



Diálogo Regional de Política 2020



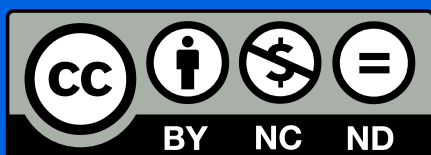


Copyright © 2020 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.


Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



Autor:

División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo.
Gabriela Sampedro, Sheila Fernández, Aziz Baladi, José Calderón,
Alba Taveras, Mauricio Bayona y Pablo Guerrero,
fueron responsables por coordinar y gestionar
la elaboración del presente documento.



**"Todos tenemos un mundo de
posibilidades para ayudar y todos
tenemos algo para aportar."**

Néstor Roa
Jefe, División de Transporte
Banco Interamericano de Desarrollo



Introducción: DRP Contexto COVID-19

El Diálogo Regional de Política (DRP) constituye uno de principales instrumentos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para fomentar el intercambio de experiencias y conocimiento entre funcionarios, expertos en áreas clave del desarrollo, tomadores de decisión y hacedores de política de países de América Latina y el Caribe (ALC). Los DRP cubren temas estratégicos para la región a través de sus 17 redes, entre ellas la del sector transporte.

Estas redes tienen como objetivo promover el diálogo entre los funcionarios públicos que trabajan en un mismo sector, con el propósito de facilitar el intercambio de experiencias, prácticas innovadoras y lecciones aprendidas. La red también busca crear un espacio en el que se exploren posibles áreas de cooperación regional, con el objetivo de reducir la brecha existente entre las necesidades de inversión y la inversión proyectada por los países.

En el contexto de la emergencia sanitaria por el coronavirus COVID-19, el BID ha impulsado para los DRP una visión tanto de apoyo a los gobiernos de la región, como de actualización de los principales retos y desafíos ante la pandemia. La crisis suscitada por la pandemia no tiene precedentes y a la vez que genera muchas oportunidades de innovación, plantea múltiples retos para el sector de transporte e infraestructura. Esta coyuntura requiere de la articulación de todos los actores del sector, públicos y privados, y del aprovechamiento de las nuevas tecnologías de información para garantizar la transparencia, la eficiencia y especialmente la salud de las personas.

Esta visión ante la pandemia busca identificar las respuestas y las mejores intervenciones disponibles de parte de los gobiernos de la región, para mitigar los efectos en salud pública, movilidad y economía.

Para contribuir al manejo de estos retos, la División de Transporte del BID ha identificado tres frentes de acción que estructuran su accionar durante el período de crisis:

- Suministro de bienes esenciales y transporte de carga
- Transporte urbano y resiliencia en escenarios de recuperación de demanda
- Gestión contractual y retos para activar la construcción de infraestructura



II.

Objetivos y alcance de los DRP

Este documento recopila las memorias de la primera temporada de los seis Diálogos Regionales de Política, llevados a cabo de manera virtual entre el 17 de abril y el 12 de mayo de 2020. Hace énfasis en las experiencias, recomendaciones y conclusiones compartidas durante las sesiones de diálogo, buscando mitigar los efectos adversos de la pandemia del COVID-19, principalmente enfocadas en:

- mantener el suministro oportuno de los bienes y servicios que requiere la población, y las empresas e industrias, en condiciones de confinamiento, a partir de la optimización de logística en las principales cadenas de valor;
- garantizar el servicio de transporte público en condiciones sanitarias seguras para los usuarios y operarios;
- la reactivación o mantenimiento de la construcción de obras públicas, asegurando la protección contra el contagio de los trabajadores y de las comunidades aledañas a las obras.

El documento contiene una descripción de la metodología aplicada en la realización de los diálogos. Detalla el proceso de preparación de cada evento virtual, la manera en que se ejecutó y la forma en que se dio seguimiento a cada sesión después de llevarse a cabo. Por otro lado, se presenta una descripción de cada sesión y los mensajes principales. Finalmente, se incluyen las conclusiones generales de los diálogos.

