

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	REGIONAL/IDB
▪ TC Name:	Support for the Renewal of Passenger and Cargo Fleet in Latin America and the Caribbean
▪ TC Number:	RG-T3420
▪ Team Leader/Members:	CALATAYUD, MARIA AGUSTINA (INE/TSP) Team Leader; BALADI RODRIGUEZ, AZIZ (INE/TSP); NEGRET GARRIDO, CESAR ANDRES (LEG/SGO); TAVERAS MARTE, ALBA (INE/TSP); MOJICA, CARLOS HERNAN (INE/TSP); CANETE ROMERO, SHIRLEY MARGARITA (INE/TSP); CAMOS DAURELLA, GIBET (INE/TSP); ALEM, MAURO (INE/TSP); GALARZA MOLINA, DIANA CAROLINA (INE/TSP)
▪ Taxonomy:	Research and Dissemination
▪ Number and name of operation supported by the TC:	N/A
▪ Date of TC Abstract:	27 Feb 2019
▪ Beneficiary:	Regional
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ IDB funding requested:	US\$300,000.00
▪ Local counterpart funding:	US\$0.00
▪ Disbursement period:	27 months
▪ Types of consultants:	Individuals; Firms
▪ Prepared by Unit:	Transport
▪ Unit of Disbursement Responsibility:	Infrastructure and Energy Sector
▪ TC included in Country Strategy (y/n):	Yes
▪ TC included in CPD (y/n):	No
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Productivity and innovation ; Economic integration; Environmental sustainability

II. Objective and Justification

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica es mejorar el desempeño del transporte de pasajeros y transporte automotor de carga (TAC) en America Latina y el Caribe (ALC) mediante: (i) el análisis de la experiencia internacional y la identificación de buenas prácticas en materia de programas de renovación de flota; (ii) la identificación de los componentes institucionales, regulatorios y los incentivos fiscales, financieros y no financieros clave en tales programas, incluyendo sus métodos de estimación y fuentes de fondeo; (iii) el diseño de una guía con programas tipo de renovación de flota, según el segmento y el objetivo de política pública establecido, incluyendo sus canales de implementación; y (iv) el apoyo a dos países de la región en el diseño de tales programas. El valor agregado provisto por el BID mediante esta CT es la capacidad de identificar y proporcionar buenas prácticas y lecciones aprendidas nacionales e internacionales, para una mayor eficiencia en el diseño de las mencionadas políticas públicas.
- 2.2 Dada la importancia del transporte por carretera para la economía y la sociedad, un gran número de países en ALC poseen políticas públicas para mejorar su desempeño. Las áreas de intervención incluyen desde expansión de la infraestructura vial, hasta mejora del desempeño de la flota de transporte. En las últimas décadas, los programas de renovación de flota han cobrado gran interés como mecanismo para

atender diferentes objetivos de política pública, entre los cuales: incremento de la eficiencia operativa, reducción de emisiones contaminantes y promoción de la industria automotriz. En Colombia y Brasil, por ejemplo, se impulsaron programas de modernización del parque de TAC, a fin de incorporar unidades que tuvieran una operación más eficiente, redujeran los costos de transporte e incrementaran la competitividad del sector. En Chile, el programa de renovación de flota estuvo dirigido a incorporar unidades con motores más modernos y preparadas para utilizar combustibles más limpios, disminuyendo el consumo de combustible y generando, por tanto, menores niveles de emisiones. En México, se buscó que, además de los objetivos anteriores, el programa incentivara a la importante industria automotriz del país, en un contexto macroeconómico restrictivo. Sumado a la promoción de un sector más moderno y competitivo, hacia futuro, y observando la experiencia internacional, los programas de renovación de flota podrían constituir un mecanismo útil para el impulso a la movilidad eléctrica, como vía para un transporte afín a la sostenibilidad medioambiental. Según datos para la región, si la flota actual de autobuses y taxis en 22 ciudades latinoamericanas se reemplazara inmediatamente con vehículos eléctricos, ALC podría ahorrar casi US\$64 mil millones en combustible para 2030 y evitar la emisión de 300 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (Edwards et al., 2018). Ahora bien, la experiencia también señala que la implementación de este tipo de programas no es sencilla. Por ejemplo, requieren la determinación de un incentivo fiscal que sea suficiente para garantizar la participación de los potenciales beneficiarios, sin distorsionar el mercado; de un mecanismo de implementación efectivo y transparente; y de la complementación con instrumentos regulatorios y financieros que maximicen los resultados esperados. Por la complejidad en el diseño e implementación de estos programas, una gran mayoría ha estado lejos de alcanzar sus objetivos (Truck Industry Council, 2018). A la vez, la fragmentación de la información sobre las experiencias internacionales y sus lecciones aprendidas, unido a la falta de guías sobre cómo diseñar, implementar y monitorear estos programas, han contribuido a disminuir efectividad de los mismos.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 Componente 1: Análisis de la experiencia internacional. Este componente incluirá: (i) identificación de casos a analizar; (ii) análisis e identificación de buenas prácticas y lecciones aprendidas; y (iii) contextualización de los resultados del análisis según las características de ALC. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento sobre los programas de renovación de flota.
- 3.2 Componente 2: Identificación de elementos clave de los programas de renovación de flota. Este componente incluirá: (i) análisis de aspectos institucionales y regulatorios; (ii) análisis de incentivos fiscales, financieros y no financieros; y (iii) identificación de métodos de estimación y fuentes de fondeo para los mencionados incentivos. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento sobre los programas de renovación de flota.
- 3.3 Componente 3: Diseño de una guía de programas tipo. Este componente incluirá: (i) identificación de tipología de programas; (ii) caracterización de los mismos; y (iii) identificación de componentes y elementos clave por tipología. El resultado esperado será contribuir a incrementar la efectividad de los programas de renovación de flota.
- 3.4 Componente 4: Apoyo a dos países en el diseño de tales programas. Este componente incluirá: (i) análisis de aspectos institucionales y regulatorios; y (ii) apoyo a la identificación de las características específicas del programa (objetivo, beneficiarios, canalización, incentivos, monitoreo, etc.). El resultado esperado será contribuir a incrementar la efectividad de los programas de renovación de flota.

