

## Documento de Cooperación Técnica (CT)

### I. Información básica de la CT

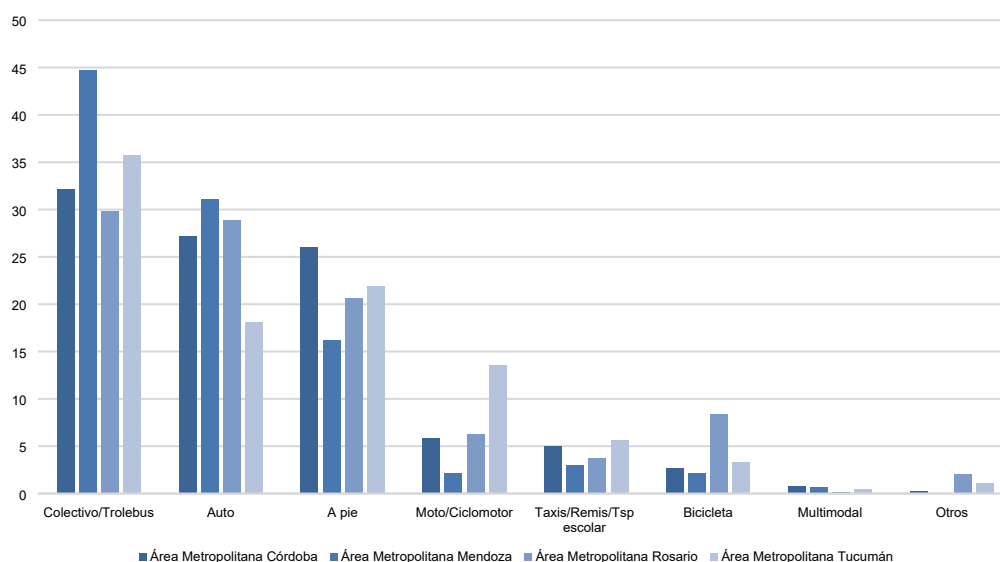
▪ País/Región:	ARGENTINA
▪ Nombre de la CT:	Movilidad Sostenible y Electromovilidad en Argentina
▪ Número de CT:	AR-T1288
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Montes Calero, Laureen Elieth (INE/TSP) Líder del Equipo; Abad, Julieta (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Casalino Franciskovic, Juan Manuel (LEG/SGO); Gonzalo Rodriguez Valverde (INE/TSP); Italiano, Victorio (CSC/CAR); Lopresti, Maria Leticia (VPS/ESG); Lorena Peinado (INE/TSP); Malagon Orjuela, Edwin Antonio (INE/ENE); Marianela Cataldi (CSC/CAR); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Natalia Magrino (CSC/CAR); Rodriguez Molina, Raul (INE/TSP); Snyder, Virginia Maria (INE/ENE)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	NA
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 Feb 2022
▪ Beneficiario:	Municipios de Argentina
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Julio 2022
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CAR-Representación Argentina
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

### II. Objetivos y justificación de la CT

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es apoyar al Gobierno Nacional y Gobiernos Subnacionales de Argentina en la planificación, diseño e implementación de sistemas de transporte urbano sostenibles, promoviendo la adopción de mejores prácticas internacionales para mejorar la asequibilidad, calidad y accesibilidad del transporte público de bajas y cero emisiones, fomentando además la transversalización de la perspectiva de género en el transporte urbano.
- 2.2 **Justificación.** Aproximadamente el 92% de la población argentina vive hoy en ciudades ([Argentina 2030](#)) y realiza alrededor de 50 millones de viajes diarios. En el país se identifican 1.044 aglomeraciones urbanas, incluyendo la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), cuatro grandes ciudades de más de 1.000.000 de habitantes (Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán), 34 ciudades intermedias con población entre 100.000 y 1.000.000 habitantes, 330 ciudades chicas con población

entre 10.000 y 100.000 habitantes; y 675 pequeñas aglomeraciones con población entre 2.000 y 10.000 habitantes. Según las últimas encuestas de movilidad realizadas (Figura 1), el transporte público masivo (bus, metro y tren) se mantiene como la primera o segunda opción de movilidad más importante en la mayoría de las ciudades argentinas. No obstante, la movilidad individual (especialmente el automóvil) y la caminata aportan porcentajes importantes en la partición modal de las ciudades, mientras que otros modos como la bicicleta tienen aún una participación limitada en el total de viajes.