Sesiones virtuales

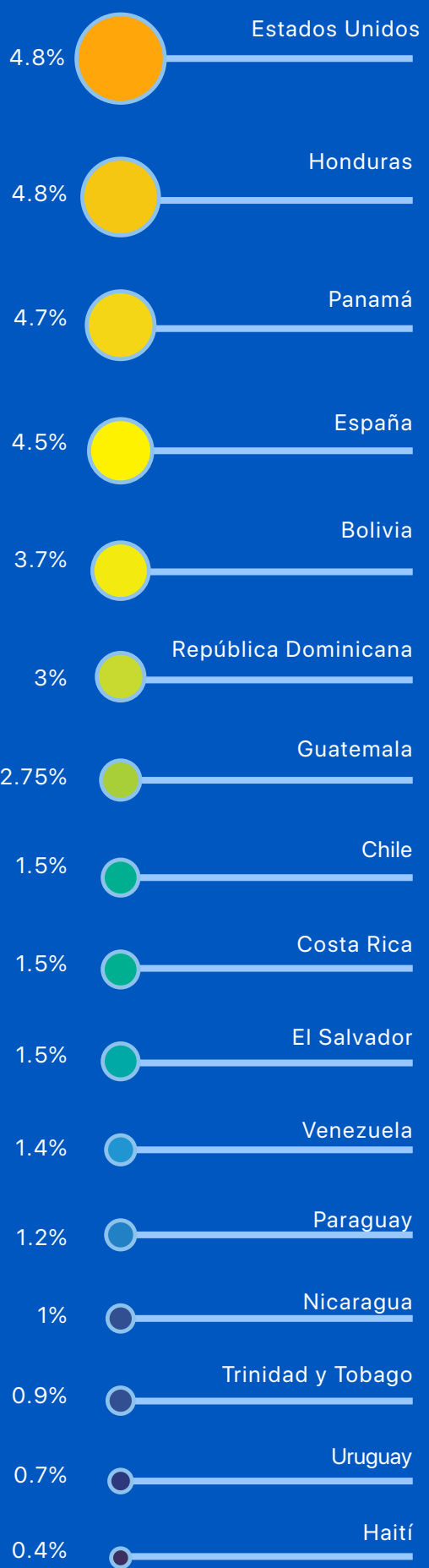
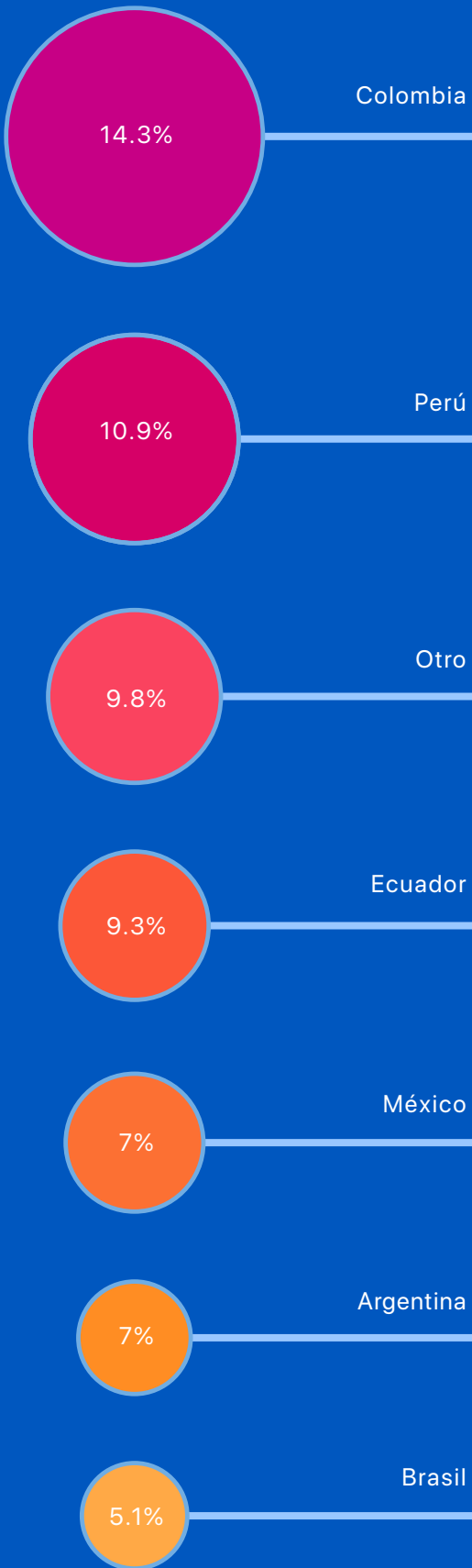
Con el propósito de dar a conocer el contenido de cada sesión, previo a cada evento se realizaron campañas de información a través de los distintos canales de comunicación de la División de Transporte y del BID. Los diálogos se llevaron a cabo a través de la plataforma de reuniones virtuales Zoom y durante el evento, la plataforma virtual facilitó la difusión de canales de interés, como las publicaciones del BID relacionadas a los temas discutidos.

En cada sesión se contó con un espacio de preguntas y respuestas con los aportes de la audiencia. Al inicio de cada evento se informaba a los participantes que podían enviar sus preguntas a través de la plataforma.

Los videos de los eventos fueron recopilados en un formato de boletín que fue distribuido a todos los suscriptores, invitados y registrados a los eventos. Adicionalmente, se grabaron y publicaron una serie de podcasts que unificaron los temas principales en formato radiofónico, para ser distribuido entre todos los interesados y mantener la comunicación alrededor de los temas discutidos en los DRP.



La siguiente gráfica muestra la participación por países. Un total de **2.128** participantes durante las seis sesiones.



IV.

Conclusiones por sesión

Mira la grabación



Abastecimiento de zonas vulnerables: esquemas de distribución urbana y colaboración público-privado.

Mira la grabación

La [primera sesión](#) de los Diálogos se llevó a cabo el 17 de abril del 2020. Contó con la participación de Gastón Remy, Presidente del Instituto para el desarrollo empresarial de Argentina (IDEA), Rodrigo Zarazaga, Representante de la ONG de la orden jesuita que coordinó con el sector privado y el gobierno nacional una operación para distribuir un millón de cajas de alimentos en el conurbano bonaerense, José Alejandro Rojas, Ministro consejero de facilitación de la inversión privada, Panamá e Irineu de Brito Junior, Profesor de gestión de riesgos y logística humanitaria de São Paulo, Brasil. Por parte del BID, se contó con la participación de Néstor Roa, Jefe de la División de Transporte, Julieta Abad, Especialista de Transporte del BID, Margarita Libby, Especialista de Comercio del BID, Shirley Cañete, Especialista de Transporte del BID, Raúl Rodríguez, Especialista de Transporte del BID y Pedro Martel, Jefe de la División de Medio Ambiente y Desarrollo Rural.



