

Senhor  
Pedro Taques  
Governador do Estado  
Mato Grosso, Brasil

Ref.: Cooperação Técnica Não-Reembolsável Nº  
ATN/OC-15964-BR. Apoio ao desenvolvimento de um  
portfolio de infraestrutura sustentável considerando as  
mudanças climáticas e o potencial turístico no Estado do  
Mato Grosso.

Prezado Senhor Governador,

Esta carta-convênio (doravante denominada “Convênio”) entre o Estado de Mato Grosso, (doravante denominado “Beneficiário”) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (doravante denominado “Banco”), na condição de Administrador do Fundo para a Preparação de Projetos de Infraestrutura – Infrafundo e do Fundo para o Programa Especial do Banco sobre Energia Sustentável e Mudanças Climáticas - SECCI, que submetemos à sua consideração, destina-se a formalizar os termos e as condições para a concessão de uma cooperação técnica não-reembolsável ao Beneficiário, (doravante denominada “Cooperação Técnica”), para apoiá-lo na preparação de um portfolio de projetos de infraestrutura de transporte com vistas a potencializar o uso dos recursos do Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB), considerando os efeitos das mudanças climáticas e o potencial turístico da região (doravante denominado “Programa”). Os termos da Cooperação Técnica estão incluídos no Documento de Cooperação Técnica que está anexado à presente e é considerado parte integrante deste Convênio. Os aspectos principais da operação são os seguintes:

1. O montante dos fundos outorgados pelo Banco para a realização da Cooperação Técnica será de até US\$ 500.000,00 (quinhentos mil dólares dos Estados Unidos da América), que serão desembolsados a débito dos recursos do Fundo para a Preparação de Projetos de Infraestrutura – Infrafundo e do Fundo para o Programa Especial do Banco sobre Energia Sustentável e Mudanças Climáticas - SECCI (doravante denominada “Contribuição”). A Contribuição é outorgada em caráter não-reembolsável.
2. O prazo para a execução do Programa e para o desembolso dos recursos da Contribuição será de 36 (trinta e seis) meses, contados a partir da data de entrada em vigor deste Convênio. Qualquer parte da Contribuição não utilizada dentro de tal prazo será cancelada. Os prazos indicados acima e outros estabelecidos neste Convênio só poderão ser prorrogados por razões justificadas e com o consentimento expresso e por escrito do Banco.
3. Por solicitação do Beneficiário, o Banco utilizará os recursos da Contribuição exclusivamente para contratar e pagar diretamente os serviços de consultoria necessários para o cumprimento dos objetivos da Cooperação Técnica.

4. O Beneficiário se compromete a colaborar com os consultores na realização de suas tarefas e a fornecer o apoio técnico, logístico e de secretaria necessário para o desenvolvimento da Cooperação Técnica. Tal apoio é estimado como o equivalente a US\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil dólares dos Estados Unidos da América), em bens e serviços.
5. O financiamento dos serviços de consultoria indicados neste Convênio não implica, de forma alguma, um compromisso por parte do Banco de financiar total ou parcialmente o programa, projeto ou qualquer serviço que direta ou indiretamente possa resultar da execução da Cooperação Técnica. As opiniões dos consultores não comprometerão o Banco, que se reserva o direito de formular a respeito as observações ou salvaguardas que considerar apropriadas.
6. O Beneficiário se compromete a comunicar ao Banco, por escrito, dentro de um prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados da data de assinatura deste Convênio, se considera que o mesmo contém informação que possa ser qualificada como uma exceção ao princípio de divulgação de informação previsto na Política de Acesso à Informação do Banco, em cujo caso o Beneficiário deverá identificar tal informação dentre as disposições pertinentes do Convênio. De acordo com a referida política, o Banco colocará à disposição do público na sua página “Web” o texto do presente Convênio, uma vez que o mesmo tenha entrado em vigor e o prazo acima referido tenha expirado, excluindo somente as informações que o Beneficiário tenha qualificado como uma exceção ao princípio de divulgação de informação previsto em tal política.

Nestes termos, solicito a V. Sa., como representante do Beneficiário, a aceitação do mesmo aos termos deste Convênio, mediante a assinatura e entrega de uma das vias originais desta carta à Representação do Banco em Brasília.

Este Convênio, depois de assinado em 2 (duas) vias de igual teor, por representantes devidamente autorizados, entrará em vigor na data da sua assinatura pelo Beneficiário.

Atenciosamente,

/a/

---

Hugo Flórez Timorán  
Representante do Banco no Brasil

De acordo:

BENEFICIÁRIO

/a/

---

Pedro Taques  
Governador do Estado

Data: 1/11/2017

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

### BRASIL

#### I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Brasil
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al desarrollo de un portafolio de infraestructura sostenible para inversiones públicas que consideren cambio climático y el potencial turístico en el Estado de Mato Grosso
▪ Número de CT:	BR-T1341
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Karisa Ribeiro (TSP/CBR), Jefe de Equipo; Thiago Mendes (CSD/CCS), Jefe de Equipo Alterno; Carolina Lembo, Daniel Cabrera, Ernesto Flores y Reinaldo Fioravanti (INE/TSP); Rodrigo Cruvinel (TSP/CBR); Juliana Bettini (RND/CBR); y Cristina Celeste Marzo (LEG/SGO)
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Apoyo al Cliente
▪ Fecha de autorización del Abstracto de CT:	02/09/2016
▪ Beneficiario (países o entidades que recibirán la asistencia técnica):	Estado de Mato Grosso, por medio de la Secretaría de Infraestructura y Logística (SINFRA), Secretaría de Medio Ambiente (SEMA) y Secretaría de Desarrollo del Turismo (SEDTUR)
▪ Agencia ejecutora y nombre de contacto	BID, Karisa Maia (TSP/CBR)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura – InfraFondo y Fondo para el Programa Especial del Banco sobre Energía Sostenible y Cambio Climático (Fondo SECCI BID)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$500.000 (US\$250.000 del InfraFondo y US\$250.000 del Fondo SECCI BID)
▪ Contrapartida local, si hay:	US\$125.000 (en especie)
▪ Período de desembolso (incluye período de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Diciembre, 2016
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad responsable de desembolso:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Desafío de desarrollo de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad, Capacidad Institucional y Cambio Climático

## II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT), es apoyar al Estado de Mato Grosso (EMT) a elaborar un portafolio de proyectos de infraestructuras de transportes con vistas a potencializar el uso de recursos del Fondo Estadual de Transporte y Habitación (FETHAB), considerando efectos de cambio climático y el potencial de turismo de la región.
- 2.2 **Situación actual.** El EMT es el tercer Estado brasileño con mayor extensión territorial, con cerca de 900 mil km<sup>2</sup> de área. El EMT es el líder del país en la producción de algodón, ganadería, girasol, maíz y soya. En 2015, el valor bruto de producción agrícola fue cerca de US\$15.000 millones, aproximadamente un 53% de su Producto Interno Bruto (PIB). Sin embargo, la baja disponibilidad y la debilidad de la infraestructura de transportes es un reto importante que afecta la accesibilidad de áreas, la competitividad y la productividad del EMT<sup>1</sup>.
- 2.3 En el año 2000, con el objetivo de aumentar la inversión en infraestructura, el EMT creó el FETHAB<sup>2</sup> para financiar la planificación, ejecución, gestión y evaluación de obras y servicios de transporte y vivienda en el Estado. El pago de contribución al FETHAB es hecho en operaciones con algodón, energía termoeléctrica de gas natural, ganadería, energía hidroeléctrica, madera, óleo diésel y soya. En 2015 fue recaudado para el FETHAB R\$791 millones (US\$249 millones<sup>3</sup>). Los recursos recaudados con algodón, ganadería, madera y soya son destinados exclusivamente para la infraestructura de transportes, y los recursos recaudados con óleo diésel son divididos equitativamente entre el EMT y los municipios.
- 2.4 La infraestructura de transporte del Estado es compuesta por 32.038 km de carreteras (5.263 km federales; 26.775 km estatales), siendo de esas, 6.445 km pavimentadas y 20.330 km no pavimentadas. La densidad de carreteras pavimentadas en el EMT es de aproximadamente 8 km por cada 1.000 km<sup>2</sup>, siendo menor que la media brasileña de 25 km por cada 1.000 km<sup>2</sup>, y la calidad de las carreteras estatales están entre las peores de Brasil<sup>4</sup>. Esta situación dificulta la accesibilidad, la integración regional, la circulación de la población y el desarrollo de actividades económicas, incrementando los costos y disminuyendo la competitividad de la economía del EMT.
- 2.5 La sostenibilidad ambiental es elemento clave en el desarrollo del Estado. El EMT tiene 62% del territorio categorizado como de conservación ambiental a través de reservas indígenas, unidades de conservación y áreas preservadas en tierras privadas. Un 11% del territorio es destinado para la agricultura y un 26% del territorio es destinado para pasto. El EMT tiene como política mantener y promover el crecimiento del Estado, observando la cuestión ambiental sin deforestar nuevas áreas<sup>5</sup>.
- 2.6 El EMT tiene la singularidad de poseer tres biomas distintos: al norte, un 53,6% del territorio localizado en la Amazonia (bosque tropical), un bioma que recibe atención por tener gran biodiversidad e impacto potencial sobre el clima mundial; al centro este, un 39,6% del territorio en el Cerrado (sabana tropical) que concentra la producción agrícola del EMT y que ya sufrió grandes deforestaciones; y al sur, un 6,8% del territorio en el Pantanal (humedal)<sup>6</sup>,

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, el flete carretero del interior del EMT hasta el Puerto de Santos cuesta un promedio de US\$145/t, mientras en Córdoba (Argentina) el flete carretero promedio es de US\$36/t. Fuente: IMEA – Instituto Mato-Grossense de Economía Agropecuaria.