Figura 1. Partición modal en Áreas Metropolitanas de Argentina



Fuente: Encuestas Origen-Destino para Rosario (2008), Córdoba (2009), Mendoza (2010) y Tucumán (2011)

2.3 Dependiendo del tamaño de la ciudad (áreas metropolitanas, ciudades intermedias o pequeñas localidades), las características de su sistema de movilidad urbana pueden variar en términos de dotación de infraestructura de transporte, calidad y asequibilidad de los servicios, y externalidades generadas. A pesar de esas diferencias, las ciudades argentinas comparten desafíos similares, que además han sido potenciados como consecuencia de la pandemia de COVID-19, incluyendo: (i) mayor dependencia de los vehículos privados,<sup>1</sup> con una tasa de motorización de 353,2 vehículos y 182,5 motos por cada mil habitantes para el año 2019;<sup>2</sup> (ii) largos tiempos de viaje debido a la disminución del nivel de los servicios de transporte público y la expansión de la mancha urbana;<sup>3</sup> y (iii) desafíos financieros para cubrir los gastos operativos y realizar inversiones en los sistemas existentes.<sup>4</sup> Estos desafíos además generan externalidades negativas relacionadas con una creciente congestión vial, siniestros viales y emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

2.4 Por ejemplo, el sector transporte fue responsable del 14% de las emisiones de GEI de Argentina en 2016. Esta situación es consecuencia la matriz energética del país,

<sup>1</sup> Entre 2013 y 2019 el parque de motos creció un 48%, mientras que el parque automotor se incrementó en un 4% (ANSV, 2021).

<sup>2</sup> [Ministerio de Transporte, 2019.](#)

<sup>3</sup> [Transporte Urbano y Movilidad, Vasconcellos, 2015.](#)

<sup>4</sup> [Barbero y Galeota, 2019.](#)

-donde el 87% de la energía producida es de origen fósil-, y del alto consumo energético del sector que representa el 33% de la demanda energética nacional.<sup>5</sup> Esta situación cobra especial relevancia en las ciudades, donde el transporte urbano significa más del 50% del consumo de energía del sector,<sup>6</sup> lo que genera un efecto nocivo en la salud de las personas como consecuencia de las emisiones de GEI. Ejemplo de ello es la RMBA, principal núcleo poblacional del país, donde más del 90% de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector provienen del transporte por carretera, siendo los vehículos privados el principal origen.<sup>7</sup> Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 2016, la contaminación atmosférica provoca cada año 4,2 millones de defunciones prematuras, donde el 91% de ellas se producen en países en desarrollo. Datos para Argentina, indican que se producen 9.756 de muertes al año causadas por alguna enfermedad relacionada con la contaminación del aire.

