**Abstracto de Cooperación Técnica**

**I. Información Básica del Proyecto**

|  |  |
| --- | --- |
| ▪ País/Región: | ECUADOR |
| ▪ Nombre de la CT: | Fortalecimiento Institucional de los Gobiernos Locales en Ecuador y Estructuración Técnica de Proyectos de Movilidad Urbana Sostenible |
| ▪ Número de CT: | EC-T1442 |
| ▪ Jefe de Equipo/Miembros: | ARMIJOS LERAY, JEAN POL (INE/TSP) Líder del Equipo; NAVAS DUK, CRISTIAN LEE (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; SANCHEZ MALDONADO, ALEXANDRA (CAN/CEC); ESCUDERO, CAROLINA (VPC/FMP); ROSERO, MARIA DE LOS ANGELES (CAN/CEC); MOLINA VINTIMILLA, MARIA EMILIA (INE/TSP); ZAMBRANO-BARRAGAN, PATRICIO XAVIER (CSD/HUD); ACEVEDO ALAMEDA, PALOMA (CSD/HUD); RODRIGUEZ PINEDA, MARIO VINICIO (VPC/FMP); PONS ROMERO, MARIA (INE/TSP); GONZALO RODRIGUEZ VALVERDE (INE/TSP); GRECO, MARIA SOFIA (LEG/SGO) |
| ▪ Taxonomía: | Apoyo al Cliente |
| ▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT: | N/A |
| ▪ Fecha del Abstracto de CT: | 21 Enero 2022 |
| ▪ Beneficiario: | Ecuador – Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) municipales |
| ▪ Agencia Ejecutora: | Inter-American Development Bank |
| ▪ Financiamiento solicitado del BID: | US$300.000,00 |
| ▪ Contrapartida Local: | US$0,00 |
| ▪ Periodo de Desembolso: | 36 meses |
| ▪ Tipos de consultores: | Individuos y empresas |
| ▪ Unidad Responsable de Preparación: | INE/TSP-Transporte |
| ▪ Unidad Responsable de Desembolso: | CAN/CEC-Representación Ecuador |
| ▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n): ▪ CT incluida en CPD (s/n): | Sí Sí |
| ▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023: | Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad |

**II. Objetivos y Justificación de la CT**

2.1 Apoyar al fortalecimiento de los GAD municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad y desarrollo urbano sostenible, con énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al Cambio Climático.

2.2 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.

2.3 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable;   
(ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada, y con criterios de movilidad segura y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular;   
y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales (p. ej. *Big Data* en estudios de movilidad).

2.4 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.

2.5 Ciudades como Quito, Cuenca y Guayaquil han desarrollado sistemas de transporte masivo eficientes, pero enfrentan otros retos como: oportunidades para impulsar la movilidad no motorizada, aprovechamiento de espacio público, y desarrollo urbano orientado al tránsito. De la misma manera, Quito, Cuenca, Riobamba y Tulcán están implementando ciclovías, como primer paso para promover la movilidad sostenible e impulsar el ordenamiento del uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana inclusiva e integral. Otros GAD municipales como Loja y Portoviejo han puesto énfasis en la necesidad de realizar una transición a sistemas basados en el uso de datos y tecnología para asegurar transparencia y participación ciudadana.

2.6 Los GAD municipales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y promover su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos para la reducción GEI y políticas de estacionamiento.

2.7 Esta CT busca apoyar a los GAD municipales de Ecuador a estructurar proyectos de desarrollo y movilidad sostenibles en el contexto post COVID-19, buscando una recuperación limpia. Las ciudades de Ecuador están buscando promover medidas para estimular modos de transporte sostenibles. En este contexto, el BID, a través de la CT propuesta, brindará apoyo técnico a los GAD municipales de Ecuador para promover la movilidad y desarrollo urbano sostenible en las ciudades del país, apoyando el fortalecimiento institucional y la estructuración de proyectos por parte de los gobiernos locales de Ecuador.

2.8 La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2), al alinearse con el objetivo de desarrollo de: (i) inclusión social e igualdad, ya que se desarrollarán estudios que permitirán generar proyectos en ciudades sobre movilidad urbana sostenible que mejorarán la accesibilidad de los ciudadanos a mercados laborales y servicios básicos, a través de proyectos de transporte público y transporte no motorizado; (ii) productividad e innovación, ya que se espera que los estudios contribuyan a reducir los tiempos de desplazamiento en las ciudades; (iii) innovación, al aportar a la promoción de la movilidad eléctrica y plataformas de recaudo y de movilidad como un servicio; (iv) capacidad institucional y Estado de derecho, ya que se generarán capacidades institucionales en los municipios de Ecuador para diseñar e implementar diversos proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible y desarrollo urbano, entre ellos estrategias integrales de movilidad sostenible; y (v) CC y sostenibilidad ambiental, al realizar estudios que permitirán generar proyectos en diversas ciudades de Ecuador en donde se promoverá el uso de transporte público masivo y vehículos no motorizados, que disminuyen las emisiones contaminantes y fortalecen la resiliencia y sostenibilidad de las ciudades. Finalmente, se alinea también con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-1614447769-111) ya que incluye las metas estratégicas a mediano plazo de: (i) reactivar el sector productivo, a través de la digitalización y adopción de nuevas tecnologías; (ii) promover el progreso social, a través del acceso y calidad de los servicios públicos; y (iii) fortalecer una buena gobernanza e instituciones adecuadas a través de una gestión pública más eficaz y eficiente para los GAD municipales. También se alinea con la Estrategia del Grupo BID con Ecuador 2018-2021 (GN-2924) en los pilares de: (i) impulso a la productividad, por promover proyectos que mejoren la conectividad local y reduzcan los costos de transporte;   
y (ii) profundización de los avances sociales, al incentivar la accesibilidad a través de la movilidad a la provisión de servicios públicos de calidad.