<sup>2</sup> A través de la [Ley estadual nº 7.263](#), de 27 de marzo de 2000.

<sup>3</sup> Considerando el cambio de 28/10/16: US\$1,00 = R\$ 3,18.

<sup>4</sup> De acuerdo con el estudio “Pesquisa CNT de Rodovias 2014”.

<sup>5</sup> El EMT estima que puede ampliar la agricultura hasta en 16 millones de hectáreas sin realizar nuevas deforestaciones, al utilizar áreas deforestadas subutilizadas o utilizadas como pasto. Fuente: Gobierno de Mato Grosso. [Mato Grosso vai reduzir desmatamento a zero até 2020](#)”.

<sup>6</sup> IBGE – [Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística](#).

conocido por su diversidad de fauna y flora, bellezas naturales con gran potencial turístico, y que es amenazado por la deforestación y el cambio climático.

- 2.7 Se estima que el cambio climático afecte al EMT al ocasionar un aumento en la temperatura promedio de más de 5°C hasta el año 2100, cambios de los regímenes de las lluvias y aumento de la frecuencia de eventos extremos<sup>7</sup>. La extensión del efecto del cambio climático aún es poco conocido, pero su impacto ya afecta la red de transportes, en especial los 2.065 puentes de madera existentes en el EMT<sup>8</sup>.
- 2.8 Con la finalidad de contar con infraestructura sostenible y de calidad, el EMT busca a través del fortalecimiento de los aspectos institucionales, de planificación y de sostenibilidad ambiental, estructurar un plan de inversión en infraestructura logística y de transporte que potencialice los recursos del FETHAB en los próximos años. De esa forma, la CT busca: (i) identificar, monitorear y analizar los efectos del cambio climático, y su interacción y potencial impacto en los distintos biomas existentes en el EMT; (ii) estructurar un portafolio de proyectos de infraestructura de transportes, que incluya los aspectos de cambio climático; y (iii) la estructuración de un plan estratégico para el seguimiento turístico, que explore el potencial del turismo sostenible y contribuya a la protección del bioma Pantanal.
- 2.9 La presente CT tiene vínculo con otras CTs financiadas por el Banco: la operación BR-T1336 que apoya el desarrollo de un plan para concesión de carreteras, será observado en el proceso de estructuración del portafolio de proyectos de infraestructuras, y la CT BR-X1028, la cual ofrece subvenciones en la tasa de interés de mecanismos de financiamiento, para mantener la adopción de prácticas de agricultura de bajo carbono por productores brasileños en 10 ciudades del Estado, y cuya calidad de infraestructura de transportes es un reto importante para el éxito de la CT, pues afecta la distribución de la producción apoyada por la BR-X1028.
- 2.10 La CT está alineada estratégicamente con la actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020: Una Alianza con América Latina y el Caribe para seguir Mejorando Vidas (AB- 3008), al estar alineada estratégicamente con la productividad, al mejorar la planificación sub nacional de infraestructura, y al incluir las áreas transversales: (i) capacidad institucional, al planear la estructuración de un portafolio de proyectos y de un plan estratégico para el seguimiento turístico; y (ii) cambio climático. Así mismo, la CT está alineada con la Estrategia País para Brasil (2016-2018) (GN- 2850) al buscar: (i) aumentar la productividad económica, la competitividad y la sostenibilidad, a través del aumento de la productividad y la competitividad económica con inversiones en infraestructura y turismo; y (ii) fortalecer las instituciones en los tres niveles de gobierno. La CT, igualmente observa la estrategia de infraestructura del BID (GN-2710-5), que tiene como directriz apoyar la construcción y el mantenimiento de una infraestructura social y ambientalmente sostenible que contribuya a aumentar la calidad de vida, al estructurar un portafolio de proyectos para inversiones públicas que mitiguen los impactos del cambio climático. De la misma forma, son atendidos los objetivos del Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (InfraFondo), una vez que sus recursos serán utilizados para el fortalecimiento de la capacidad del sector público y las actividades de identificación de proyectos de infraestructura (GN-2404-4), y del Fondo para el Programa Especial del Banco sobre Energía Sostenible y Cambio Climático (Fondo SECCI BID), por la utilización de recursos en acciones que buscan la mitigación y la adaptación de programas intersectoriales de cambio climático (GN-2435-6). Por último, la CT

---

<sup>7</sup> *Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. Modelagem Climática e Vulnerabilidades Setoriais à Mudança do Clima no Brasil. 2016.*

<sup>8</sup> Durante el período de lluvias de 2014, 409 puentes fueron destruidos y 480 puentes fueron dañados. Fuente: [Gobierno de EMT](#).

se alinea con la *National Determined Contribution* brasileña<sup>9</sup> (NDC) comprometida en el Acuerdo de París y con la plataforma NDC Invest<sup>10</sup>.

### III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 Entre las actividades financiadas por la CT se incluyen estudios para el diagnóstico y recomendaciones en los aspectos de: (i) identificación, monitoreo y análisis de los efectos e impactos del cambio climático en el EMT; (ii) estructuración de un portafolio de proyectos para inversiones en infraestructuras de transportes para el EMT; y (iii) plan estratégico para el aumento de la competitividad turística del EMT. Se espera que los proyectos proporcionen las bases para la estructuración de una carta de consulta objetivando un potencial préstamo del BID para la realización de inversiones públicas en la red de carreteras del EMT<sup>11</sup>. Para lograr los objetivos propuestos, esta CT se desarrollará a través de tres Componentes:
- 3.2 **Componente 1. Análisis del impacto ocasionado por el cambio climático en infraestructuras de transportes del EMT.** Este Componente financiará las actividades de: (i) identificación, caracterización y análisis de padrones climáticos del EMT; (ii) jerarquización de los riesgos y potenciales impactos, y las áreas más vulnerables al cambio climático; y (iii) análisis de los impactos esperados por el cambio climático en infraestructuras de transportes en el EMT.
- 3.3 **Componente 2. Portafolio de proyectos de infraestructuras de transportes.** Este Componente financiará las actividades de: (i) identificación de las infraestructuras de transportes del EMT; y (ii) planificación y jerarquización de infraestructuras de transportes incluyendo elementos de mitigación y adaptación al cambio climático.
- 3.4 **Componente 3. Competitividad turística.** Este Componente financiará las actividades de: (i) identificación de los principales riesgos e impactos oriundos del cambio climático esperado en áreas con potencial de exploración turística; (ii) identificación de áreas de preservación ambiental y de patrimonio natural del EMT; y (iii) priorización de áreas para el desarrollo turístico en el EMT, considerando el portafolio de proyectos de infraestructuras de transportes y protección del bioma Pantanal.

### IV. MATRIZ DE RESULTADOS INDICATIVA DE RESULTADOS Y PRODUCTOS

**Tabla 1. Matriz de Resultados Indicativa**

Resultados	
<b>Resultado esperado:</b>	Aprobación de portafolio de proyectos de infraestructuras de transportes por el Gobierno del Estado de Mato Grosso (EMT), con asignación de recursos del FETHAB

<sup>9</sup> Donde tiene acciones específicas para reducir las emisiones de GEI del sector agropecuario, de ampliar el uso de biocombustibles y la eficiencia de los combustibles fósiles y de promover medidas para mejorar la eficiencia y la infraestructura de transportes. La NDC tiene efectos legales a través de la ley nº 12.187, de 29 de diciembre de 2009, artículo 5º, ítem I. La NDC brasileña está disponible en el sitio del [Ministerio del Medio Ambiente](http://www.mma.gov.br).

<sup>10</sup> En especial con el Componente NDC Programmer and NDC Accelerator de la plataforma del grupo BID. Más informaciones están disponibles en [www.ndcinvest.org](http://www.ndcinvest.org).

<sup>11</sup> Los estudios hechos en la CT servirán de insumos para el proyecto de estructuración de concesiones de carreteras en desarrollo por el Estado de Mato Grosso, y que tiene participación del BNDES.

Productos							
<b>Componente 1:</b>	<b>Análisis del impacto causado por el cambio climático en infraestructuras de transportes del EMT</b>						
P1. Diagnóstico de los patrones climáticos y reporte del impacto de cambio climático en la infraestructura de transporte en el EMT concluido	Unidad de medida	Línea base por año			Meta final	Costo indicativo del producto (USD)	Medios de verificación
		2017	2018	2019			
	Reporte	0	1	1	1 (2018)	140.000	Reporte finalizado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
<b>Componente 2:</b>	<b>Banco de proyectos de infraestructuras para el EMT que consideren los impactos del cambio climático</b>						
P2. Metodología para estructuración de portafolio de infraestructura de transportes, que consideren los efectos del cambio climático estructurada y aprobada	Unidad de medida	Línea base por año			Meta final	Costo indicativo del producto (USD)	Medios de verificación
		2017	2018	2019			
	Reporte	0	1	1	1 (2018)	65.000	Reporte describiendo la metodología aprobado por el organismo ejecutor del programa
P3. Estructuración de un portafolio de proyectos de infraestructura concluida y aprobada	Reporte	0	0	1	1 (2019)	250.000	Reporte con el portafolio de proyectos de infraestructuras de transporte finalizado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
<b>Componente 3:</b>	<b>Establecimiento de estrategia para el seguimiento turístico del EMT que cubra la región del Pantanal y fomenta el concepto de turismo sostenible y de preservación del patrimonio natural</b>						
P.4. Plan estratégico de turismo aprobado	Unidad de medida	Línea base por año			Meta final	Costo indicativo del producto (USD)	Medios de verificación
		2017	2018	2019			
	Reporte	0	0	1	1 (2019)	135.000	Reporte finalizado y aprobado por el organismo ejecutor del programa