- 2.5 Adicional a lo anterior, la inseguridad vial es considerada una epidemia en Argentina. Para el año 2019, se registró una tasa de mortalidad de 10,9 cada 100 mil habitantes, y una tasa de fatalidad<sup>8</sup> de 2,0 cada 10 mil vehículos registrados. En cuanto a la siniestralidad vial, se destaca la moto como el principal vehículo involucrado, ya que en casi uno de cada dos siniestros con víctimas involucran a este tipo de usuario de las vías. En segundo lugar, se encuentra el automóvil y en tercer lugar camionetas y utilitarios, sumando entre los vehículos livianos de cuatro ruedas el 42% de los siniestros. Los usuarios más vulnerables de las vías, los peatones y los ciclistas, aparecen en cuarto lugar.<sup>9</sup>
- 2.6 Estos desafíos se correlacionan con la ausencia de herramientas para la planificación de una movilidad urbana más eficiente, asequible e inclusiva. Actualmente, pocas ciudades cuentan con planes estratégicos actualizados que orienten las inversiones y políticas del transporte urbano en el mediano y largo plazo. Se destacan también las limitadas capacidades presupuestarias para analizar la viabilidad técnica, económica, ambiental y social de los megaproyectos de transporte urbano (como los proyectos ferroviarios), que contribuyan a consolidar un sistema de transporte público integrado con altos estándares de calidad, asequibilidad y sostenibilidad financiera, social y ambiental. Por ejemplo, en relación con la incorporación de temas transversales como la perspectiva de género o la seguridad vial, la mayoría de las ciudades argentinas no cuentan con lineamientos específicos que permitan operacionalizar la integración de estas temáticas, desde las fases iniciales de diseño de los proyectos de transporte. Como resultado, la infraestructura de transporte y los servicios asociados se planifican generalmente sin considerar las diferencias en las necesidades de movilidad de mujeres y hombres.<sup>10</sup>
- 2.7 Considerando los problemas descritos anteriormente, es evidente que las ciudades argentinas deben hacer una transición hacia sistemas de movilidad más sostenibles y de alta calidad, que mejoren el acceso y conectividad de su población con los empleos y servicios ofrecidos en el territorio. Esta transición requerirá necesariamente priorizar inversiones en infraestructura y servicios de transporte público que puedan

---

<sup>5</sup> Segunda Contribución Determinada a Nivel Nacional de la República Argentina. Fuente: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina.

<sup>6</sup> [Eficiencia Energética en Argentina](#).

<sup>7</sup> Decarbonising Transport in Latin American cities ([BID, 2022](#)).

<sup>8</sup> Expresa la relación entre el número de víctimas fatales que ocurren en la unidad geográfica considerada cada diez mil vehículos registrados para un período de tiempo determinado.

<sup>9</sup> Ministerio de Transporte, 2019.

<sup>10</sup> [BID, 2021](#).

retener y aumentar el número de pasajeros, junto con una mejor gestión de la demanda de transporte urbano y medidas de mitigación para reducir las emisiones de GEI. En ese sentido, las nuevas tendencias en el sector del transporte (como la electrificación y la digitalización) representan una oportunidad para avanzar en la agenda de movilidad sustentable en Argentina y promover el desarrollo de nuevas cadenas de valor.

- 2.8 Argentina se encuentra en las primeras etapas de desarrollo de la electromovilidad, por lo que es un buen momento para impulsar su implementación. En este sentido, el gobierno nacional presentó recientemente al congreso un Proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable que creará un sistema temporal y escalonado de beneficios para fabricantes y usuarios por 20 años, creando exenciones tributarias para vehículos particulares y transporte público, y preferencia por compras estatales. También está prevista la creación de un Fondo Fiduciario para la Movilidad Sostenible. Además, se promovería la fabricación de vehículos y autopartes a través de incentivos a los fabricantes y se crearía una Agencia Nacional de Movilidad Sostenible para promover la investigación y el desarrollo tecnológico en el área. Estas iniciativas, sumadas a la creciente tasa de adopción de vehículos eléctricos a nivel mundial, generan importantes oportunidades para la revitalización de la industria automotriz local, la cual lideró el crecimiento industrial en 2021, exportando 259.287 vehículos de pasajeros y utilitarios.
- 2.9 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2) al alinearse con los desafíos de: (i) productividad e innovación, dado que promoverá el uso de herramientas de planificación de transporte basadas en *big data*; y (ii) integración económica, en cuanto fomentará la adopción de tecnologías de transporte de bajas y cero emisiones, promoviendo además el desarrollo de cadenas de valor regionales de la electromovilidad. La CT está alineada estratégicamente con las áreas transversales de: (i) capacidad institucional y Estado de Derecho, promoviendo la planificación del transporte a través de instrumentos técnicos para organizar el territorio y sus diversos usuarios; (ii) género y diversidad, porque fomenta la adopción de buenas prácticas para reducir brechas de género en el transporte urbano, desde las etapas de planificación y diseño de los proyectos; y (iii) sostenibilidad ambiental, al apoyar acciones de mitigación y adaptación al Cambio Climático (CC) en los proyectos de transporte analizados bajo esta CT.
- 2.10 Asimismo, la CT también se alinea con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) (AB-3266) del BID, apoyando: (i) la integración regional; (ii) economía digital; (iii) adaptación y mitigación del CC; y (iv) igualdad de género.
- 2.11 La CT también está alineada con la Estrategia de País del Grupo BID para Argentina ([GN-3051](#)) en cuanto al objetivo estratégico enfocado en la eficacia de las políticas públicas y en la transformación digital. Asimismo, la CT es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al fomentar la universalización del acceso a la movilidad urbana desde la planificación, diseño y ejecución de iniciativas de transporte público, como también el apoyo en la planificación de una movilidad ambiental y socialmente sostenible y así potenciar sus impactos positivos tanto en la inclusión y reducción de pobreza como en la reducción de las emisiones; y promover la gobernanza en la toma de decisiones en la gestión de los servicios de movilidad desde una visión multisectorial, teniendo en cuenta los impactos en la vida de los habitantes; y (ii) el

Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12), al potenciar el transporte público como elemento de inclusión social y económica.

- 2.12 Esta CT también se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario (GN-2819-14) y su área prioritaria Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B), en los objetivos de: (i) CC y sostenibilidad ambiental, al promover estudios que facilitarán el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles; (ii) desarrollo social inclusivo, al realizar estudios que permitirán mejorar la accesibilidad de las personas (bajos ingresos) a través de transporte público y transporte no motorizado; (iii) instituciones eficaces, eficientes y transparentes, al promover el fortalecimiento institucional y la estructuración de proyectos por parte de los municipios de Argentina; y (iv) crecimiento económico inclusivo, al desarrollar estudios que permitirán generar proyectos sobre movilidad urbana sostenible que favorecerán el acceso de los ciudadanos a los mercados laborales.

### III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente 1. Planificación de la movilidad sostenible (US\$70.000,00).** Este componente tiene como objetivo apoyar procesos de planificación estratégica en ciudades de la República de Argentina, para desarrollar soluciones técnicas y modelos de negocios que promuevan el transporte urbano asequible, eficiente y con altos estándares de calidad, así como el despliegue de la movilidad eléctrica, y la transversalización de género y la seguridad vial. Para lo cual, podrá financiar estudios de apoyo para la construcción de una hoja de ruta para el despliegue ordenado de la movilidad sostenible, que pueden incluir, entre otros, análisis de eficiencia de la provisión de transporte público, estimaciones de congestión urbana y construcción de matrices origen-destino basados en *big data*, hoja de ruta para el desarrollo de la electromovilidad o planes de acción para mejorar la seguridad vial y asegurar la incorporación de acciones de género en la movilidad urbana.
- 3.2 **Componente 2. Estudios de prefactibilidad técnica, social y ambiental y supervisión de proyectos de transporte urbano (US\$100.000,00).** Este componente tiene como objetivo apoyar a las agencias nacionales y subnacionales en los procesos de planificación y estructuración de proyectos de transporte urbano, lo que contribuirá a fortalecer el rol de los servicios de transporte masivo como columna vertebral de un sistema de movilidad sostenible. Este componente priorizará dos iniciativas de transporte urbano en ciudades argentinas, a través del financiamiento de: (i) análisis de prefactibilidad de proyectos de transporte urbano (por ejemplo, Bus de Tránsito Rápido, metros, tranvías o ferrocarriles); y (ii) supervisión de la ejecución de proyectos de transporte urbano que asegure el cumplimiento en términos de calidad y oportunidad de las obras, contribuyendo a la eficiencia del gasto público.
- 3.3 **Componente 3. Difusión del conocimiento (US\$30.000,00).** Este componente tiene como objetivo apoyar actividades de difusión de resultados, facilitación del diálogo entre las agencias y ciudades involucradas y generación de productos de comunicación como por ejemplo diseminación de buenas prácticas del sector de transporte para la reducción de brechas de género. Este componente financiará: (i) organización de talleres de diseminación de conocimiento sobre los resultados de los Componentes 1 y 2; y (ii) diagramación y edición profesional de publicaciones para la biblioteca del BID.

