granted to countries that were supported	P		0	2	1	3	P		50000	50000	100000	Sustainable Infrastructure		
						P(a)					0	P(a)				0			
						A						A							
3.2 Pilot interventions designed	Other(INF) Toolkit and pilot	Pilots (#)				P						P		35000	35000	70000	Sustainable Infrastructure		
						P(a)		0	1	1	2	P(a)				0			
						A						A							
4 Accelerated adoption of aviation biofuels							Physical Progress					Financial Progress							
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification			2017	2018	2019	EOP		2017	2018	2019	EOP	Theme	Flags	
4.1 Strategies designed	production and logistics processes supported	Strategies (#)	3	2017	Production processes strategy approved by the Team Leader	P		0	1	1	2	P		25000	25000	50000	Sustainable Energy and Climate Change		
						P(a)					0	P(a)				0			
						A						A							
4.2 Pilot interventions designed	Pilot projects supported	Pilots (#)	2	2017	Pilots completed and approved by the Team Leader	P						P		30000	30000	60000	Sustainable Energy and Climate Change		
						P(a)		0	1	1	2	P(a)				0			
						A						A							

Other Cost

Total Cost

 CRF Indicator

 Standard Output Indicator

	2017	2018	2019	Total Cost
P		\$295,000.00	\$295,000.00	\$590,000.00
P(a)				
A				

TÉRMINOS DE REFERENCIA
SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA FORMULACIÓN DE POLÍTICAS DE INTEGRACIÓN ÁREA
REGIONAL Y NACIONAL

Estudio de impacto de la liberalización aérea en Mesoamérica y Documentos de Trabajo
en Planificación y Gestión Aérea

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, *toolkits* y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es promover políticas de integración área regional y nacional en ALC.

III. ALCANCE

- 3.1 El contractual contratado, entre otras actividades, deberá para ALC:
- 3.2 analizar evidencias del impacto de la integración aérea en la región como insumo para los países en la definición de políticas de liberalización aérea.
- 3.3 establecer metodología para planificación, inversión y gestión de aeropuertos regionales secundarios y su vinculación con la integración nacional, regional y global.

IV. PRODUCTOS

- 4.1 El contractual elaborará los siguientes documentos:
- 4.2 Producto 1: Estudio de impacto de la liberalización aérea
- 4.3 Producto 2: *Toolkit* para Aeropuertos Secundarios (Documentos de Trabajo)

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 20% a la firma del contrato; (ii) 50% con la aprobación de los productos 1; y (iii) 30% con la aprobación del producto 2.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC
 - Duración del Contrato: 90 días
 - Lugar(es) de trabajo: ALC
 - Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)
- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
 - 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
 - 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
 - 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA
SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA FORMULACIÓN DE POLÍTICAS DE INTEGRACIÓN ÁREA
REGIONAL Y NACIONAL

Estudio de Planes de Desarrollo Institucional

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y disseminación para contar con maracos institucionales conforme a los requerimientos de la aviación civil internacional.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es promover políticas de integración área regional y nacional en ALC.

III. ALCANCE

- 3.1 El contractual contratado, entre otras actividades, deberá para ALC:
- 3.2 Apoyar en el diseño de marcos institucionales adecuados y armónicos.

IV. PRODUCTOS

- 4.1 El contractual elaborará los siguientes documentos:
- 4.2 Producto 1: Plan de desarrollo institucional

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 40% a la firma del contrato; y (ii) 60% con la aprobación de los productos.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC
- Duración del Contrato: 90 días
- Lugar(es) de trabajo: ALC
- Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)

- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
- 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA MECANISMOS DE PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y FINANCIAMIENTO Y DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Proyecto de concesión / Asociación Público Privado (APP) o inversión pública en aeropuerto

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y disseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, *toolkits* y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es promover mecanismos de planificación, regulación y financiamiento y de Infraestructura aeroportuaria en América Latina y Caribe (ALC).