## V. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 5.1 El presupuesto de la CT es de US\$625.000, de los cuales US\$500.000 serán provistos por el BID con recursos del InfraFondo y del Fondo SECCI BID. El aporte de la contraparte local para esta operación será en especie, y estará valorada en la monetización del tiempo

dedicado por los funcionarios del gobierno del EMT, con un valor estimado de al menos US\$125.000. Los registros del aporte de la contraparte serán informados por las entidades del Gobierno del EMT que trabajen directamente con esta cooperación, cuantificando el tiempo informado por los funcionarios, valorado según la escala salarial vigente en cada entidad y sujeto a revisión del Banco. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

**Tabla 2. Tabla de Presupuesto (US\$)**

Actividad / Componente	Descripción	BID Infrafondo	BID Fondo SECCI	Contrapartida local	Financiamiento total
<b>Cambio climático</b>	Diagnóstico de los efectos de cambio climático en el EMT y los impactos de vulnerabilidad en infraestructuras de transportes	-	100.000	30.000	130.000
<b>Portafolio de proyectos</b>	Planificación sectorial, análisis, priorización y categorización de proyectos de transporte	250.000	-	50.000	300.000
<b>Competitividad turística</b>	Plan de acción, análisis, priorización, gobernanza y selección de proyectos con potencial de desarrollo turístico	-	100.000	30.000	130.000
<b>Informe final</b>	Informe de evaluación final con el análisis de los resultados alcanzados	-	15.000	15.000	30.000
<b>Coordinación operacional</b>	Supervisión de estudios y coordinación con la contraparte	-	35.000	-	35.000
<b>Total</b>		250.000	250.000	125.000	625.000

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

## **VI. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN**

6.1 **Organismo ejecutor.** El Banco será el ejecutor de esta CT, de acuerdo a lo solicitado por el Gobierno del EMT, para brindar conocimiento técnico en la elaboración de un portafolio de proyectos y para acelerar la ejecución de las contrataciones, teniendo en cuenta las modalidades de contratación de consultorías por el Banco. En ese sentido el Banco se encargará de: (i) identificar los estudios y trabajos técnicos necesarios para la estructuración técnica, económica y financiera; (ii) seleccionar y contratar a consultores para proporcionar los servicios necesarios; y (iii) gestionar la ejecución y entrega de los servicios de consultoría. La División de Transporte (INE/TSP) del Banco junto con la oficina de país del Banco en Brasil (TSP/CBR) serán responsables de la administración del programa como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones. Los productos de los servicios de consultoría serán los informes que los consultores deberán presentar al Banco. Durante la



realización de los estudios, se efectuarán talleres de trabajo con el personal técnico local para la transferencia de conocimiento, dirigido principalmente al beneficiario de la CT.

- 6.2 Las secretarías del EMT brindarán apoyo al Banco en: (i) la elaboración de términos de referencia para la contratación de los servicios de consultoría; (ii) la revisión de las propuestas técnicas; (iii) el seguimiento y la revisión de los estudios y productos contratados, asegurando que cumplan los lineamientos del EMT; y (iv) la coordinación de las actividades requeridas para la realización de talleres y otros eventos de concertación y difusión requeridos para definir y aprobar la estrategia y la agenda de trabajo. El apoyo antes mencionado no deberá limitar la capacidad del Banco de actuar como el organismo ejecutor de esta CT y administrar la relación con los consultores contratados.
- 6.3 **Adquisiciones y gestión financiera.** El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. El Plan de Adquisiciones se presenta anexo.
- 6.4 Además de los componentes ya mencionados, se espera que el personal del BID realice misiones a fin de brindar conocimiento y apoyo técnico especializado para la ejecución de las actividades de los Componentes 1, 2 y 3. Esto es esencial para la ejecución de la CT y para garantizar una cooperación adecuada y coordinada entre el BID y el EMT<sup>12</sup>. Es importante destacar que dichos recursos no complementarán el presupuesto del Departamento de Infraestructura y Energía (INE) para actividades ordinarias o de rutina.
- 6.5 **Período de desembolso y de ejecución.** El período de ejecución y el período de desembolso es de 36 meses.

## VII. RIESGOS IMPORTANTES

- 7.1 El riesgo principal es la dificultad de coordinar las líneas de acción conjuntas que determinen la continuidad de esta iniciativa y futuros trabajos, operaciones o colaboraciones en esta área. Así como tener un dialogo continuo con la contraparte para garantizar la prioridad por parte del sector público en los proyectos estructurados por la CT. Para mitigar estos riesgos, el beneficiario brindará apoyo al Banco durante la ejecución de la operación. Esta CT será ejecutada junto con el EMT, y demandará el involucramiento de los especialistas de cambio climático, transportes y turismo.

## VIII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

## IX. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 9.1 La presente CT no tiene implicaciones socioambientales, por tratarse de la elaboración de estudios. Dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos, lo que permitirá la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas mitigadoras requeridas. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP03-7) y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socio - ambientales, la clasificación de esta operación es Categoría "C" (Ver [Safeguard Policy Filter Report y Safeguard Screening Form](#)).

---

<sup>12</sup> De conformidad con las disposiciones del párrafo 2.32 de la GN-2470-2 (Propuesta de una nueva política del Banco sobre cooperación técnica), esta CT propone se utilicen parte de los recursos de la contribución.

**Anexos Requeridos:**

- Anexo I: [Carta de Solicitud del gobierno a la ABC, carta de No Objeción de la ABC y Propuesta de Proyecto de Cooperación Técnica](#)
- Anexo II: [Términos de Referencia](#)
- Anexo III: [Plan de Adquisiciones](#)



Ofício nº. 362/2016-GG

Cuiabá, 15 de junho de 2016.

Excelentíssimo Senhor  
Representante HUGO FLORES  
Banco Interamericano de Desenvolvimento no Brasil (BID)  
Brasília-DF

Assunto: Solicita cooperação técnica para apoiar o Estado de Mato Grosso em projetos de infraestrutura sustentável.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo, uso do presente expediente, na qualidade e Governador do Estado de Mato Grosso, para expor a Vossa Excelência que, em 2011, o Estado instituiu o Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas (PPPs), destinado a promover, fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública direta e indireta.

Na época, foi promovida a criação da MT-PAR, Sociedade de Economia Mista Estadual que possui como finalidade a execução de políticas de desenvolvimento que contribuam com a atração de investimentos para o Estado de Mato Grosso e prevê, entre seus objetivos, o desenvolvimento e gerenciamento de programas e projetos estratégicos de Governo, e, especificamente, a viabilização exatamente da operacionalização do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas.

Diante desse contexto, recentemente foi estabelecido acordo de cooperação entre o Governo do Estado de Mato Grosso e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com o objetivo principal de planejamento e estruturação de projetos prioritários de infraestrutura, nos quais a participação do setor privado seria desejável por meio do estabelecimento de concessões comuns e parcerias público-privadas.

Com o objetivo de complementar esse esforço, venho, por meio desta missiva, solicitar a confecção com esta respeitável Instituição de cooperação técnica não reembolsável no valor de US\$ 500.000,00 (quinhentos mil dólares) para que, em conjunto com o BNDES, possa apoiar o Estado de Mato Grosso na

2016-06-15 - (Arquivado) - 2016-06-15 14:09:03 (90-375)



priorização de projetos de infraestrutura sustentável e dar início à estruturação de um projeto-piloto.

Permanecemos à disposição para eventuais esclarecimentos necessários, e reiteramos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

**PEDRO TAQUES**  
*Governador do Estado*



Ofício nº 1682/2016/GS/SINFRA

Cuiabá, 07 de dezembro de 2016.

A Sua Senhoria o Senhor

**HUGO FLOREZ**

Representante do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no Brasil  
Brasília-DF

**Assunto:** Solicitação de execução do Projeto “Apoio ao desenvolvimento de um portfólio de infraestrutura sustentável considerando mudança do clima e o potencial turístico no estado do Mato Grosso”.

Senhor Representante,

Ao cumprimentar Vossa Senhoria, agradecemos a cooperação e apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

O Governo do Estado do Mato Grosso, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura (SINFRA-MT), solicitou o apoio do BID para cooperação técnica visando o desenvolvimento de um portfólio de infraestrutura sustentável considerando mudança do clima e o potencial turístico no estado do Mato Grosso.

Dando sequência aos trâmites do projeto, solicito que a execução do projeto seja realizada diretamente por esse BID, permanecendo a SINFRA-MT como ponto focal técnico. A pertinência da modalidade de execução direta pelo BID é dada pela necessidade de dar-se eficiência ao processo de contratação de especialistas que realizarão os estudos previstos na cooperação em questão, os quais necessitam ser altamente especializados e contratados por um período determinado. Desse modo, a expertise do BID em gerenciar iniciativas multidisciplinares (transporte, turismo e

cambio climático) é fundamental para garantir a realização do projeto dentro do prazo inicialmente acordado.

Estamos convictos de que será estabelecida uma cooperação de longo prazo com o BID em seguimento ao resultado do projeto.

Na oportunidade, aproveito para reiterar votos de consideração e respeito e permaneço à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,



**MARCELO DUARTE MONTEIRO**  
Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística







**ABC** | AGÊNCIA  
BRASILEIRA DE  
COOPERAÇÃO  
MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES  
SAF Sul Quadra 02, Lote 2, Bloco B- 4º Andar,  
Ed. Via Office, 70070-600 - Brasília - DF - Brasil

Ofício N.º **957**/CGCM-ABC

Brasília, 10 de outubro, de 2016.