Gastón Remy



Rodrigo Zarazaga



José Alejandro Rojas



Irineu Brito Junior



Néstor Roa



Julieta Abad



Margarita Libby



Shirley Cañete



Raúl Rodríguez



Pedro Martel

Las principales conclusiones de esta sesión se destacan los siguientes:

Uno de los retos enfrentados durante la crisis sanitaria por COVID-19 en Argentina, fue suministrar alimentos básicos recibidos a través de donaciones a casi un millón de familias vulnerables del Área Metropolitana de Buenos Aires durante la cuarentena. La experiencia argentina nos deja las siguientes lecciones:

- La población que vive en villas y asentamientos está más expuesta al contagio del COVID-19, pues muchos solo cuentan con trabajos informales o se encuentran sin ingresos, lo que los hace vulnerables a pasar hambre, y potencia el riesgo de un estallido social.
- Es clave establecer liderazgos que promuevan el trabajo articulado y colectivo entre el sector público y privado, así como entidades religiosas, organizaciones no gubernamentales y otros actores del sector.
- Aprovechar al máximo las tecnologías informáticas para establecer una red de apoyo estructurada, fiable y fundamentalmente transparente.

En Panamá, se masificó la entrega de alimentos a la población vulnerable, en el menor tiempo y con el bajo contacto físico, en especial en lugares donde se registraron altos niveles de pobreza por la reducción de ingresos. La experiencia panameña nos deja las siguientes lecciones:

- Se pueden utilizar herramientas tecnológicas de acceso público universal, como la cédula de identidad con tecnología QR, para ofrecer un apoyo humanitario eficiente a la población vulnerable desde las tiendas de abarrotes cercanas a sus domicilios. Al cargarse de crédito tipo e-voucher la cédula de ciudadanía funciona como un dispositivo universal no sólo de identificación, sino también de transacción comercial.
- Realizar un piloto del proyecto para moderar las expectativas y hacer los ajustes necesarios o escalarlo si éste resulta exitoso.
- Esta iniciativa hace necesario garantizar el acceso e interoperabilidad de los datos disponibles a los distintos entes públicos ya sea a través de nueva legislación u otros mecanismos.

El principal reto en esta materia en el estado de São Paulo fue establecer una cadena de suministro humanitaria clara, que permitiera recibir, procesar y transportar los productos, desde el inicio de la cadena (donaciones y/o compras) hasta el consumidor final (población vulnerable). La experiencia brasileña nos deja las siguientes lecciones:

- Para recibir, procesar y transportar los productos desde el inicio de la cadena (donaciones y/o compras) hasta el consumidor final (población vulnerable), es fundamental establecer una cadena de suministro sólida.
- Clasificar, manejar y almacenar los productos según su tipología (ej. medicamentos, alimentos, artículos de higiene personal y limpieza) es clave para evitar la contaminación y las pérdidas.
- Ya que el virus del COVID 19 subsiste un tiempo diferente según el material de la superficie del ítem transportado, se debe considerar el tipo de material del empaque para realizar la contención temporal necesaria.
- Establecer estrategias para identificar y acceder a las poblaciones vulnerables, y por otros identificados durante situaciones de emergencia (como aquellos que pierden el empleo), facilita el suministro de bienes de primera necesidad.
- Es necesario estructurar una red de apoyo multisectorial, conformado por el sector público, privado, grupos religiosos y otros, para la recolección de donaciones, tanto para productos dirigidos a los destinatarios finales, como para la gestión de la cadena de suministro humanitaria.
- Adoptar medidas de “cross-docking humanitario”, para el procesamiento acelerado en los almacenes centrales hacia almacenes secundarios, evitando la saturación e inviabilidad del canal logístico por los elevados volúmenes de donaciones y productos (efecto de convergencia), promueve la eficiencia en la posterior distribución de suministros y se vuelve indispensable en situaciones de emergencia.

De esta sesión se destaca la necesidad de abordar las cadenas logísticas con una visión multisectorial (agroindustria, transporte, logística, comercialización, etc.) e implementar protocolos sanitarios y de bioseguridad, para mantener la estabilidad del suministro y evitar pérdidas de alimentos en la cadena de transporte y distribución.

Estrategias para salir del confinamiento: los retos para reactivar la construcción de infraestructura pública



 Mira la grabación

La [segunda sesión](#) se llevó a cabo el 21 de abril del 2020. Incluyó la participación de Angela María Orozco, Ministra de Transporte de Colombia, quien habló sobre las experiencias del cierre y reactivación de las obras públicas; también participó Rodolfo Méndez, Ministro de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica quien expuso los motivos para que en su país se mantengan abiertas las obras de infraestructura durante la pandemia y las medidas para garantizar la seguridad de los trabajadores en las empresas de construcción. Adicionalmente, se contó con la participación del presidente Luis Alberto Moreno, así como de Agustín Aguerre gerente del Sector de Infraestructura y Energía, como representantes del BID.



Angela María Orozco



Rodolfo Méndez



Luis Alberto Moreno



Agustín Aguerre

En dicha sesión las intervenciones de varios funcionarios públicos de la región como el Ministro de Transporte de Nicaragua Óscar Mojica, el Ministro de Transporte y Obras Públicas de Uruguay Luis Alberto Heber, el Ministro de Infraestructura y Servicios de Honduras Roberto Pineda, el Ministro Transporte de Paraguay Arnoldo Wiens, el Ministro Nader Joiseus de Haití, el Ministro de Obras Públicas de Panamá Rafael Sabonge, el Ministro de Transporte de Ecuador Gabriel Martínez, el Ministro de Transporte Mario Meoni de Argentina, el Director de Riesgos de Obras Públicas de República Dominicana Francisco Olguín, así como la Secretaria Permanente Sonia Francis Yearwood del Ministerio de Transportes de Trinidad y Tobago, sirvieron como importante complemento para observar el impacto de la pandemia en el sector, a escala local, nacional y regional.