- 3.5 Componente 5: Diseminación. Este componente incluirá la realización de un evento regional para la presentación de los productos de la CT. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento de los países de la región sobre las experiencias y características de los programas de renovación de flota.
- 3.6 **Component I: Análisis de la experiencia internacional.** (i) identificación de casos a analizar; (ii) análisis e identificación de buenas prácticas y lecciones aprendidas; y (iii) contextualización de los resultados del análisis según las características de ALC. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento sobre los programas de renovación de flota.
- 3.7 **Component II: Identificación de elementos clave de los programas de renovación de flota.** (i) análisis de aspectos institucionales y regulatorios; (ii) análisis de incentivos fiscales, financieros y no financieros; y (iii) identificación de métodos de estimación y fuentes de fondeo para los mencionados incentivos. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento sobre los programas de renovación de flota.
- 3.8 **Component III: Diseño de una guía de programas tipo.** (i) identificación de tipología de programas; (ii) caracterización de los mismos; y (iii) identificación de componentes y elementos clave por tipología. El resultado esperado será contribuir a incrementar la efectividad de los programas de renovación de flota.
- 3.9 **Component IV: Apoyo a dos países en el diseño de tales programas..** (i) análisis de aspectos institucionales y regulatorios; y (ii) apoyo a la identificación de las características específicas del programa (objetivo, beneficiarios, canalización, incentivos, monitoreo, etc.). El resultado esperado será contribuir a incrementar la efectividad de los programas de renovación de flota.
- 3.10 **Component V: Diseminación.** Este componente incluirá la realización de un evento regional para la presentación de los productos de la CT. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento de los países de la región sobre las experiencias y características de los programas de renovación de flota.

IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Análisis de la experiencia internacional	US\$50,000.00	US\$0.00	US\$50,000.00
Identificación de elementos clave de los programas de renovación de flota	US\$70,000.00	US\$0.00	US\$70,000.00
Diseño de una guía de programas tipo	US\$70,000.00	US\$0.00	US\$70,000.00
Apoyo a dos países en el diseño de tales programas.	US\$100,000.00	US\$0.00	US\$100,000.00
Diseminación	US\$10,000.00	US\$0.00	US\$10,000.00
Total	US\$300,000.00	US\$0.00	US\$300,000.00

V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 La agencia ejecutora será el BID, la cual actuará en coordinación con los actores relevantes del sector transporte de los países a los que se brindará apoyo (Ministerio de Transporte, Secretaría de Ambiente, Ministerio de Industria, autoridades locales,

etc.), sector privado y otros actores relacionados. La supervisión estará a cargo del equipo de INE/TSP.

- 5.2 La ejecución por parte del BID se justifica en su experiencia en: (i) fortalecimiento institucional en el sector transporte; (ii) innovación y gestión de la información; y (iii) intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales. Esta motivación para la ejecución por parte del Banco se alinea con las justificaciones establecidas en el punto d., Anexo 10, OP-1155-2. Por ello, el Banco será responsable de la adquisición de servicios de consultoría y no consultoría, de acuerdo con las políticas y procedimientos aplicables.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 El análisis realizado identificó como riesgo el bajo involucramiento de actores relevantes en las consultas necesarias para realizar la identificación de buenas prácticas y lecciones aprendidas de los programas de renovación de flota. Este riesgo se encuentra mitigado por la estrecha colaboración existente entre INE/TSP con los actores públicos y privados relevantes en la temática a nivel internacional y regional.

VII. Environmental and Social Classification

- 7.1 The ESG classification for this operation is "undefined".