III. ALCANCE

- 3.1 La firma consultora contratada, entre otras actividades, deberá para ALC:
 - analizar mecanismos financieros para acelerar inversiones en la infraestructura aeroportuaria;
 - analizar subsidios y otras políticas para promover los aeropuertos regionales secundarios;
 - analizar diferentes mecanismos de regulación económica aplicados;
 - estudiar la regulación económica pertinente para el sector aéreo regional;

IV. PRODUCTOS

- 4.1 La firma consultora elaborará los siguientes documentos:

- Producto 1: Diagnóstico y barreras para el desarrollo de un proyecto de concesión/APP o inversión pública en aeropuerto
- Producto 2: Apoyo de un proyecto de concesión/APP o inversión pública en aeropuerto

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 20% a la firma del contrato; (ii) 50% con la aprobación de los productos 1; y (iii) 30% con la aprobación del producto 2.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- La firma consultora deberá contar con experiencia previa en proyectos similares a eso y tener en su equipo profesionales con:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría firma internacional
 - Duración del Contrato: febrero 2018 a septiembre 2018
 - Lugar(es) de trabajo: ALC
 - Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)
- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
- 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA MECANISMOS DE PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y FINANCIAMIENTO Y DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Estudio de tarifas aeroportuarias y curso de regulación Económica Aeroportuaria

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, *toolkits* y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es promover mecanismos de planificación, regulación y financiamiento y de Infraestructura aeroportuaria en América Latina y Caribe (ALC).

III. ALCANCE

- 3.1 La firma consultora contratada, entre otras actividades, deberá para ALC:
 - analizar subsidios y otras políticas para promover los aeropuertos regionales secundarios;
 - analizar diferentes mecanismos de regulación económica aplicados;
 - estudiar la regulación económica pertinente para el sector aéreo regional;
 - adoptar herramientas novedosas de capacitación.

IV. PRODUCTOS

- 4.1 La firma consultora elaborará los siguientes documentos:
 - Producto 1: Estudio de tarifas aeroportuarias

- Producto 2: Curso de regulación económico aeroportuaria

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 20% a la firma del contrato; (ii) 50% con la aprobación del producto 1; y (iii) 30% con la aprobación del producto 2.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- La firma consultora deberá contar con experiencia previa en proyectos similares a eso y tener en su equipo profesionales con:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría firma internacional
 - Duración del Contrato: febrero 2018 a septiembre 2018
 - Lugar(es) de trabajo: ALC
 - Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)
- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
- 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA PROCESOS DE GESTIÓN DE AEROPUERTOS REGULACIÓN TÉCNICA Y ESTÁNDARES DE SEGURIDAD

Apoyo a proceso de certificación OACI

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, *toolkits* y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es promover procesos de gestión de aeropuertos regulación técnica y estándares de seguridad.

III. ALCANCE

- 3.1 El contractual contratado, entre otras actividades, deberá para ALC:
 - mapear el estado actual de los principales aeropuertos de la región con relación a estándares técnicos y de seguridad;
 - proponer acciones para el cumplimiento de los criterios de los estándares internacionales de seguridad aérea;
 - trabajar en conjunto con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

IV. PRODUCTOS

4.1 El contractual elaborará los siguientes documentos:

- Producto 1: Certificación de País 1
- Producto 2: Certificación de País 2
- Producto 3: Certificación de País 3

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 20% a la firma del contrato; (ii) 40% con la aprobación de los productos 1 y 2 respectivamente; y (iii) 40% con la aprobación del producto 3.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC
- Duración del Contrato: 60 días
- Lugar(es) de trabajo: ALC
- Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)

7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA ACCELERACIÓN A LA ADOPCIÓN DE BIOCOMBUSTIBLES DE AVIACIÓN

Toolkit y piloto de facilitación comercial

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, *toolkits* y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es diseñar una herramienta para evaluar los procesos y desafíos en el despacho de mercancías por vía aérea y desarrollar estudio piloto en ALC que examine los procedimientos existentes en los aeropuertos en el contexto de los acuerdos internacionales OMC – Acuerdo de Facilitación del Comercio y OMA – *Safe Framework*; OACI – *Annex 9 Chicago Convention*.

III. ALCANCE

- 3.1 El contractual contratado, entre otras actividades, deberá para ALC:
 - identificar las lagunas en materia de cumplimiento y las oportunidades de simplificar y armonizar los procesos en temas relacionados a facilitación de comercio;
 - evaluar procesos y desafíos en el despacho de mercancía por vía aérea;
 - analizar procedimientos existentes relacionados a facilitación de comercio y seguridad.