**III. Descripción de las actividades y resultados**

3.1 **Componente I. Preparación de proyectos de movilidad y desarrollo urbano sostenible (US$250.000,00).** Se financiarán ocho consultorías de factibilidad y diseño conceptual en cinco ciudades. Incluirá: (i) apoyo técnico en sistemas integrados de transporte público multimodal; (ii) recaudo; (iii) organización de rutas; (iv) desarrollo urbano orientado al tránsito; (v) herramientas tecnológicas; (vi) regeneración urbana y activación de espacio público con urbanismo participativo bajo criterios de accesibilidad; (vii) prevención de violencia de género y acoso sexual, (viii) seguridad vial; y (ix) sostenibilidad.

3.2 **Componente II. Capacitación y diseminación (US$50.000,00).** Incluirá actividades de intercambio de conocimiento entre GAD municipales que promuevan la movilidad y desarrollo urbano sostenibles. Para ello se generarán, al menos tres productos de conocimiento específicos como notas técnicas y publicaciones; además se realizarán al menos dos talleres para estos intercambios, buscando la participación de la Asociación de Municipalidades de Ecuador (AME) y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

**IV. Presupuesto indicativo**

**Presupuesto Indicativo**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad/Componente** | **Descripción** | **BID/Financiamiento por Fondo** | **Contrapartida Local** | **Financiamiento Total** |
| Componente I | Preparación de proyectos de movilidad y desarrollo urbano sostenible | US$250.000,00 | US$0,00 | US$250.000,00 |
| Componente II | Capacitación y diseminación | US$50.000,00 | US$0,00 | US$50.000,00 |
| **Total** |  | **US$300.000,00** | **US$0,00** | **US$300.000,00** |

**V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución**

5.1 La ejecución estará a cargo del Banco Interamericano de Desarrollo a través de la División de Transporte (TSP/CEC), bajo la supervisión del especialista de transporte local con el apoyo de un equipo multidisciplinario conformado también por especialistas de la división de ciudades sostenibles (HUD/CEC). Será el Banco quien, además de realizar las contrataciones, realice el monitoreo, seguimiento y aprobación de los productos respectivos.

5.2 Este esquema, solicitado mediante oficio por parte del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Se justifica por el nivel de coordinación interinstitucional y de conocimiento técnico que requiere la CT. Se ha visto que este esquema es favorable para la ejecución de las CT con gobiernos locales en Ecuador, debido a que actualmente su capacidad institucional es limitada. Entre los ejemplos exitosos de Cooperaciones Técnicas ejecutadas por el Banco se encuentran: EC-T1286 y   
EC-T1426. En el caso particular de la CT de Metro de Quito (EC-T1378), hubo una solicitud de traspaso de ejecutor al Banco por ocupaciones propias del gobierno municipal. Además, esta CT utilizará políticas de contrataciones y adquisiciones del BID, que no necesariamente conocen los gobiernos locales.

5.3 La definición de qué consultorías se seleccionen para cada ciudad responderá a un proceso de diálogo con las autoridades municipales y priorizando ciudades que cuenten con una visión hacia una planificación integral de la movilidad con el uso de suelo, el diseño urbano, la economía y el ambiente. Estas consultorías se realizarán mediante políticas de adquisiciones del Banco para la contratación de consultores individuales o firmas según sea oportuno.

**VI. Riesgos importantes**

6.1 No se identifican mayores impactos en la ejecución de esta CT puesto que se trata de consultorías y estudios; sin embargo, los cambios de autoridades municipales previstos para mayo de 2023 podrían generar retrasos administrativos o cambios de prioridades en ciertos de los estudios contratados como en los proyectos que se deriven de ellos. Para mitigar este riesgo se estructurarán lo estudios en base a los planes institucionales aprobados y priorizados por los municipios. Adicionalmente se llevarán a cabo procesos constantes de difusión y se trabajará de manera conjunta con los funcionarios municipales.

6.2 La pandemia COVID-19, cuya duración es incierta aún causa afectaciones en Ecuador. Esto puede reflejarse en riesgos de baja probabilidad y bajo impacto como, por ejemplo: contacto directo limitado con los funcionarios de los gobiernos municipales; contagios de responsables del desarrollo de las consultorías, tanto consultores como contrapartes; y riesgos de mayor probabilidad e impacto relacionados con la pérdida de rentabilidad en proyectos de transporte público debido a limitaciones de aforo. Para mitigar estos riesgos se planea respectivamente:   
(i) creación de dinámicas virtuales para seguimiento y monitoreo de ejecución de las actividades programadas; y (ii) para los riesgos de mayor probabilidad, cada estudio incluirá un plan de respuesta ante las necesidades de bioseguridad en el transporte y espacios públicos.

**VII. Salvaguardias ambientales**

7.1 La clasificación ESG para esta operación es "C".