

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

| | |
|--|---|
| ▪ Country/Region: | REGIONAL/IDB |
| ▪ TC Name: | Support for the Development of Urban Transport Policies and Projects |
| ▪ TC Number: | RG-T3852 |
| ▪ Team Leader/Members: | NAVAS DUK, CRISTIAN LEE (INE/TSP) Team Leader; RENDON RODRIGUEZ, JOSE RODRIGO (INE/TSP) Alternate Team Leader; MOJICA, CARLOS HERNAN (INE/TSP) Alternate Team Leader; PEDRAZA SANCHEZ, LAURAMARIA (INE/TSP); BARAHONA REBOLLEDO, JUAN DAVID (INE/TSP); SCHOLL, PATRICIA LYNN (INE/TSP); CAMOS DAURELLA, GIBET (INE/TSP); MAIA RIBEIRO, KARISA (INE/TSP); CROTTE ALVARADO, AMADO (INE/TSP); MENDOZA BENAVENTE, HORACIO (LEG/SGO); CALDERON ANTON, JOSE DE JESUS (INE/TSP); RIOBO PATINO, JAIRO ALEXANDER (INE/TSP) |
| ▪ Taxonomy: | Client Support |
| ▪ Number and name of operation supported by the TC: | N/A |
| ▪ Date of TC Abstract: | 02 Mar 2021 |
| ▪ Beneficiary: | Regional / CSC, CID, CAN, CCB (Chile, El Salvador, Colombia, Brasil)) |
| ▪ Executing Agency: | INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK |
| ▪ IDB funding requested: | US\$300,000.00 |
| ▪ Local counterpart funding: | US\$0.00 |
| ▪ Disbursement period: | 24 months |
| ▪ Types of consultants: | Individuals; Firms |
| ▪ Prepared by Unit: | INE/TSP - Transport |
| ▪ Unit of Disbursement Responsibility: | INE/TSP - Transport |
| ▪ TC included in Country Strategy (y/n): | No |
| ▪ TC included in CPD (y/n): | Yes |
| ▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020: | Social inclusion and equality ; Productivity and innovation ; Environmental sustainability; Gender equality |

II. Objective and Justification

- 2.1 The main objective is to support the beneficiary countries in implementing measures to improve mobility conditions and urban transport, emphasizing the application of new technologies and the generation of measures to the disincentive to use a private vehicle. The specific objectives include: (i) supporting the countries in new urban transport projects; (ii) support the countries in the conceptualization of current urban transport planning policies aimed at discouraging the use of private vehicles; (iii) promote the development of pilots in urban transport technology applications and digital interventions to support objectives (i), (ii) and (iv) contribute to the generation of greater institutional capacity in the region in terms of sustainable transport. The development objective is to formulate strategies to generate capacities through innovation platforms to promote the use of public transport, in this way it is also expected to reduce the use of private motor vehicles and their externalities, with supervision and under the institutional guidelines of the authorities. local and national. For his part, the pilot proposes a car-sharing platform similar to Uber Pool. In which, users can request the service through a mobile application. The algorithm will detect

the best route to fill empty seats and with the necessary hygiene measures in the context of Covid-19. In this way, it is sought to make efficient the times and costs and the energy of the vehicles in the transfers, especially in trips of first necessity (health or supply), especially in hours of maximum demand. Through the application, performance indicators can be recorded. The use of low-emission electric or hybrid vehicles will also be prioritized.

- 2.2 El objetivo principal de la presente cooperación técnica consiste en apoyar a los países beneficiarios de la misma, en la implementación de medidas para mejorar las condiciones de movilidad y el transporte urbano, con énfasis en la aplicación de nuevas tecnologías y en la generación de medidas para el desincentivo del uso del vehículo privado.
- 2.3 Los objetivos específicos comprenden: (i) apoyar a los países en nuevos proyectos de transporte urbano; (ii) apoyar a los países en la conceptualización de políticas actuales de planificación de transporte urbano orientadas a la desincentivación del uso del vehículo privado; (iii) Promover el desarrollo de pilotos en aplicaciones de tecnología de transporte urbano e intervenciones digitales para apoyar los objetivos (i), (ii) y (iv) contribuir a la generación de mayor capacidad institucional en la región en materia de transporte sostenible.
- 2.4 El objetivo de desarrollo formular estrategias para generar capacidades a través de plataformas de innovación para promover el uso del transporte público, de esta forma también se espera reducir el uso de vehículos automotores particulares y sus externalidades, con supervisión y bajo los lineamientos institucionales de las autoridades locales y nacionales.
- 2.5 Uno de los pilotos a desarrollar en esta TC corresponde al uso de plataformas de servicios de transporte público compartido a la demanda, similares a Uber-Pool. En estos servicios, los usuarios podrán solicitar a través de una aplicación móvil, un servicio de transporte público. El algoritmo detectará la mejor ruta con el fin de llenar asientos vacíos y con las medidas de higiene necesarias por el contexto del Covid-19. De esta forma se busca hacer eficientes los tiempos y costos, así como la energía de los vehículos en los traslados, especialmente en viajes de primera necesidad (salud o abastecimiento) especialmente en horas de máxima demanda. A través de la aplicación se pueden registrar indicadores de desempeño, se va a priorizar el empleo de vehículos eléctricos o híbridos de bajas emisiones.
- 2.6 Se priorizarán aquellos contextos que han tenido un mayor impacto económico y social por causa de la pandemia del Covid 19, zonas con mayor congestión vial, contaminación atmosférica, particularmente en las áreas urbanas con mayor demanda de movilidad ante la emergencia de salud pública.
- 2.7 En particular se ha preidentificado trabajar en los objetivos antes descritos con el Ministerio de Transportes de El Salvador, con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) de Colombia, con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) de Chile y el Ministério da Infraestrutura de Brasil.
- 2.8 Esta CT contribuirá a la estrategia del Banco, fortaleciendo su capacidad como socio regional para abordar los desafíos relacionados con la productividad urbana, la innovación sectorial y la respuesta al cambio climático.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 **Component I: (US\$150.000). Estudio, análisis, desarrollo, diseño e implementación de intervenciones de transporte urbano, con énfasis en el desincentivo del uso del vehículo privado.** Se plantea desarrollar: (i) análisis, estudios y de medidas para el desincentivo del uso vehículo privado, y fomento de modos sustentables; (ii) análisis de datos masivos para la toma de decisión de