**Cuadro 1. Presupuesto Indicativo (US\$)**

Actividad / Componente	Descripción	BID/ Fondo W2B	Financiamiento Total
<b>Componente 1.</b> Planificación de la movilidad sostenible	Consultoría para elaborar hoja de ruta para despliegue de la movilidad sostenible	30.000,00	30.000,00
	Consultoría de apoyo técnico para la identificación de proyectos de transporte urbano con perspectiva de género	40.000,00	40.000,00
<b>Componente 2.</b> Estudios de factibilidad técnica, social y ambiental y supervisión de proyectos de transporte urbano	Estudios de supervisión de ejecución de transporte urbano	20.000,00	20.000,00
	Consultoría de apoyo ambiental y social para estudios de pre-factibilidad de proyectos para Transporte	80.000,00	80.000,00
<b>Componente 3.</b> Difusión del conocimiento	Consultoría para diseminación de conocimiento, publicaciones, traducciones y organización de eventos	30.000,00	30.000,00
<b>Total</b>		<b>200.000,00</b>	<b>200.000,00</b>

#### **IV. Agencia ejecutora y estructura de ejecución**

- 4.1 El organismo ejecutor será el Banco, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). En conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (modificado por el Anexo II del documento OP-619-4), el Gobierno de Argentina propone que el Banco, a través del INE/TSP, sea el organismo ejecutor. Este esquema se justifica por el nivel de coordinación interinstitucional y de conocimiento técnico que requiere la CT, para lo que será favorable la experiencia en temas de la presente CT como: (i) implementación de proyectos de transporte ferroviario para pasajeros; (ii) fortalecimiento para la aplicación de salvaguardas ambientales y sociales; y (iii) intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales sobre movilidad urbana sostenible. Adicionalmente, a través de la representación del BID en Argentina se realizarán reuniones periódicas con cada agencia gubernamental beneficiaria, para lograr su participación e involucramiento en todas las etapas de las actividades.
- 4.2 Las actividades del BID estarán a cargo de INE/TSP. Las principales responsabilidades del BID serán: (i) desarrollar el plan de trabajo y monitorear el cronograma de actividades; (ii) realizar la administración financiera del proyecto; (iii) coordinar la elaboración de los Términos de Referencia (TdR) para la contratación, la selección y contratación de los servicios de consultoría requeridos por las normas, políticas y procedimientos del BID; (iv) preparar/revisar informes sobre el estado de avance del proyecto; y (v) elaborar y actualizar el Plan de Adquisiciones (PA). La jefa de equipo será la responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de la jefa de equipo alterno y los miembros del equipo del proyecto.
- 4.3 **Adquisiciones y gestión financiera.** El equipo de INE/TSP en Argentina actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR) y se encargará de los procesos de adquisición, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la

CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución. Las actividades para ejecutar bajo esta operación se han incluido en el PA (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; y (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4).

- 4.4 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 36 meses.

## **V. Riesgos importantes**

- 5.1 El principal riesgo que podría afectar la ejecución de las actividades previstas por esta CT está relacionado con las dificultades naturales de coordinación de la participación de los diversos sectores involucrados en el panorama de la movilidad urbana y los niveles de gobierno. Esto podría ralentizar los comentarios y el progreso general de los productos previstos. Para mitigar este riesgo, el Banco será la entidad ejecutora que lidere la coordinación y comunicación entre instituciones involucradas y consultores contratados. Además, en función de la actividad a desarrollar, el Banco definirá un comité de apoyo con actores clave, que participen en reuniones periódicas y presentaciones de avances.

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

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

## **VII. Salvaguardias ambientales**

- 7.1 La presente CT financiará estudios de factibilidad (o prefactibilidad) de proyectos de inversión y los estudios ambientales y sociales asociados, cuyos TdR y productos serán consistentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social del Banco.

### **Anexos requeridos:**

[Solicitud del Cliente - AR-T1288](#)

[Matriz de Resultados - AR-T1288](#)

[Términos de Referencia - AR-T1288](#)

[Plan de Adquisiciones - AR-T1288](#)