

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	REGIONAL/BID
▪ Nombre de la CT:	Regulación de Nuevas Tecnologías y Modernización Institucional del Sector Transporte
▪ Número de CT:	RG-T3432
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	CALATAYUD, MARIA AGUSTINA (INE/TSP) Team Leader; PEDRAZA SANCHEZ, LAURAMARIA (INE/TSP) Alternate Team Leader; RIOBO PATINO, JAIRO ALEXANDER (INE/TSP); ALONSO MARTIN, TANIA (INE/TSP); MONTES CALERO, LAUREEN ELIETH (INE/TSP); CAMOS DAURELLA, GIBET (INE/TSP); CORTES FORERO, RENE ALEJANDRO (INE/TSP); CROTTE ALVARADO, AMADO (INE/TSP); COLINA UNDA, VANESSA CAROLINA (ITE/IPS); SANMARTIN BAEZ, ALVARO LUIS (LEG/SGO); RODRIGUEZ CABEZAS, PAOLA KATHERINE (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Client Support
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	12 Feb 2019
▪ Beneficiario:	Regional
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	21 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE - Sector de Infraestructura y Energía
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar y fortalecer a reguladores de diversos países en América Latina y el Caribe (ALC), definiendo guías para el diseño e implementación de regulación en cuatro sectores claves de avance tecnológico y seguridad civil: vehículos autónomos, TNCs, micro-movilidad y drones. Los países beneficiarios de esta CT serán seleccionados con base en los siguientes criterios: (i) identificación de los problemas y retos del sector transporte y relevancia de los estudios a nivel nacional y local; (ii) disponibilidad de las autoridades locales para apoyar los análisis y suministrar información requerida; (iii) disponibilidad institucional para implementar pilotos con tecnologías innovadoras que mejoren la productividad del sector. Cada componente de esta CT beneficiará a un país o grupo de países en los que haya especial interés de promover alguna de las tecnologías.
- 2.2 Desde un punto de vista conceptual, la intervención pública se justifica por la presencia de fallas de mercado o como respuesta a una necesidad pública. En el caso de nuevas tecnologías, probablemente las fallas de mercado no sean falta de competencia o abuso de posición dominante, al tratarse de mercados incipientes. Sin embargo, se hace necesario analizar la presencia de externalidades (beneficios o

pérdidas derivadas de una transacción que son apropiados por terceros no involucrados en la misma) y de bienes públicos y, en tal caso, diseñar la intervención pública correspondiente. Todo ello, junto con la novedad y la velocidad de estos cambios tecnológicos, hace imperiosa una pronta atención de parte de los reguladores de la región. Frente a nuevas iniciativas empresariales basadas en nuevas tecnologías, no siempre puede contarse con una respuesta rápida y efectiva por parte del sector público, lo que puede generar importantes riesgos para la sociedad.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 Componente 1: Preparación para el despliegue de vehículos autónomos. Este componente incluirá: (i) identificación y análisis de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en la regulación para pruebas de vehículos autónomos; (ii) análisis de la regulación existente a nivel nacional/urbana e identificación de áreas que requieran modificación para permitir y promover las pruebas de vehículos autónomos tanto en ambientes controlados como en calles públicas; y (iii) diseño de una guía para policy-makers para la realización de pilotos bajo sandboxes regulatorios y la actualización de los marcos normativos correspondientes. El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de la tecnología de vehículos autónomos al espacio vial.
- Componente 2: Diseño de un marco regulatorio de micromovilidad. Este componente incluirá: (i) identificación y análisis de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en la regulación de micro-movilidad individual y compartida; (ii) análisis de la regulación existente a nivel nacional, identificación de áreas que requieran modificación para la integración de este modo al espacio vial; y (iii) diseño de una guía para policy-makers para la regulación y supervisión de este novedoso modo de transporte. El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de la micro-movilidad al espacio vial.
- Componente 3: Diseño de un marco regulatorio de TNCs. Este componente incluirá: (i) identificación y análisis de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en la regulación de TNCs; (ii) análisis de la regulación existente a nivel nacional/urbana e identificación de áreas que requieran modificación para la integración de este modo al espacio vial; y (iii) diseño de una guía para policy-makers para su regulación y supervisión. El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de TNCs al espacio vial.
- Componente 4: Incorporación de drones al espacio aéreo. Este componente incluirá: (i) identificación y análisis de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en la regulación de drones; (ii) análisis de la regulación existente a nivel nacional, análisis de riesgos e identificación de aspectos normativos que requieran modificación para la integración de drones al espacio aéreo; y (iii) fortalecimiento de las capacidades del ente regulador, a partir de los resultados de la actividad (i) y del diseño de propuestas de adecuación de la regulación, con base en los resultados de la actividad (ii). El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de drones al espacio aéreo.
- Componente 5: Modernización tecnológica de las agencias públicas del sector transporte. Este componente incluirá la implementación de un piloto que permita, mediante el empleo de tecnología, mejorar el proceso de atención a consultas de la ciudadanía por parte de reguladores del sector transporte, reduciendo los tiempos de respuesta e incrementando la efectividad de las mismas.