intervenciones de transporte urbano; (iii) propuestas en políticas de precios, impuestos, subsidios, y regulación de plataformas de economía compartida y medidas de gestión de demanda; y (iv) diseño e implementación o programas piloto de transporte, asequible, social y energéticamente eficiente.

3.2 Component II: (US\$125.000). Estudio, análisis, desarrollo, diseño e implementación de soluciones tecnológicas y digitales para mejorar la prestación de servicios de transporte y movilidad. Este componente considera las siguientes actividades: (i) análisis e implementación de soluciones tecnológicas que permitan mejorar la prestación de servicios de transporte; (ii) pilotos e intervenciones que incorporen desarrollos de inteligencia artificial, video detección, big data, movilidad autónoma, electromovilidad entre otras; (iii) desarrollo de análisis críticos y evaluaciones técnicas que permitan dimensionar la potencialidad de escalar la implementación en las ciudades de LAC.

3.3 Component III: (US\$25.000). Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y diseminación de resultados. Este componente apoyará el fortalecimiento de capacidades de los funcionarios a partir de intervenciones en transporte urbano, así como al menos tres publicaciones en notas técnicas y monografías que detallarán los resultados de la socialización y diseminación de los resultados obtenidos con los componentes 1 y 2 a través de talleres y seminarios con las principales partes interesadas públicas y privadas.

IV. Budget

Indicative Budget

| Activity/Component | IDB/Fund Funding | Counterpart Funding | Total Funding |
|--|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| (US\$150.000). Estudio, análisis, desarrollo, diseño e implementación de intervenciones de transporte urbano, con énfasis en el desincentivo del uso del vehículo privado | US\$150,000.00 | US\$0.00 | US\$150,000.00 |
| (US\$125.000). Estudio, análisis, desarrollo, diseño e implementación de soluciones tecnológicas y digitales para mejorar la prestación de servicios de transporte y movilidad | US\$125,000.00 | US\$0.00 | US\$125,000.00 |
| (US\$25.000). Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y diseminación de resultados | US\$25,000.00 | US\$0.00 | US\$25,000.00 |
| Total | US\$300,000.00 | US\$0.00 | US\$300,000.00 |

V. Executing Agency and Execution Structure

5.1 En respuesta a las solicitudes recibidas por los Gobiernos Beneficiarios, la ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (TSP/INE) en Sede del Banco en Washington DC. Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones; en segundo lugar, por el conocimiento de TSP en las áreas de transporte urbano y soluciones tecnológicas

para problemas de movilidad. La experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de estudios requeridos por esta CT.

- 5.2 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. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 5.3 Este esquema se justifica por el nivel de coordinación y de conocimiento del tema que requiere la CT, en donde el Banco es visto como un socio estratégico. INE/TSP será la encargada de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 En varios países de en los cuales la oferta de transporte público presenta un número importante de conductores de taxis como Colombia y Perú, ha habido revueltas y protestas sociales, al reclamar que el modelo de operación de transporte a través de plataformas de economía compartida genera una competencia desleal dado que no involucra los mismos pagos de impuestos y seguros que se les exigen a los taxistas, por ejemplo. Teniendo en cuenta que las plataformas digitales de ride-hailing, debido que empresas como Uber, Didi y Cabify toman cada vez más fuerza entre los usuarios y que hay una brecha en temas de legislación de transporte que se debe cerrar, se va a evaluar si es necesario incluir un riesgo de estos vacíos jurídicos y regulatorios, que pudiesen tornarse hostil la formalización del uso de estas plataformas ante sectores ya consolidados del transporte público que ven amenazados sus derechos de operación y además, ante la promoción de otros medios de transporte alternativos que no involucren automóviles.
- 6.2 Se puede presentar el riesgo de que los proyectos a los que esta CT apoya sufran atrasos o cambios de alcance debido a las complicaciones económicas y de seguridad sanitaria que implica el avance de la pandemia de COVID-19 en los países beneficiarios. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar las actividades de forma que puedan ajustarse o mejorarse fácilmente por las autoridades para poder atender las necesidades en constante cambio debido a la incertidumbre actual. Además, cada propuesta será debidamente construida y validada por el ente rector especialista para garantizar respaldo político y técnico.
- 6.3 Para su ejecución será fundamental la colaboración de las distintas instituciones gubernamentales y del sector privado con los consultores contratados a fin de brindar la información necesaria para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos.
- 6.4 Para mitigar estos riesgos, la CT incluye una estrategia de comunicación, bajo el componente III, enfocada en la comunicación y difusión de productos de conocimiento interna y externamente.

VII. Environmental and Social Classification

7.1 The ESG classification for this operation is "C".