Óscar Mojica



Luis Alberto Heber



Roberto Pineda



Arnoldo Wiens



Nader Joiseus



Rafael Sabonge



Gabriel Martinez



Mario Meoni



Sonia Francis Yearwood

Entre los principales mensajes de esta sesión se destacan los siguientes:

El COVID-19 agravó las condiciones macroeconómicas y fiscales preexistentes en la región, y con ello, el desempeño del sector de la construcción en algunos países. Sin embargo, se percibe a este sector como uno de los que puede tener mayor impacto positivo en la dinamización de las economías (crecimiento del PIB) y en la generación de empleo directo e indirecto. Al respecto, se destacó que:

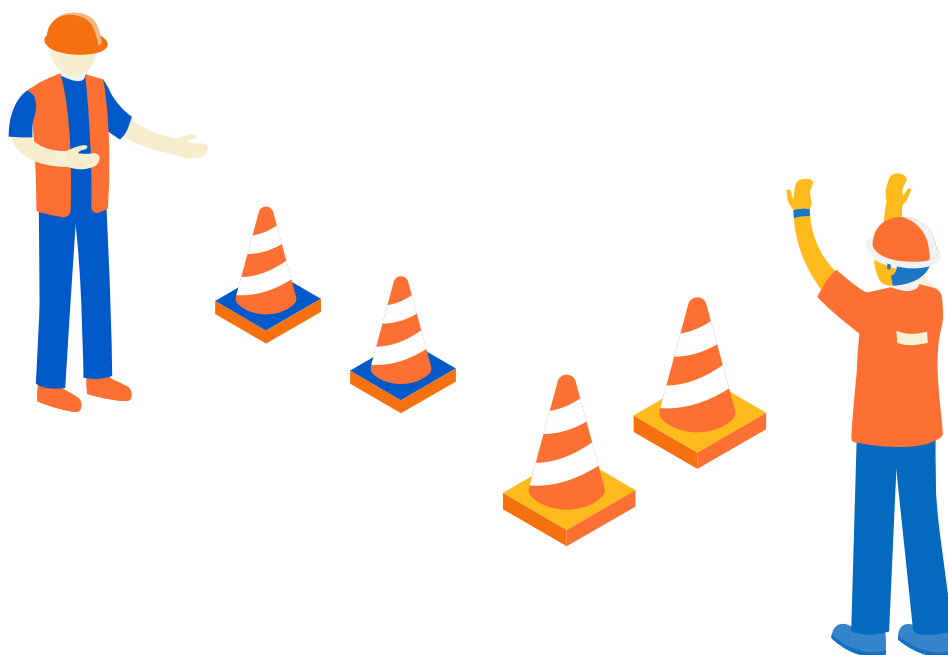
- Para contribuir con este efecto de generación de empleo y reactivación de la economía, en el corto plazo, los gobiernos optaron por otorgar continuidad a las obras, o por retomarlas luego de cortos periodos de suspensión, buscando contener no solo el aumento en las tasas de desempleo sino también revertir los shocks negativos en la economía.
- No se observó el desarrollo de iniciativas para cuantificar las externalidades que los protocolos sanitarios generarán en los proyectos, ni tampoco en referencia a las implicaciones contractuales que tendrían eventuales reclamaciones. Esto podría llevar a un encarecimiento y/o entrega tardía de las obras y con ello, a la afectación en el cumplimiento de metas de crecimiento económico y variables de interés como empleos a generar.
- Se identificó el riesgo que los eventuales ajustes en los presupuestos del sector transporte de los países, sacrifiquen rubros de conservación y mantenimiento vial producto de ejercicios de re-priorización por el COVID-19. Generalmente, los rubros de mantenimiento se ven afectados al no presentar asignaciones recurrentes ni contratos vigentes.

Los gobiernos de la región le apuestan a oportunidades para liderar la reactivación de la economía con proyectos que ya cuentan con la debida estructuración y financiación. Por ejemplo, los gobiernos de Colombia, Argentina y Panamá, encuentran en proyectos como las carreteras por concesión de cuarta generación (4G), la electrificación de la línea férrea San Martín y la tercera línea de metro respectivamente. En línea con esta tendencia, puede ser recomendable: el aumento en los cupos de endeudamiento que viabilicen el flujo de financiamiento necesario, además de identificar en la cartera actual de proyectos, aquellos con características similares que por su desarrollo actual o fácil implementación, representan victorias tempranas. Al respecto, se destacó que:

- Para el período de recuperación y del “día después” de la pandemia la banca de desarrollo puede servir como articulador en la estructuración de portafolios de proyectos que incorporen, entre otros aspectos:
 - i) priorización de intervenciones a nivel interurbano, donde los efectos multiplicadores se perciben como mayores;
 - ii) análisis de elegibilidad temprana (obra pública vs. APP), para apoyar la planeación fiscal y la calidad del gasto público;
 - iii) apoyar en la articulación para el fondeo por parte del sector privado.
- En el mismo sentido, se identifican como oportunidades estratégicas aquellas intervenciones orientadas a los usuarios vulnerables de transporte urbano (subsidios a la demanda), ante la nueva normalidad en la operatividad de los sistemas de transporte público colectivo, en la que convivirán situaciones de moderada demanda, bajo ingreso operacional y la implementación de protocolos de bioseguridad.
- Se ratifica la necesidad de contar con metodologías que identifiquen adecuadamente los multiplicadores que el sector de la construcción tiene en la economía para con ello apoyar la priorización de las intervenciones en los portafolios de proyectos.
- Apoyos a las bancas de desarrollo de los países en la configuración de créditos de apoyo a las empresas constructoras, para evitar la ruptura de la cadena de pagos y garantizar que las empresas de construcción no se vean afectadas o desaparezcan como efecto de la paralización de la actividad económica.