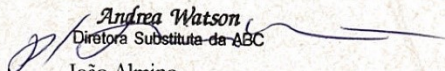
Ao Excelentíssimo Senhor  
**PEDRO TAQUES**  
Governador do Estado do Mato Grosso  
Palácio Paiaguás, Centro Político Administrativo  
78050-970 - Cuiabá - MT

**Assunto:** Projeto de Cooperação BID – "Portfólio de infraestrutura sustentável considerando mudança climática e o potencial turístico".

Senhor Governador,

1. Faço referência ao Ofício N.º 427/2016-GAB/GOV, pela qual Vossa Senhoria submete à consideração desta Agência revisão da minuta de projeto de cooperação técnica intitulado – "Portfólio de infraestrutura sustentável considerando mudança climática e o potencial turístico", com vistas a ser implementado ao amparo da cooperação técnica Brasil - Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).
2. Sobre o assunto, após análise do documento revisado pela área técnica desta Agência, a ABC informa não ter óbice no que se refere à implementação do referido projeto. A ABC comunicará o que precede à representação do BID.

Atenciosamente,

  
Diretora Substituta da ABC  
João Almino  
Embaixador  
Diretor da ABC

## Proposta de Projeto de Cooperação Técnica

**“ Desenvolvimento de portfólio de infraestrutura sustentável considerando mudança do climática e o potencial turístico no Estado de Mato Grosso”.**



## Sumário

1	Identificação do projeto	3
1.1	Título do projeto	3
1.2	Duração	3
1.3	Fonte externa	3
1.4	Custo estimado	3
1.5	Entidade proponente	3
1.6	Entidades coparticipantes	3
1.7	Local, data e assinatura do titular	3
2	Justificativa	4
2.1	Diagnóstico da situação	4
2.2	Situação esperada ao término do projeto	6
2.3	Descrição do Projeto	6
2.4	Quadro Institucional	9
3	Objetivos e Resultados do Projeto	10
3.1	Objetivo de Desenvolvimento	10
3.2	Objetivo Específico	10
3.3	Resultados	10
4	Plano de Trabalho	10
4.1	Relação de Atividades	10
4.2	Produtos, Resultados, Indicadores, Meios de Verificação e Cronograma de Execução	11
5	Cooperação Externa Solicitada	14
5.1	Justificativa para Escolha da Fonte Executora	14
5.2	Consultores para Prestação de Consultoria	14
5.3	Viagens	14
5.4	Custo estimado da Cooperação Solicitada	14
6	Contrapartida Oferecida	15
6.1	Pessoal	15
6.2	Material Permanente	15
6.3	Diversos	15
6.4	Custo Estimado da Contrapartida Oferecida	15
6.5	Demonstrativo das Contribuições Financeiras	15

## **1. Identificação do Projeto**

### **1.1 - Título do Projeto:**

Apoio ao desenvolvimento de um portfólio de infraestrutura sustentável considerando mudanças do clima e o potencial turístico no estado de Mato Grosso.

### **1.2 - Duração:** 24 meses

### **1.4 - Fonte Externa:** Banco Interamericano de Desenvolvimento

### **1.5 - Custo Estimado:**

Recursos Externos - US\$ 500.000

Contrapartida - US\$ 125.000

Total - US\$ 625.000

### **1.6 - Entidade Proponente:**

Nome: Governo do Estado do Mato Grosso

Endereço: Palácio Paiaguás, Centro Político Administrativo

78.050-970 - Cuiabá, MT

Tel.: (65) 3613-4100

Titular: Pedro Taques

Cargo: Governador do Estado

Responsável pelo Projeto: Marcelo Duarte Monteiro

Cargo: Secretário de Estado de Infraestrutura de Mato Grosso

### **1.7 - Entidades Coparticipantes**

Nome: Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso

Sigla: SINFRA/MT

Participação: Coordenação geral

Nome: Secretaria de Estado do Meio Ambiente de Mato Grosso

Sigla: SEMA/MT

Nome: Secretaria de Estado de Desenvolvimento do Turismo de Mato Grosso

Sigla: SEDTUR/MT

### **1.8 - Local, Data e Assinatura do Titular**

Local: Cuiabá

Data: xx de setembro de 2016

Assinatura:

## 2. Justificativa

### 2.1 - Diagnóstico de Situação

Visando a redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), cujas metas foram instituídas por meio da Política Nacional Sobre Mudança do Clima (PNMC), instituída pela Lei nº 12.187/2009, está em processo de chamada pública<sup>1</sup> o projeto “Rural Sustentável - Fase II: integrando resultados baseados em mecanismos de financiamento e garantias para apoiar a adoção de práticas agrícolas de baixo carbono”.

Este projeto é uma cooperação técnica (CT) que possui o financiamento do Fundo Internacional para o Clima (*International Climate Fund* - ICF) do Ministério da Agricultura, da Alimentação, da Pesca e dos Assuntos Rurais do Governo Britânico (DEFRA), sendo o beneficiário o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e tendo como ente responsável pela execução e gestão financeira da CT o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Os seus objetivos principais são incentivar a conservação da biodiversidade, a proteção do clima, a promoção do desenvolvimento rural sustentável e a redução da pobreza. Para a sua execução são contempladas cidades de sete estados brasileiros: Bahia, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul e Rondônia.

No estado do Mato Grosso foram consideradas 10 cidades, localizadas no bioma amazônico: Alta Floresta, Brasnorte, Cotriguaçu, Juara, Juína, Marcelândia, Nova Canaã do Norte, Querência, Sinop e Terra Nova do Norte. No entanto, a infraestrutura disponível nas regiões de influência destas cidades mato-grossenses, para acesso e distribuição da produção, ainda é um importante obstáculo para o adequado desenvolvimento do projeto Rural Sustentável - Fase II.

O estado de Mato Grosso, localizado na região Centro-Oeste, é o terceiro maior estado brasileiro, possuindo aproximadamente 900 mil km<sup>2</sup> de área<sup>2</sup>. Para atender este vasto território, a infraestrutura atualmente existente, principalmente de transportes, é insuficiente.

No segmento rodoviário, o estado possui 32.038 km de rodovias, sendo que, destas, 5.263 km são vias federais e 26.775 km são vias estaduais. Entre as vias estaduais, 6.445 km são vias pavimentadas, 20.330 km são vias não pavimentadas, além de possuírem 2.065 pontes de madeira<sup>3</sup>. No segmento ferroviário, Mato Grosso possui apenas aproximadamente 370 km de vias, e a malha instalada não acessa a região de influência das cidades consideradas.

Das cidades abrangidas pelo projeto Rural Sustentável, apenas as cidades de Nova Canaã do Norte e Terra Nova do Norte não dispõem de aeroportos. As demais

<sup>1</sup> Acessível por meio do link <http://www.ruralsustentavel.org/pt-br/chamada/244/>

<sup>2</sup> Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Área Territorial Brasileira. Obtido em <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/areaterritorial/principal.shtm>.

<sup>3</sup> Fonte: SINFRA/MT - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística do Governo de Mato Grosso. Integração de Dados Estatísticos e Infraestrutura – Infraestrutura: Sistema Rodoviário Estadual – MT. Obtido em <http://sinfra.maps.arcgis.com/home/index.html>.

idades possuem aeroportos com infraestrutura compatível apenas para receber voos com aeronaves de pequeno porte, com a exceção do aeroporto de Alta Floresta, que tem capacidade para receber aeronaves de médio e grande portes. Essa restrição é um entrave para a ampliação da utilização destes aeroportos, especialmente pelo fato de que as principais empresas da aviação comercial brasileira operarem aviões que exigem infraestrutura compatível para utilização de aeronaves de médio e de grande porte. Tal situação afeta, conseqüentemente, o potencial de utilização dos aeroportos, tanto em relação ao volume de passageiros transportados, quanto para o escoamento de produtos locais.

A existência de uma infraestrutura inadequada para atender ao território estadual acarreta em um incremento dos custos produtivos no Mato Grosso ocasionados pela: dificuldade de acesso à insumos produtivos às áreas produtoras, como matérias primas, insumos e mão de obra; aumento dos custos logísticos, pela utilização de vias inadequadas, seja por exigir que sejam percorridas maiores distâncias e/ou com manutenção inadequada, o que acarreta em um tempo elevado para o deslocamento e em incremento dos custos de operação e de manutenção dos veículos. Além disso, essas condições de operação resultam em maiores emissões de GEE, dificultando o atingimento das metas esperadas no projeto Rural Sustentável – Fase II.

Estes mesmos fatores também oneram a exploração de áreas com potencial turístico no estado de Mato Grosso e que poderiam contribuir para a preservação do meio ambiente, com a redução da emissão de GEE e para fortalecer a cultura e costumes regionais.

Ademais, a insuficiência da infraestrutura estadual dificulta a circulação da população rural e urbana e a integração regional, tanto de Mato Grosso com outros estados brasileiros, como com a Bolívia, país cujo estado em comento é fronteiro. Essa situação leva a um virtual isolamento de grupos populacionais, pois dificulta ou mesmo impossibilita o acesso da população à serviços públicos, como educação e saúde, e ao intercâmbio sociocultural.

Além disso, estas infraestruturas também estão sendo submetidas a situações de maior estresse e vulnerabilidade em razão de alterações oriundas de mudanças do clima, como os regimes e a força das chuvas, ampliando a possibilidade de ocasionar danos a estas e requerendo um incremento das políticas de manutenção das infraestruturas no estado de Mato Grosso.

Por tais razões, busca-se, por meio de uma nova CT, realizar estudos para: identificar as áreas do estado de Mato Grosso cujas infraestruturas estão mais susceptíveis a sofrer danos na infraestrutura em decorrência de situações oriundas da mudança do clima; e, com estes dados, realizar a atualização dos planos de infraestruturas e desenvolver um banco de projetos visando futuros investimentos no estado. Ações essas que visam identificar áreas que necessitam de especial atenção do estado de Mato Grosso, melhorando as condições de produção e propiciando condições para incremento da eficiência, em setores como o de transportes.