- 3.2 **Componente I: Preparación para el despliegue de vehículos autónomos.** El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de la tecnología de vehículos autónomos al espacio vial
- 3.3 **Componente II: Diseño de un marco regulatorio de micromovilidad.** El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de la micro-movilidad al espacio vial
- 3.4 **Componente III: Diseño de un marco regulatorio de TNCs.** El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de TNCs al espacio vial
- 3.5 **Componente IV: Incorporación de drones al espacio aéreo.** El resultado esperado de este componente será una mayor capacidad de las agencias públicas para elaborar políticas que permitan una integración segura de drones al espacio aéreo
- 3.6 **Componente V: Modernización tecnológica de las agencias públicas del sector transporte.** El resultado de este componente será mejorar el proceso de atención a consultas de la ciudadanía por parte de reguladores del sector transporte, reduciendo los tiempos de respuesta e incrementando la efectividad de las mismas

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Preparación para el despliegue de vehículos autónomos	US\$75,000.00	US\$0.00	US\$75,000.00
Diseño de un marco regulatorio de micromovilidad	US\$50,000.00	US\$0.00	US\$50,000.00
Diseño de un marco regulatorio de TNCs	US\$75,000.00	US\$0.00	US\$75,000.00
Incorporación de drones al espacio aéreo	US\$30,000.00	US\$0.00	US\$30,000.00
Modernización tecnológica de las agencias públicas del sector transporte	US\$70,000.00	US\$0.00	US\$70,000.00
Total	US\$300,000.00	US\$0.00	US\$300,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 La agencia ejecutora será el BID, la cual actuará en coordinación con los actores relevantes de los organismos competentes del sector transporte (Ministerios de Transporte; Autoridades de Aviación Civil; Secretarías de Movilidad; entes reguladores; etc.), sector privado y otros actores relacionados.
- 5.2 La ejecución por parte del BID se justifica por su experiencia en: (i) fortalecimiento institucional en el sector transporte; (ii) innovación y gestión de la información; y (iii) intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales. Esta motivación para la ejecución por parte del Banco se alinea con las justificaciones establecidas en el punto d., Anexo 10, OP-1155-2. Por ello, el Banco será responsable de la adquisición de servicios de consultoría y no consultoría, de acuerdo con las políticas y procedimientos aplicables. La supervisión estará a cargo del equipo de INE/TSP en Washington D. C.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 El análisis realizado identificó como riesgo el bajo involucramiento de actores relevantes para el diseño e implementación de pilotos. Este riesgo se encuentra mitigado por el estrecho diálogo de políticas y la colaboración existente entre INE/TSP y los actores públicos relevantes en la región.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".