Las empresas de construcción son un eslabón importante en la cadena de valor de las obras públicas que requiere monitoreo, soporte y apoyo. Al respecto, se destacó que:

- Los contratistas, han probado ser de efectiva ayuda en la prestación de acciones de mitigación ante la pandemia. Se destacan experiencias como la de República Dominicana en la que, a través de maquinaria especializada de contratistas, se apoyan labores de aseo en las zonas urbanas, o en Costa Rica mediante la provisión de esquemas de transporte dedicados a trabajadores en obra y protocolos de distanciamiento social.
- Innovación en métodos constructivos que promuevan menor concentración de personal en obra como el ensamblaje en sitio de componentes de fabricación remota (prefabricados) deberán ser parte de un proceso de integración vertical en el que proveedores podrán jugar un rol más importante, agregando valor y reduciendo plazos en las obras.
- La generación de protocolos sectoriales deberá considerar también a otros actores de la cadena de valor para cumplir con el objetivo de una reactivación segura de las obras, esto implica tanto su inclusión en el desarrollo de la obra sino también en la supervisión requeridas para monitorear riesgos y considerar incluso eventuales suspensiones, cuando estos se materialicen.



Suministro de bienes esenciales y transporte de carga: barreras y desafíos en las cadenas de suministro



 Mira la grabación

La [tercera sesión](#) se realizó el 24 de abril del 2020. Contamos con la participación de cuatro panelistas expertos en el tema: José Estrada, Director General del Centro Español de Logística (CEL); Miguel Quintana, Experto en Gestión de Cadenas de Suministro (CEL); Jordi Aycart, Director de cadena de suministro de región ibérica en Nestlé; y Ramón García, Director de Innovación y Proyectos del Centro Español de Logística (CEL). En representación del Banco Interamericano de Desarrollo participaron Néstor Roa, Jefe de la División de Transporte; Miguel Coronado, Representante del Banco en República Dominicana; y Agustina Calatayud, Manuel Rodríguez, Paula Cruz, Rafael Capristán, Especialistas de Transporte del BID.



José Estrada



Miguel Quintana



Jordi Aycart



Ramón García



Miguel Coronado



Agustina Calatayud



Rafael Capristán



Paula Cruz

Esta sesión estuvo enfocada en el intercambio de experiencias, acciones y medidas recientes para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales y el transporte de carga en el contexto de la pandemia Covid-19. La sesión estuvo dividida en tres bloques. En el primero se discutió el tema de políticas públicas requeridas para estabilizar la cadena de suministro. En el segundo, se habló de los desafíos y barreras que están presentando las cadenas de suministro de bienes esenciales para recibir insumos, procesar, transformar y transportar los productos. Finalmente, el tercer bloque abarcó la necesidad de la digitalización para favorecer la conectividad entre los distintos eslabones de la cadena de suministro.

Dentro de los principales mensajes de esta sesión se resaltan los siguientes:

La importancia de preservar las cadenas de suministro para retomar la actividad económica, garantizando la continuidad del comercio exterior durante la emergencia y el cumplimiento de las medidas de bioseguridad. Al respecto, se destacan algunas medidas adoptadas por los gobiernos en ALC:

- Suspensión de tasas de aduana de ítems necesarios para los productos de primera necesidad,
- Puertos privados autorizados a cargar y descargar distintos productos,
- Puertos públicos autorizados a cargar y descargar cualquier tipo de producto, no solo indicado en el contrato original de concesión o en el acto de autorización de operación,
- Garantía del precio de combustibles,
- Suspensión del cobro de peaje en vías principales o aquellas acordadas con operadores de alto tráfico,
- Garantía de creación, gestión y funcionamiento de áreas de descanso para los conductores de transporte de carga,
- Tarifas excepcionales para estacionamiento de aeronaves en aeropuertos,
- Suspensión de restricciones operacionales en aeropuertos para transporte de carga y artículos de primera necesidad,
- Establecimiento de protocolos de bioseguridad en vuelos de carga para garantizar la continuidad de los vuelos y seguridad de las tripulaciones.

En el caso de España y Europa, algunas de las medidas que fueron tomadas para apoyar a las empresas de transporte, incluyen créditos a PYMES, facilitación de pago de impuestos y simplificación en el proceso de contratación. Como lecciones aprendidas se destacan:

- Gobiernos en emergencia sanitaria deben buscar facilitar el tránsito de productos considerados esenciales (ejemplo los Canales Verdes "*Green Lanes*", como es el caso de la Unión Europea, procedimientos administrativos simplificados, y suspensión a las restricciones existentes).

- Es fundamental el rol de asociaciones privadas para apoyar en la estructuración y ejecución de planes y medidas de choque.

Se sugirió hacer una revisión de las operaciones logísticas desde las agencias y las empresas, para considerar la continuidad de las cadenas de suministro en situaciones críticas y para fortalecer la colaboración con clientes y proveedores. Al respecto se destaca que:

- Se requieren acciones coordinadas entre los diversos actores existentes.
- Las medidas excepcionales adoptadas deberán permanecer durante el tiempo adecuado para enfrentar la situación. No se espera que todas las medidas excepcionales continúen, pero algunas deben mantenerse para mejorar la eficiencia del sector.
- Las agencias públicas pueden mejorar e innovar en su operación a partir de las medidas que se tornarán permanentes.