Esses estudos também podem contribuir para fortalecer o setor de turismo do estado de Mato Grosso, ao fornecer insumos atualizados para o desenvolvimento de um plano de acesso a áreas com potencial de exploração turística, permitindo o desenho de uma estratégia de ação cujo eixo central é o turismo sustentável e a preservação do patrimônio natural, contribuindo para a diversificação da economia e para a preservação do meio ambiente do estado.

Por fim, as medidas propostas estão alinhadas com a iNDC<sup>4</sup> brasileira submetida no Acordo de Paris<sup>5</sup> (COP 21), pois busca promover ações que visem melhorar a eficiência e a infraestrutura de transportes. Ademais, tais projetos visam contribuir para que a CT Rural Sustentável atinja seu pleno êxito, auxiliando a mitigação de ações que incrementam a emissão de (GEE), e colaborando para integrar as comunidades locais.

## **2.2 - Situação Esperada ao Término do Projeto**

O presente projeto visa apoiar o estado de Mato Grosso na elaboração de estudos que possam servir de base para a execução de projetos de infraestrutura sustentável e estimular o desenvolvimento econômico do estado, por meio da identificação dos impactos ocasionados pela mudança do clima na infraestrutura, e a subsequente estruturação e desenvolvimento de planos e projetos para o segmento de infraestrutura e turismo que visem promover maior eficiência econômica e social.

Ao término do projeto espera-se que se tenha: o desenvolvimento de um banco de projetos de infraestrutura; a identificação das áreas e infraestruturas de Mato Grosso mais impactadas pela mudança do clima, a identificação dos principais efeitos causados e a estruturação de ações para adaptação destes efeitos; e o desenvolvimento de um plano de ação turístico para o aumento da competitividade turística do estado de Mato Grosso.

## **2.3 - Descrição do Projeto**

O presente projeto consiste no desenvolvimento das seguintes etapas:

Etapa 1: realização de estudos para identificação sobre os principais efeitos adversos de mudança do clima no estado de Mato Grosso e identificação das infraestruturas, especialmente de transportes e logística, mais vulneráveis aos impactos negativos esperados ao longo do prazo de seu uso/existência.

Etapa 2: elaboração de um banco de projetos de infraestrutura (pré-projetos, projetos básico e executivo), para aprimoramento/melhoramento/substituição de infraestruturas mais vulneráveis aos impactos adversos ocasionados pela mudança do clima, para que possam servir de base para: a execução de projetos de infraestrutura sustentáveis, estimulando o desenvolvimento econômico do estado; a elaboração de proposições para redução das vulnerabilidades e adaptação da

<sup>4</sup> *Intended Nationally Determined Contribution.*

<sup>5</sup> ["Brasil tem a intenção de, no setor de transportes, promover medidas de eficiência, melhorar a infraestrutura para o transporte e para o transporte público em áreas urbanas".](#)

infraestrutura ocasionados pelos impactos adversos advindos da variabilidade natural da mudança do clima.

Etapa 3: elaboração de um plano de ação turístico para o estado do Mato Grosso com eixo central no conceito de turismo sustentável e na preservação do patrimônio natural, de forma a realizar ações de preservação do meio ambiente, contribuindo para a mitigação da mudança do clima, e potencializando o uso econômico das infraestruturas do estado com a diversificação econômica.

### **Etapa 1**

Serão realizados estudos visando a identificação das principais vulnerabilidades aos impactos adversos ocasionados pela variabilidade natural da mudança do clima no estado de Mato Grosso, com especial atenção no regime, na distribuição e na intensidade de intempéries. Ademais, buscar-se-á identificar as áreas mais vulneráveis aos impactos negativos esperados em longo do prazo, e comparar tais situações com as infraestruturas existentes/planejadas consideradas prioritárias em cada microrregião do estado de Mato Grosso .

A proposta em comento contribuirá para o atingimento das diretrizes para o Estado do Mato Grosso previstas no Plano Nacional de Adaptação, em especial em relação as seguintes diretrizes:

- i) promover maior envolvimento do setor de transportes nas questões de adaptação à mudança do clima, por meio da capacitação e disseminação de informações;
- ii) considerar, no que couber, as questões de adaptação à mudança do clima em seus planos, programas e projetos institucionais;
- iii) elaborar estudos e pesquisas sobre a relação da mudança do clima com a vulnerabilidade da infraestrutura de transportes, visando subsidiar as políticas públicas, o planejamento e a identificação de soluções para o setor, considerando a Adaptação baseada em Ecossistemas (AbE);
- iv) avaliar a possibilidade de existência de co-benefícios e sinergias entre mitigação e adaptação relacionadas às diferentes alternativas aplicadas ao setor de transportes;
- v) aprimorar a produção e disponibilização de informações sobre eventos extremos relacionados ao sistema de transporte;
- vi) aumentar a capacidade de resposta do setor de transportes frente aos eventos climáticos extremos por meio de planos, protocolos de ação e medidas preventivas.

Ao observar o nível operacional, procurar-se-á acessar os dados de monitoramento de mudanças do clima (dados de satélite, climáticos, atmosféricos, geográficos) a serem obtidos por meio da realização de convênios entre o Governo do Estado de Mato Grosso com órgãos governamentais federais que desenvolvem ações de mitigação e monitoração dos impactos causados por mudanças do clima, como o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), o Ministério de Ciência e Tecnologia (MCTI) e o Ministério do Meio Ambiente (MMA).

Ademais, a ação contribuirá para potencializar o projeto de mensuração e adequação do impacto da mudança do clima no orçamento e na gestão fiscal de municípios e estados brasileiros, atualmente em execução pelo BID em parceria com o Ministério da Fazenda (MF) e com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG).

## **Etapas 2**

Será realizado o levantamento das características e localização das infraestruturas existentes e planejadas no estado de Mato Grosso. De posse dos dados da etapa 1, realizar-se-á o cruzamento das informações das áreas mais susceptíveis à mudança do clima com as características das infraestruturas, com vistas a identificar ações mais adequadas para adaptação aos efeitos de mudança do clima.

Em sequência, realizar-se-á a priorização das áreas/projetos mais impactados pela mudança do clima. Seguindo a ordem de prioridade, serão desenvolvidos projetos (pré, básico e executivo) para integrar um banco de projetos, de forma a possibilitar a pronta execução de ações de adaptação aos impactos identificados.

Buscar-se-á o diálogo com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para que haja a integração do planejamento de ações a serem estruturadas para a malha estadual de transportes de Mato Grosso com o planejamento da rede desenvolvido para a malha federal de transportes, especialmente para o segmento rodoviário.

## **Etapas 3**

Buscar-se-á a elaboração de um plano de ação turístico para o estado do Mato Grosso com eixo central no conceito de turismo sustentável e na preservação do patrimônio natural. Tal ação visa contribuir ao estímulo da realização de ações com vistas a preservação do meio ambiente, contribuindo para a adaptação da mudança do clima, identificadas na etapa 1, e contribuir para a sustentabilidade econômica das infraestruturas projetadas/planejadas identificadas na etapa 2.

Para tanto, procurar-se-á dialogar com o Ministério do Turismo e com a Embratur para potencializar as ações de fomento ao turismo sustentável, a serem estruturadas, nos materiais de divulgação oficial utilizadas pelo Governo Federal.

## **Interfaces institucionais**

A SINFRA/MT terá a responsabilidade de coordenar as ações previstas nas etapas 1, 2 e 3.

Em relação as etapas 1 e 2, a SINFRA/MT realizará o planejamento das ações, e realizará a articulação com a Secretaria de Estado de Meio Ambiente- SEMA, por meio do Gabinete do Secretário Adjunto de Gestão Ambiental, de forma a definir as diretrizes e estratégias para a gestão que envolvam: ecossistemas; áreas degradadas em unidades de conservação e áreas públicas; uso ecologicamente sustentável das áreas de uso restrito - pantanais e planícies pantaneiras; uso sustentável dos produtos da sócio biodiversidade; flora do Estado de Mato Grosso; fauna e recursos pesqueiros; mitigação e adaptação dos efeitos das mudanças climáticas globais; Sistema Estadual de Unidades de Conservação e do Sistema Estadual de REDD+, da Superintendência de Mudanças Climáticas e Biodiversidade.

Participarão do desenvolvimento das ações de planejamento e gerenciamento do banco de projetos de infraestrutura 3 (três) secretarias-adjuntas da SINFRA/MT: Secretaria Adjunta de Logística, que coordenará a obtenção e compilação de dados desenvolvidos por superintendências subordinadas, como projetos, plano diretor e parcerias regionais; Secretaria Adjunta Sistêmica, que coordenará os processos de elaboração de minutas e editais licitatórios; e, a Secretaria Adjunta de Transportes Intermunicipal e Concessões, que terá a responsabilidade pela gestão do contrato ao longo do ciclo de vida do projeto.

Em relação ao item 3, a SINFRA/MT articulará com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico – SEDEC, por meio da Superintendência de Política do Turismo e da Coordenadoria de Pesquisa e Planejamento do Turismo, de forma a alinhar as políticas públicas a serem observadas para a estruturação de um plano de ação que potencialize a atividade turística, que será baseada no conceito de turismo sustentável e a preservação do patrimônio natural.

## **2.4 - Quadro Institucional**

O governo do estado do Mato Grosso busca a modernização da gestão de serviços públicos, o aumento da qualidade de sua infraestrutura, com vistas a propiciar melhores condições para impulsionar o seu crescimento econômico.