IV. PRODUCTOS

- 4.1 El contractual elaborará los siguientes documentos:

- Producto 1: *Toolkit*
- Producto 2: Proyecto Piloto

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 20% a la firma del contrato; (ii) 40% con la aprobación del producto 1; y (iii) 40% con la aprobación del producto 2.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC
 - Duración del Contrato: 30 días
 - Lugar(es) de trabajo: ALC
 - Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)
- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
- 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA ACCELERACIÓN A LA ADOPCIÓN DE BIOCOMBUSTIBLES DE AVIACIÓN

Estrategias y mecanismos para acelerar la producción, distribución y adopción de biocombustibles (Proceso de Producción Logístico)

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, toolkits y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es acelerar la adopción de biocombustibles de aviación

III. ALCANCE

- 3.1 El contractual contratado, entre otras actividades, deberá para ALC:
 - investigar y desarrollar mecanismos para acelerar la producción, distribución y adopción de biocombustible para aviación;
 - Analizar experiencias bien sucedidas en la región y en el mundo.

IV. PRODUCTOS

- 4.1 El contractual elaborará los siguientes documentos:
 - Producto 1: Estudio de proceso de producción logístico

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 40% a la firma del contrato; y (ii) 60% con la aprobación del producto 1.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC
 - Duración del Contrato: 90 días
 - Lugar(es) de trabajo: ALC
 - Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)
- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
- 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA ACCELERACIÓN A LA ADOPCIÓN DE BIOCOMBUSTIBLES DE AVIACIÓN

PROYECTOS PILOTO

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Departamento de Infraestructura y Energía (INE) viene apoyando a los países de la Región de América Latina y el Caribe (ALC) en el sector aéreo, con destaque a iniciativas que promuevan la integración aérea regional y nacional; una infraestructura aeroportuaria de cualidad; y acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles.
- 1.2 Eso porque, el sector aéreo todavía tiene un enorme potencial para crecer en la región, principalmente si comparamos el volumen de vuelos per cápita con países desarrollados. En este sentido, es necesaria una respuesta adecuada de los gobiernos para permitir que esa demanda potencial materialice, tanto por medio de políticas públicas como con inversiones que garanticen un crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia en los servicios aéreos provistos a sus ciudadanos.
- 1.3 Para algunos países, como la región del Caribe, el sector aéreo es clave para fomentar el turismo, una actividad económica clave en esas economías; por otro lado, en la región centroamericana el transporte aéreo representa vector importante de integración con América del Norte y con el Sur; por su vez, países como Colombia y Perú, en la región Andina, tienen el transporte aéreo como un componente clave en sus estrategias de comercio exterior; y finalmente, algunos países de la región Sudamericana, como Brasil, buscan responder al aumento de la demanda doméstica y fortalecer el transporte aéreo como vector para integración territorial.
- 1.4 En ese marco, la Cooperación Técnica RG-T2991 se centra en desarrollar productos de investigación, conocimiento y diseminación (diagnósticos, notas de políticas, metodologías, toolkits y proyectos pilotos) para apoyar a los países prestatarios del Banco en el diseño de políticas, regulaciones, procesos de planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo.

II. OBJETIVO

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es acelerar la adopción de biocombustibles de aviación

III. ALCANCE

- 3.1 El contractual contratado, entre otras actividades, deberá para ALC:
 - Analizar experiencias bien sucedidas en la región y en el mundo, y apoyo en la implementación de proyectos piloto en la región.

IV. PRODUCTOS

- 4.1 El contractual elaborará los siguientes documentos:
 - Producto 1: Proyecto Piloto 1
 - Producto 2: Proyecto Piloto 2

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El pago se realizará de acuerdo a como se indica a continuación: (i) 20% a la firma del contrato; (ii) 40% con la aprobación del producto 1; y (iii) 40% con la aprobación del producto 3.

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad:
- Mínimo de 10 años de experiencia
- Máster en ingeniería o economía
- Conocimiento del sector aéreo, con énfasis en la ALC
- Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso
- Idiomas: español e inglés

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC
 - Duración del Contrato: 180 días
 - Lugar(es) de trabajo: ALC
 - Persona responsable: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), (reinaldof@iadb.org)
- 7.1 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.
- 7.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.4 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