Teniendo en mente la creación de cadenas cortas y menos vulnerables, se establece la importancia de la introducción de tecnología (robots, digitalización, etc.) para asegurar la resiliencia de las cadenas de suministro en la ALC. Al respecto se destaca que:

- Los nuevos desafíos enfrentados deberán profundizar y acelerar la adopción de nuevas tecnologías. La digitalización de documentos deberá ser el nuevo normal.
- La visibilidad de la gestión de transporte en varios países permite disponer de una cadena logística más eficiente, haciendo las planificaciones y cambios según los tiempos de espera que se observen.





Reactivación económica y la sustentabilidad financiera de los sistemas masivos de transporte urbano

 Mira la grabación

En la [cuarta sesión](#) llevada a cabo el 28 de abril del 2020. Contó con la participación de: Felipe Rodríguez Laguens, Secretario de Coordinación Interjurisdiccional del Transporte, que forma parte del Ministerio de Transporte de Argentina; José Luis Domínguez, Subsecretario de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile; Héctor Ortega quien es Director General del Metro de Panamá; Roberto Capuano, Director General Metrobus de la Ciudad de México; y Felipe Ramírez quien es Gerente General Transmilenio de Bogotá, Colombia. En representación del BID participaron: Tatiana Gallego, Jefa de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano; Néstor Roa, Jefe de la División de Transporte; Agustín Aguerre, Gerente del Sector de Infraestructura y Energía del BID; y Yolanda Martínez, Representante del BID en Chile.



Felipe Rodríguez



José Luis Domínguez



Héctor Ortega



Roberto Capuano



Felipe Ramírez



Tatiana Gallego



Yolanda Martínez

Entre los principales mensajes de esta sesión se destacan los siguientes:

La paralización temporal de la sociedad ha provocado una caída en la demanda de los viajes en los modos de transporte urbano. Al respecto, se destaca que:

- Las agencias metropolitanas y operadores tuvieron que cambiar completamente la manera de concebir el uso del transporte público masivo. Anteriormente la premisa era transportar a la mayor cantidad de personas pero, entendiendo que se debe priorizar la salud, estos sistemas han implementado medidas para disminuir contagios, reduciendo el número de pasajeros, por unidad.

- A causa de la pandemia se deben incorporar protocolos de distanciamiento social, que han significado un reto importante en lograr que los horarios pico puedan ser aplanados y alargarlos lo que requiere del uso de más unidades.

La reducción de la demanda impactó seriamente el recaudo de los sistemas de transporte y el equilibrio financiero de los contratos. Al respecto, se destaca que:

- Los retos del COVID19 han sido significativos desde el punto de vista financiero. La demanda se redujo entre un 75% hasta un 87% en ciudades de ALC, lo que implicó una disminución similar en los ingresos.
- En ciertos casos los gobiernos de las ciudades financiaban un porcentaje de la tarifa. La caída de los ingresos por operación ha significado la necesidad de que los gobiernos en las ciudades y otros entes subnacionales faciliten fondos adicionales.
- En otros casos la recaudación de los sistemas la realiza un fideicomiso de origen privado que no permite inyección de recursos adicionales externos. En estos casos los operadores han tenido que realizar una reducción de gastos y en ciertos casos, han dejado de pagar aportes de capital, renegociaron los créditos y redujeron los pagos a los servicios de recaudo y transacción.
- En otros casos, las ciudades han asumido servicios de limpieza, seguridad y mantenimiento que eran responsabilidad de los operadores antes de la contingencia de la pandemia.
- Las medidas graduales establecidas por los gobiernos centrales han sido determinantes para hacer disponibles mecanismos de financiación, a través de subsidios que garantizan la operación de los sistemas de transporte público urbano.

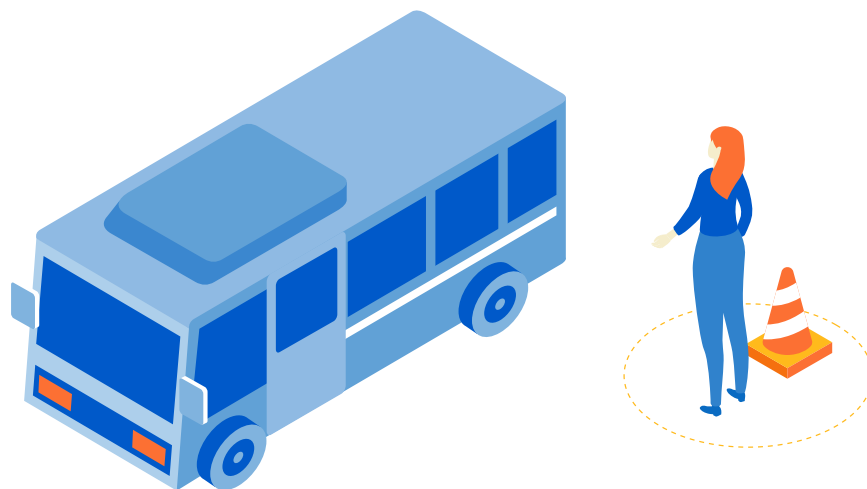
Las ciudades han priorizado los traslados esenciales hacia centros de salud, el abastecimiento de alimento y el empleo, al tiempo que han implementado mecanismos para la prevención de contagio al interior de las unidades de transporte público, a partir del distanciamiento social. Al respecto se destaca que:

- Los operadores y agencias municipales han implementado medidas para que los usuarios hagan y respeten las filas en el acceso al sistema de transporte y a lo largo del espacio público circundante. Sin embargo, se reconoce que es una situación compleja puesto que las aglomeraciones de personas afectan la operación, los niveles de densidad dentro de los autobuses, en las estaciones y en sus alrededores.