O estado passa por processo de levantamento das condições e as ações que impactam na infraestrutura estadual, além da difusão dos conhecimentos identificados que podem servir de insumos para o desenvolvimento de planejamentos governamentais, e para a realização de estudos e projetos privados e acadêmicos. A disponibilização da ferramenta GeoPortal<sup>6</sup>, no site da SINFRA/MT exemplifica este papel.

O projeto em estruturação é liderado pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA. A secretaria foi criada pela Lei Complementar nº. 566, de 20 de maio de 2015, e constitui órgão da administração direta que tem o papel de atuar como gestora central das políticas públicas de logística e transportes do Estado de Mato Grosso. As principais funções desempenhadas pela secretaria são: executar a política estadual de logística e transportes, compreendendo o planejamento, o projeto e a execução de obras de infraestrutura, de forma direta ou indireta; administrar e manter a infraestrutura de transportes por via direta ou mediante delegação; atuar como titular do Poder concedente e/ou permitente dos serviços públicos concedidos à iniciativa privada no setor de transportes, incluindo rodovias estaduais, serviços públicos de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, sistemas aquaviário, ferroviário, aeroportuário, na forma prevista em regulamentos, editais de licitação e respectivos contratos ou atos de permissão; e, gerir o processo de obtenção de recursos para construção e manutenção da infraestrutura de transportes, mediante financiamentos, parcerias e convênios, bem como atuar como órgão fomentador e gestor de arranjos locais, visando implementar modelos inovadores de financiamento da infraestrutura de transportes no Estado.

<sup>6</sup> Disponível em <http://sinfra.maps.arcgis.com/home/index.html>



A SINFRA/MT tem como missão “garantir um sistema de transporte seguro, confiável e integrado, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável do Estado de Mato Grosso”.

## **3. Objetivos e Resultados do Projeto**

### **3.1 - Objetivo de Desenvolvimento**

Estruturar um banco de projetos para fomentar a realização de investimentos em áreas mais impactadas por alterações nas condições ambientais.

### **3.2 - Objetivo Específico**

Identificar, no estado de Mato Grosso, os impactos ocasionados pela mudança do clima em infraestruturas;

Desenvolver estratégias governamentais com vistas ao fortalecimento da política pública de proteção do patrimônio natural;

### **3.3 - Resultados**

- a) Diagnóstico e recomendações do impacto ocasionado por alterações de padrões climáticos nas infraestruturas do estado de Mato Grosso;
- b) Ter um banco de projetos de infraestruturas para o estado de Mato Grosso que considere os impactos ambientais oriundos de alterações de padrões climáticos;
- c) Estratégia para fomentar do segmento turístico em Mato Grosso que considere o conceito de turismo sustentável e preservação do patrimônio natural;

## **4. Plano de Trabalho**

### **4.1 - Relação de Atividades**

**Resultado 1:** Diagnóstico e recomendações do impacto ocasionado por alterações de padrões climáticos em infraestruturas do estado de Mato Grosso;

**Atividades relativas ao Resultado 1:**

- 1.1 - Levantamento da bibliografia disponível para identificação de padrões climáticos históricos das microrregiões do estado de Mato Grosso;
- 1.2 - Realização de pesquisas de campo para obtenção de dados para caracterização e identificação dos padrões climáticos;
- 1.3 - Hierarquização dos tipos de impactos e das áreas mais susceptíveis aos impactos oriundos da mudança do clima;
- 1.4 - Desenvolvimento de relatório final que mapeie o impacto esperado oriundo da mudança do clima no estado de Mato Grosso;

**Resultado 2:** Ter um Banco de projetos de infraestruturas para o estado de Mato Grosso que considere os impactos ambientais oriundos de alterações de padrões climáticos.

**Atividades relativas ao Resultado 2:**

- 2.1 - Levantamento da localização das infraestruturas de Mato Grosso e suas características;

- 2.2 – Cruzamento das informações para identificar as infraestruturas mais susceptíveis a impactos ocasionados pela mudança do clima;
- 2.3 – Realização de planejamento para adaptação aos impactos de mudança do clima sobre as infraestruturas de Mato Grosso;
- 2.4 – Estruturação de banco de projetos, com o desenvolvimento de projetos (pré, básico e executivo), para realização de intervenções em infraestruturas impactadas pela mudança do clima;

**Resultado 3:** Plano estratégico para fomentar do segmento turístico em Mato Grosso que considere o conceito de turismo sustentável e preservação do patrimônio natural.

**Atividades relativas ao Resultado 3:**

- 3.1 – Desenvolvimento de relatório sobre as atuais ações do estado de Mato Grosso no segmento turístico;
- 3.2 - Cruzamento das informações para identificar os principais impactos oriundos da mudança do climática esperados em áreas com potencial de exploração turística;
- 3.3 – Identificação do plano estratégico para o desenvolvimento de infraestruturas do estado de Mato Grosso;
- 3.4 – Identificação das áreas catalogadas como de preservação ambiental e de patrimônio natural do estado de Mato Grosso;
- 3.5 – Priorização das áreas/localidades consideradas prioritárias para o desenvolvimento turístico no estado de Mato Grosso;
- 3.6 – Estruturação e desenvolvimento do documento final;

## **4.2 – PRODUTOS, RESULTADOS, INDICADORES, MEIOS DE VERIFICAÇÃO E CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO**

Resultados					
Resultado Esperado 1:	Diagnóstico e recomendações do impacto ocasionado por alterações de padrões climáticos nas infraestruturas do estado de Mato Grosso				
Identificação e avaliação dos impactos ocasionados por mudanças do clima em Mato Grosso	Linha de Base	Ano de Linha de Base	Unidade de Medida	Meta Final	Meio de Verificação
	0	2016	Número	1 (2017)	Documento finalizado e aprovado pelo organismo executor do programa
Resultado Esperado 2:	Ter um Banco de projetos de infraestruturas para o estado de Mato Grosso que considere os impactos ambientais oriundos de alterações de padrões climáticos				
Regulamentação de processos para estruturação e alimentação do banco de projetos	Linha de Base	Ano de Linha de Base	Unidade de Medida	Meta Final	Meio de Verificação
	0	2016	Número	1 (2017)	Publicação de regulamento específico por parte da SINFRA
Alimentação do banco de projetos com projetos de infraestrutura que considere os efeitos de mudanças do clima	0	2016	Número	10 (2018)	Existência de projetos executivos finalizados e aprovados pelo organismo executor do programa
Resultado Esperado 3:	Estratégia para fomentar do segmento turístico em Mato Grosso que considere o conceito de turismo sustentável e preservação do patrimônio natural				
Desenvolvimento de estratégia para fomentar o segmento turístico do estado de Mato Grosso	Linha de Base	Ano de Linha de Base	Unidade de Medida	Meta Final	Meio de Verificação
	0	2016	Número	1 (2018)	Documento finalizado e aprovado pelo organismo executor do programa
Produtos					
Componente 1:	Análises do impacto causado por mudanças do clima em infraestruturas do estado de Mato Grosso				
P1. Diagnóstico e recomendações de ações mitigadoras causadas por mudanças do clima em infraestruturas do estado de Mato Grosso	Unidade de Medida	Meta Final	Custo Indicativo do produto (USD)	Meio de Verificação	
	Documento	1 (2017)	190.000,00	Documento finalizado e aprovado pelo organismo executor do programa	
Componente 2:	Banco de projetos de infraestruturas para o estado de Mato Grosso que considerem os impactos ambientais causados por mudanças do clima				

P2. Desenvolvimento de projetos executivos de infraestrutura no banco de projetos	<b>Unidade de Medida</b>	<b>Meta Final</b>	<b>Custo Indicativo do produto (USD)</b>	<b>Meio de Verificação</b>
	Número	10 (2018)	275.000,00	Existência de projetos executivos revisados e aprovados pelo organismo executor do programa
<b>Componente 3:</b>	<b>Desenvolvimento de estratégia que fomenta o conceito de turismo sustentável e preservação do patrimônio natural do segmento turístico do estado de Mato Grosso</b>			
P.3. Desenvolvimento de plano estratégico	<b>Unidade de Medida</b>	<b>Meta Final</b>	<b>Custo Indicativo do produto (USD)</b>	<b>Meio de Verificação</b>
	Documento	1 (2018)	160.000,00	Documento finalizado e aprovado pelo organismo executor do programa

## **5. Cooperação Externa Solicitada**

### **5.1 - Justificativa para Escolha da Fonte Executora**

A agência executora será o BID, que foi escolhido pelo estado de Mato Grosso em razão da sua experiência na América Latina e Caribe em:

- Atuar em projetos relacionados à mudança do clima;
- Atuar no planejamento, desenvolvimento e execução de projetos no setor turístico;
- Atuar na estruturação, desenvolvimento de projetos de infraestrutura;
- Mobilizar e alavancar investimentos públicos e privados em distintos segmentos de infraestrutura, entre eles o setor de transportes e logística;

Em função dessa experiência, a cooperação solicitada inclui:

### **5.2 - Consultores para Prestação de Consultoria**

#### **a) de Longo Prazo - 3**

Perfil profissional:

- gestor de projetos:

- i. com experiência em projetos de impactos socioambientais ocasionados por mudança do clima;
- ii. com experiência em gerenciamento de projetos de infraestruturas;
- iii. com experiência no desenvolvimento de planos governamentais de exploração e desenvolvimento turísticos;

- profissional de comunicação social (relações públicas ou publicitário) para conscientização da população dos impactos e desenvolvimento de estratégias de engajamento social para apoio e desenvolvimento dos projetos propostos.