- Las ciudades han dispuesto toda una logística de información (en el caso de Bogotá cerca de 800 personas) en el entorno del sistema, además de medidas como el uso obligatorio de mascarilla para todos los pasajeros, conductores y demás personal operativo.
- Son comunes las colaboraciones y asociaciones con la policía municipal para garantizar el control de masas.
- Los sistemas además han implementado señalética y demarcación en el piso de las estaciones, paraderos y áreas de acceso al sistema, además de la separación de sillas en los autobuses.
- Es necesario proteger operadores e identificar de manera temprana a empleados con factores de riesgo. Algunas ciudades han implementado, por ejemplo, vacunaciones contra la influenza para funcionarios y operadores de los sistemas de transporte y aumentado protocolos, para evitar que su fuerza de trabajo se contagie y genere presión sobre el sistema sanitario de las ciudades.

La colaboración y la coordinación entre actores es la mejor respuesta ante la pandemia y sus efectos. Al respecto, se destaca que:

- Se ha buscado la convergencia entre los diferentes actores: a los sectores privados se les pide que entiendan lo que está sucediendo para reducir los picos de transporte, modificando gradualmente los horarios de ingreso a empleos o de apertura de comercios y entidades bancarias. Por su parte, los usuarios deben responsabilizarse del distanciamiento mínimo establecido.





Reactivación económica y continuidad del sector: Perspectiva legal y generación de empleo

 [Mira la grabación](#)

La [quinta sesión](#) fue realizada el 30 de abril del 2020. Contó con la participación de los siguientes panelistas. Por parte de la firma de abogados Garrigues de Bogotá participaron Adriana Espinosa, líder de infraestructura y el consejero Francisco Noguera. Así mismo se contó con la participación de: Arturo Pinacho de Riva, Director comercial, Howden, Colombia; Horacio Ardiani, Gerente General de la empresa José Cartellone, Construcciones Civiles S.A.; Gustavo Ordoñez, Vicepresidente de concesiones viales, Odinsa S.A. y José María Martínez, Director general de Construcciones Urales. Por parte del BID, participaron: Paloma Muñoz, Especialista de Transporte en Brasil; Néstor Roa, Jefe de la División de Transporte; Agustín Aguerre, Gerente del sector de Infraestructura y Energía; y Morgan Doyle, Representante del BID en Brasil.



Adriana Espinosa



Francisco Noguera



Arturo Pinacho de Riva



Horacio Ardiani



Gustavo Ordoñez



José María Martínez



Morgan Doyle

Dentro de los principales mensajes de esta sesión se destacan los siguientes:

Los retos contractuales, planes de obra y calendario de pagos, obligan a las instituciones públicas y privadas a planificar nuevos esquemas de gestión de riesgos con marcos jurídicos reformulados para una reactivación sostenida. Al respecto, se destaca que:

- Dado que las restricciones que generó la pandemia, y las condiciones de cada contrato son diferentes, se debe analizar el impacto legal en los contratos de obra, uno a uno. En algunos casos hay perjuicios por mayor permanencia en la obra o por costos ociosos y en otros casos se requerirán plazos adicionales.
- En cada contrato, es necesario identificar si a consecuencia del COVID-19, se activan las cláusulas de **fuerza mayor** (hecho imprevisto que imposibilita cumplir obligaciones contractuales) o se da el **hecho del príncipe** (medida adoptada por un Estado que era imprevisible y que afecta la ejecución del contrato). Se recomendó a los gobiernos y a los contratistas, ser creativos para encontrar soluciones que restablezcan el equilibrio económico en su relación contractual.
- Cuando los concesionarios analicen su situación y tengan más claro el impacto de la pandemia en el flujo de ingresos y los efectos en las obras de las restricciones a la movilidad de bienes y personas, se puede esperar que harán una evaluación de los perjuicios y formalizarán sus peticiones a los gobiernos para determinar las compensaciones.
- Las empresas concesionarias continuarán acudiendo a líneas de crédito para sustituir la disminución o falta de ingresos, pero existe dificultad para cerrar los créditos por la incertidumbre del periodo de repago, pues no saben por cuánto tiempo deben solicitar la maduración del crédito.

Los efectos de la pandemia son variados y se irán demostrando a lo largo del tiempo. Sin embargo, es previsible que las primas y condiciones de las garantías de seguros cambien y se vuelvan más estrictas. Al respecto, se destaca que:

- Las aseguradoras y reaseguradoras han definido planes de acción y trabajo conjunto con las empresas de construcción para mantener las pólizas y las tarifas de aseguración.
- Las aseguradoras están preparadas para reparar daños por contratos de obras, sin embargo, hasta este momento la mayor demanda se debía a los ataques cibernéticos. Los aseguradores consideraron que los financiadores y prestamistas de concesiones, están protegidos por el sector asegurador y reasegurador.

Sigue siendo fundamental preservar las empresas de construcción, así como sus frentes y campamentos de obras, para reducir el impacto negativo de los costos adicionales por reclamaciones, las afectaciones a los presupuestos globales y la estabilidad general de la cadena de valor de la construcción. Al respecto, se destaca que:

- A pesar de que la mayoría de los gobiernos adoptó medidas para impedirlo, algunas de las cadenas de suministro de las obras fueron afectadas. En algunos casos, los gobiernos locales establecieron medidas más estrictas que los gobiernos nacionales.
- Se evidenciaron cuatro puntos críticos de trabajo y seguimiento conjunto con las empresas constructoras:
 - * aseguramiento de liquidez financiera para que las obras no se paralicen
 - * monitoreo constante y permanente de los rendimientos de obra
 - * preparar la empresa para evitar los contagios, implementando protocolos de obra y comités de seguimiento permanente;
 - * garantizar disponibilidad de los diferentes elementos de protección personal (tapabocas, desinfectantes y material de control de bioseguridad)