#### **b) de Curto Prazo - 10**

Perfis profissionais:

- consultor ambiental, com experiência em elaboração de diagnóstico visando a obtenção de licenciamentos ambientais;
- engenheiro projetista, com experiência em elaboração de projetos de pontes e rodovias;
- consultor turístico, com experiência na identificação de ações/oportunidades para desenvolvimento de turismo sustentável e divulgação do patrimônio natural;

### **5.3 - Viagens:**

Número: 40 viagens no estado de Mato Grosso

Temática:

• Realização de pesquisas de campo para identificação: de impactos climáticos; identificação das condições das infraestruturas; áreas com potencial de exploração turística.

### **5.4 - Custo estimado da Cooperação Solicitada**

a) Consultores:

- de Longo Prazo US\$ 175.000

- de Curto Prazo US\$ 200.000  
b) Viagens: US\$ 125.000  
Total: US\$ 500.000

## 6. Contrapartida Oferecida

### 6.1 - Pessoal

O governo do Estado de Mato Grosso, por meio da SINFRA, SEMA e SEDTUR colocarão à disposição do projeto o seguinte pessoal de nível superior, de nível médio e administrativo necessário à sua implementação:

- 10 técnicos de nível superior;
- 3 técnicos de nível médio;
- 3 técnicos em administração;

### 6.2 - Material Permanente

O governo do Estado do Mato Grosso colocará à disposição do projeto os equipamentos e instalações já existentes na SINFRA, SEMA e na SEDEC. A equipe técnica terá à sua disposição a infraestrutura de apoio necessária para seus trabalhos (salas, material de escritório, telefone, fax, etc.).

### 6.3 - Diversos

O governo do estado de Mato Grosso arcará ainda com diárias e passagens dos servidores estaduais que acompanharão a realização de *road shows*.

### 6.4 - Custo Estimado da Contrapartida Oferecida

(Em US\$)

Item	Custo (US\$)
Pessoal	80.000
Material permanente	20.000
Diversos	25.000

### 6.5 - Demonstrativo das Contribuições Financeiras

(EM US\$)

Elementos de despesa	Recursos externos	Contrapartida nacional
Consultores	375.000	-
Viagens	125.000	-
Pessoal	-	80.000
Material permanente	-	20.000
Diversos	-	25.000
Total	500.000	125.000

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **ANÁLISIS DEL IMPACTO OCASIONADO POR CAMBIOS CLIMÁTICO EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES DE MATO GROSSO**

#### **I. ANTECEDENTES:**

- 1.1 El Estado de Mato Grosso (EMT) es el tercer estado brasileño con mayor extensión territorial, con cerca de 900 mil km<sup>2</sup> de área, y una densidad demográfica de 3,36 hab/km<sup>2</sup>, por debajo de la densidad nacional de 23,8 hab/km<sup>2</sup>. En 2015, la actividad agrícola alcanzó el valor bruto de producción agrícola de cerca de US\$15.000 millones, representando una participación de aproximadamente 53% de su Producto Interno Bruto (PIB). El EMT es el líder del país en la producción de soya, algodón, maíz, girasol y ganadería.
- 1.2 La baja disponibilidad y la debilidad de la infraestructura de transporte y logística es un reto importante que afecta la accesibilidad de algunas áreas, la competitividad y la productividad del EMT, especialmente de los productos agrícolas destinados a exportación<sup>1</sup>. El Estado tiene una red de transportes compuesta por 32.038 km de carreteras: 5.263 km federales; 26.775 km estatales, de las cuales 6.445 km son pavimentadas y 20.330 km no pavimentadas. La densidad de carreteras pavimentadas en el EMT es de aproximadamente 8 km por cada 1.000 km<sup>2</sup>, siendo menor que el promedio brasileño de 25 km para cada 1.000 km<sup>2</sup>, y la calidad de las carreteras estatales están entre las peores de Brasil.
- 1.3 El EMT tiene la necesidad de promover el crecimiento del Estado, mejorando la infraestructura de transporte, fomentando el desarrollo con atención a la cuestión ambiental, en especial por la singularidad de tener tres biomas en su territorio, la Amazonia, el Cerrado y el Pantanal.
- 1.4 Con recursos de Cooperación Técnica (CT) (BR-T1341) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y con la finalidad de tener infraestructuras sostenibles y de calidad, el EMT pretende fortalecer los aspectos institucionales, de planificación y de sostenibilidad ambiental con vistas a estructurar un plan de inversión sostenible en infraestructura de transportes, que considere los efectos de cambio climático y de la preservación ambiental por medio del fortalecimiento de la actividad turística del EMT.

#### **II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA:**

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es identificar y analizar los potenciales impactos de los efectos de cambio climático en el EMT.

#### **III. ALCANCE:**

- 3.1 El consultor contratado, entre otras actividades, deberá:
  - (i) Caracterizar e identificar los padrones climáticos de las regiones del EMT
  - (ii) Analizar los efectos y principales impactos oriundos del cambio climático el EMT

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, el flete carretero del interior del EMT hasta el Puerto de Santos cuesta en promedio US\$145/t, mientras, por ejemplo, en Córdoba (Argentina) el flete carretero promedio es de US\$36/t. Fuente: IMEA – Instituto Mato-Grossense de Economía Agropecuaria.

- (iii) Jerarquizar los tipos de impacto y las áreas más vulnerables a los efectos del cambio climático en el ETM

**IV. PRODUCTOS:**

4.1 El consultor elaborará los siguientes documentos:

- (i) Producto 1: Estudio con identificación, caracterización y análisis, Informe conteniendo de los resultados del alcance “i”
- (ii) Producto 2: Informe conteniendo de los resultados de los alcances “ii” y “iii”

**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 “i”
- (iii) 30% con la aprobación de los productos “ii”

**VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN:**

- 6.1 Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad.
- 6.2 Mínimo de 7 años de experiencia relacionada con cambios climáticos y gestión de recursos naturales.
- 6.3 Maestría en agronomía, administración, administración pública, gestión de políticas públicas, geografía, biología, o en áreas relacionadas.
- 6.4 Conocimiento de políticas de cambio climático (acciones de mitigación), en investigación y sistematización de información, y de manejo de herramientas de Sistema de Información Geográfica (SIG) y planillas de cálculo.
- 6.5 Trabajo comprobado en otros proyectos similares.
- 6.6 Idiomas: Español, Portugués e Inglés.

**VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA:**

- 7.1 Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC.
- 7.2 Duración del Contrato: 180 días.
- 7.3 Lugar(es) de trabajo: ALC.
- 7.4 Persona responsable: Karisa Maia Ribeiro (TSP/CBR) karisar@iadb.org.

**VIII. PAGO Y CONDICIONES:**

- 8.1 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.

**IX. VISA Y PERMISO DE TRABAJO:**

- 9.1 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.

## TÉRMINOS DE REFERENCIA

### DESARROLLO DE UN PORTAFOLIO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES PARA EL ESTADO DE MATO GROSSO

#### I. ANTECEDENTES:

- 1.1 El Estado de Mato Grosso (EMT) es el tercer estado brasileño con mayor extensión territorial, con cerca de 900 mil km<sup>2</sup> de área, y una densidad demográfica de 3,36 hab/km<sup>2</sup>, por debajo de la densidad nacional de 23,8 hab/km<sup>2</sup>. En 2015, la actividad agrícola alcanzó el valor bruto de producción agrícola de cerca de US\$15.000 millones, representando una participación de aproximadamente un 53% de su Producto Interno Bruto (PIB). El EMT es el líder del país en la producción de soya, algodón, maíz, girasol y ganadería.
- 1.2 La baja disponibilidad y la debilidad de la infraestructura de transporte y logística es un reto importante que afecta la accesibilidad de algunas áreas, la competitividad y la productividad del EMT, especialmente de los productos agrícolas destinados a exportación<sup>2</sup>. El Estado tiene una red de transportes compuesta por 32.038 km de carreteras: 5.263 km federales; 26.775 km estatales, de las cuales, 6.445 km son pavimentadas y 20.330 km no pavimentadas. La densidad de carreteras pavimentadas en el EMT es de aproximadamente 8 km para cada 1000 km<sup>2</sup>, siendo menor que el promedio brasileño de 25 km por cada 1000 km<sup>2</sup>, y la calidad de las carreteras estatales están entre las peores de Brasil.
- 1.3 El EMT tiene la necesidad de promover el crecimiento del Estado, mejorando la infraestructura de transporte, fomentando el desarrollo con atención a la cuestión ambiental, en especial por la singularidad de tener tres biomas en su territorio, la Amazonia, el Cerrado y el Pantanal.
- 1.4 Con recursos de Cooperación Técnica (CT) (BR-T1341) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y con la finalidad de tener infraestructuras sostenibles y de calidad, el EMT pretende fortalecer los aspectos institucionales, de planificación y de sostenibilidad ambiental con vistas a estructurar un plan de inversión sostenible en infraestructura de transporte, que considere los efectos de cambio climático y de la preservación ambiental por medio del fortalecimiento de la actividad turística del EMT.

#### II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA:

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es desarrollar un portafolio de proyectos de infraestructura de transporte que consideren los impactos oriundos del cambio climático (presente y expectativa futura).

#### III. ALCANCE:

- 3.1 El consultor contratado, entre otras actividades, deberá:
  - (i) Colaborar en la elaboración del inventario de las infraestructuras de transporte del EMT y sus características

---

<sup>2</sup> Por ejemplo, el flete carretero del interior del EMT hasta el Puerto de Santos cuesta en promedio US\$145/t, mientras, por ejemplo, en Córdoba (Argentina) el flete carretero promedio es de US\$36/t. Fuente: IMEA – Instituto Mato-Grossense de Economía Agropecuaria.

- (ii) Hacer el cruce de informaciones para identificar las infraestructuras más susceptibles a los impactos ocasionados por el cambio climático
- (iii) Planificar y jerarquizar la infraestructura de transporte del EMT para la mitigación del impacto ocasionado por el cambio climático
- (iv) Identificar las alternativas de rehabilitación o tareas de mantenimiento requeridas en cada tramo considerado prioritario en el proceso de jerarquización de infraestructuras de transporte
- (v) Elaborar el cronograma de ejecución de rehabilitaciones y mantenimiento de cada tramo
- (vi) Elaborar el informe de evaluación final con el análisis de los resultados alcanzados

#### **IV. PRODUCTOS:**

4.1 El consultor elaborará los siguientes documentos:

- (i) Producto 1: Informe de contenido de los resultados de los alcances “i” y “ii”
- (ii) Producto 2: Informe de contenido de los resultados del alcance “iii”
- (iii) Producto 3: Informe de contenido de los resultados de los alcances “iv” y “v”
- (iv) Producto 4: Informe de contenido de los resultados del alcance “vi”

#### **V. CRONOGRAMA DE PAGOS:**

5.1 El pago se realizará como se indica a continuación:

- (i) 10% a la firma del contrato
- (ii) 30% tras la aprobación de los productos “i”
- (iii) 30% con la aprobación del producto “ii”
- (iv) 20% con la aprobación de los productos “iii”
- (v) 10% con la aprobación de los productos “iv”

#### **VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN:**

- 6.1 Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad.
- 6.2 Mínimo 7 años de experiencia en mantenimiento vial, planificación regional y/o local.
- 6.3 Master en ingeniería civil o de transportes, con especialización en planificación vial en áreas relacionadas.
- 6.4 Conocimiento de metodologías para la planificación vial y/o formulación/evaluación de proyectos de infraestructura vial. Capacidades de manejo de las herramientas de Sistema de Información Geográfica (SIG) y planillas de cálculo.
- 6.5 Trabajo comprobado en otros proyectos similares a eso.
- 6.6 Idiomas: Español, Portugués e Inglés.

#### **VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA:**

- 7.1 Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC.
- 7.2 Duración del Contrato: 180 días.

7.3 Lugar(es) de trabajo: ALC.

7.4 Persona responsable: Karisa Maia (TSP/CBR) [karisar@iadb.org](mailto:karisar@iadb.org).

**VIII. PAGO Y CONDICIONES:**

8.1 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.

**IX. VISA Y PERMISO DE TRABAJO:**

9.1 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.

**X. CONSANGUINIDAD:**

10.1 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.

**XI. DIVERSIDAD:**

11.1 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**

### **COMPETITIVIDAD TURÍSTICA**

#### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El Estado de Mato Grosso (EMT) es el tercer estado brasileño con mayor extensión territorial, con cerca de 900 mil km<sup>2</sup> de área, y presenta una densidad demográfica de 3,36 hab/km<sup>2</sup>, por debajo de la densidad nacional de 23,8 hab/km<sup>2</sup>. En 2015, la actividad agrícola alcanzó el valor bruto de producción agrícola de cerca de US\$15.000 millones, representando una participación de aproximadamente un 53% de su PIB. El EMT es el líder del país en la producción de soya, algodón, maíz, girasol y ganadería.
- 1.2 La baja disponibilidad y la debilidad de la infraestructura de transporte y logística es un reto importante que afecta la accesibilidad de algunas áreas, la competitividad y la productividad del EMT, especialmente de los productos agrícolas destinados a exportación<sup>3</sup>. El Estado tiene una red de transportes compuesta por 32.038 km de carreteras: 5.263 km federales; 26.775 km estatales, de las cuales, 6.445 km son pavimentadas y 20.330 km no pavimentadas. La densidad de carreteras pavimentadas en el EMT es de aproximadamente 8 km por cada 1.000 km<sup>2</sup>, siendo menor que el promedio brasileño de 25 km para cada 1.000 km<sup>2</sup>, y la calidad de las carreteras estatales están entre las peores de Brasil.
- 1.3 El EMT tiene la necesidad de promover el crecimiento del Estado, mejorando la infraestructura de transporte, y fomentar el desarrollo con atención a la cuestión ambiental, en especial por la singularidad de tener tres biomas en su territorio, la Amazonia, el Cerrado y el Pantanal.
- 1.4 Con recursos de Cooperación Técnica (CT) (BR-T1341) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y con la finalidad de tener infraestructuras sostenibles y de calidad, el EMT pretende fortalecer los aspectos institucionales, de planificación y de sostenibilidad ambiental con vistas a estructurar un plan de inversión sostenible en infraestructura de transporte, que considere los efectos de cambio climático y de la preservación ambiental por medio del fortalecimiento de la actividad turística del EMT.

#### **II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA:**

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es desarrollar un plan de acción turístico para el aumento de la competitividad turística del EMT, basada en el concepto de turismo sostenible y preservación del patrimonio natural, y considerando los efectos del cambio climático en la actividad turística.

#### **III. ALCANCE:**

- 3.1 El consultor contratado, entre otras actividades, deberá:
  - (i) Inventariar los atractivos, la infraestructura básica y turística y las condiciones de accesibilidad, con énfasis en la región del ETM

---

<sup>3</sup> Por ejemplo, el flete carretero del interior del EMT hasta el Puerto de Santos cuesta en promedio US\$145/t, mientras, por ejemplo, en Córdoba (Argentina) el flete carretero promedio es de US\$36/t. Fuente: IMEA – Instituto Mato-Grossense de Economía Agropecuaria.

- (ii) Identificar las características e intereses de los turistas y empresarios locales para con los atractivos turísticos inventariados, en especial en la región del Pantanal
- (iii) Identificar las áreas catalogadas como de preservación ambiental y de patrimonio natural del EMT
- (iv) Identificar los principales riesgos potenciales oriundos del cambio climático en áreas con potencial de exploración turística en el EMT y proponer acciones para mitigar estos riesgos
- (v) Desarrollar un plan estratégico para el seguimiento turístico en el EMT, con énfasis en la región del bioma Pantanal, y que dialogue con el portafolio de proyectos de infraestructuras de transportes para el EMT

**IV. PRODUCTOS:** El consultor elaborará los siguientes documentos:

- (i) Producto 1: Informe de contenido de los resultados de los alcances “i”, “ii” y “iii”
- (ii) Producto 2: Informe de contenido de los resultados de los alcances “iv” y “v”

**V. CRONOGRAMA DE PAGOS:**

5.1 El pago se realizará de acuerdo como se indica a continuación:

- (i) 10% a la firma del contrato
- (ii) 40% con la aprobación de los productos “i”
- (iii) 50% con la aprobación del producto “ii”

**VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN:**

- 6.1 Título académico/nivel, años de experiencia profesional y áreas de especialidad.
- 6.2 Mínimo 5 años de experiencia relacionada con turismo sostenible y preservación del patrimonio natural.
- 6.3 Master en turismo, administración, administración pública, gestión de políticas públicas, o en áreas relacionadas.
- 6.4 Capacidad de uso de planillas de cálculo.
- 6.5 Trabajo comprobado en proyectos de desarrollo de planes turísticos.
- 6.6 Idiomas: Español, Portugués e Inglés.

**VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA:**

- 7.1 Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC.
- 7.2 Duración del Contrato: 180 días.
- 7.3 Lugar(es) de trabajo: ALC.
- 7.4 Persona responsable: Karisa Maia (TSP/CBR) karisar@iadb.org.

**VIII. PAGO Y CONDICIONES:**

- 8.1 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.

**IX. VISA Y PERMISO DE TRABAJO:**

- 9.1 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.

**X. CONSANGUINIDAD:**

- 10.1 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.

**XI. DIVERSIDAD:**

- 11.1 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.



## PLAN DE ADQUISICIONES

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones <sup>1</sup>	Costo estimado de la adquisición (US\$)	Método de adquisición <sup>2</sup>	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post) <sup>3</sup>	Fuente de financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del anuncio de adquisición o inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP <sup>4</sup>	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			
Componente 1: Análisis del impacto ocasionado por el cambio climático en infraestructura del Estado de Mato Grosso										
Consultorías individuales										
1		Especialistas en cambio climático	50.000	CCIN	ex post	100%	-	15 ene 2017		
2		Especialista en información geográfica	50.000	CCIN	ex post	100%	-	15 ene 2017		
Componente 2: Portafolio de proyectos de infraestructuras de transportes										
Consultorías individuales										
3		Especialista en información geográfica	70.000	CCIN	ex post	100%	-	31 ene 2017		
4		Especialistas en planificación vial	180.000	CCIN	ex post	100%	-	31 ene 2017		
Componente 3: Competitividad turística										
Consultorías individuales										
5		Economista	40.000	CCIN	ex post	100%	-	15 mar 2017		

<sup>1</sup> Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse agrupados, bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados.

<sup>2</sup> **Bienes y Obras.** LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa. Firmas de Consultoría: SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad. Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual; SD: Selección Directa.

<sup>3</sup> **Revisión ex ante/ ex post.** En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex ante.

<sup>4</sup> **Revisión técnica.** Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos u otros.

No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones <sup>1</sup>	Costo estimado de la adquisición (US\$)	Método de adquisición <sup>2</sup>	Revisión de adquisiciones (ex ante - ex post) <sup>3</sup>	Fuente de financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del anuncio de adquisición o inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP <sup>4</sup>	Comentarios
						BID (%)	Local/ Otro (%)			
6		Especialista en turismo	60.000	CCIN	ex post	100%	-	15 mar 2017		
<b>Componente 4: Informe final</b>										
<b>Consultorías individuales</b>										
7		Consolidador de los resultados alcanzados	15.000	CCIN	ex post	100%	-	2019		
<b>Total</b>			<b>465.000</b>	<b>Preparado por: TSP/CBR</b>			<b>Fecha: 02/12/2016</b>			