Aprendiendo de la crisis - El 'nuevo normal' de las cadenas de suministro

 Mira la grabación

La [sexta sesión](#) se llevó a cabo el 12 de mayo de 2020 y contó con panelistas de Argentina, Chile, Estados Unidos, Colombia y República Dominicana, entre los que destacan: Alexis Michea, Coordinador General de la División de Desarrollo Logístico, Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Chile; Vander Costa, Presidente de la Confederação Nacional dos Transportes (CNT) de Brasil; Alex Schad, Presidente Ejecutivo, Frederic Schad SAS de República Dominicana; Vincent Annunziato, Director de la División de Transformación e Innovación del Departamento de Aduanas y Protección de Fronteras de Estados Unidos (CBP); Lucila Capelli, Subsecretaria de Planificación de Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires; y Matías Laks, Gerente General de Rappi Colombia. Por parte del Banco Interamericano de Desarrollo, se contó con la participación de: Verónica Zavala, Gerente del Departamento de Países de Centroamérica, Haití, México, Panamá, y la República Dominicana; Agustín Aguerre, Gerente de Infraestructura y Energía; Fabrizio Opertti, Gerente de Integración y Comercio; y Néstor Roa, Jefe de la División de Transporte.



Alexis Michea



Vander Costa



Alex Schad



Vincent Annunziato



Lucila Capelli



Matías Laks



Verónica Zavala



Fabrizio Opertti

Dentro de los principales mensajes de esta sesión se destacan los siguientes:

Es recomendable balancear la necesidad de la pandemia y el contagio de la población, no solo para el abastecimiento, sino también para hacer frente a las necesidades de avances de la economía en general. Al respecto, se destaca que:

- Existe un desafío regulatorio, para fortalecer la integración vertical entre los actores involucrados en el sector logístico, que se ha agudizado con la crisis.
- La pandemia del COVID-19 ha provocado, entre muchos otros efectos, una auténtica revolución comercial y de logística a nivel mundial, que está impulsada por una demanda sin precedente en cuanto a comercio electrónico y una fuerte presión por mantener las cadenas de abastecimiento globales y regionales abiertas, específicamente aquellas de alimentos y productos médicos.

La crisis demostró la necesidad de fortalecer la resiliencia de la cadena logística, a través de la mejora en procesos y tecnologías. Al respecto, se destaca que:

- La crisis demostró la importancia de la economía colaborativa, fortalecida con el uso y desarrollo de smartphones que han sido esenciales para enfrentar la pandemia.
- El uso de tecnologías para permitir un diálogo más directo entre conductores y empresarios es importante para divulgar medidas de apoyo, como la identificación y localización de puntos de atención en las vías.
- El principal camino para la reducción de costos y barreras físicas, y para mejorar la capacidad de fiscalización y control de servicios por parte del estado, es la digitalización de los procesos.
- La forma ideal de implementar innovaciones es verificar cómo funcionan lo antes posible y que es costo-eficiente con pequeñas pruebas rápidas (fast methodology), ya que se descarta lo que no funciona y se acelera lo que da resultado.
- Las tecnologías 4.0 contribuirán a reducir la informalidad y los robos de cargas, pues permiten la rastreabilidad al 100%. Para eso no se requiere nueva legislación, pero sí voluntad política.



Conclusiones por frentes de acción

a) Suministro de bienes esenciales y transporte de carga

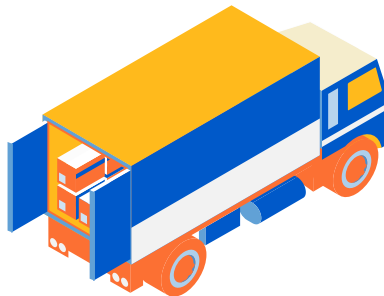


A lo largo de la pandemia del COVID-19 el transporte de carga ha prestado un servicio indispensable y continuo, garantizando el suministro de alimentos y bienes esenciales en toda la región. Ante los retos de esta coyuntura, la respuesta de los países ha sido ágil y se han dispuesto nuevos protocolos sanitarios, además de canales innovadores para la transmisión de información. Adicionalmente, se está trabajando conjuntamente con los gobiernos nacionales y locales, que han tomado medidas para garantizar que este servicio esencial continúe estando disponible para todos, a través de la designación de áreas especiales para su descanso y alimentación, reducción de trámites y el procesamiento de permisos de manera virtual y digital.

Una mirada regional

- La logística de carga es multimodal y multisectorial y la pandemia ha demostrado una importante necesidad de generar alianzas público-privadas a lo largo de toda la cadena de suministro, para garantizar el abastecimiento de toda la población, incluyendo a la más vulnerable y a quienes se encuentran en lugares de difícil acceso.
- Es imperativo velar por la protección sanitaria en todas las etapas de la cadena logística, haciendo especial énfasis en el cuidado y la seguridad de los operarios y trabajadores, sin los cuales la cadena no opera.
- La naturaleza de la crisis exige diversos protocolos de respuesta inmediata, a la vez que permite una mayor preparación para etapas posteriores de reactivación. Estos lineamientos y protocolos deben formularse de manera que faciliten la articulación entre sectores y promuevan la formación de alianzas público-privadas.

- Las herramientas tecnológicas permiten compilar información relevante para la toma de decisiones de salud pública, además del monitoreo y la comunicación de las partes involucradas en las cadenas de suministro.
- Es importante fortalecer mecanismos de comunicación entre empresas (B2B), entre empresas y consumidores (B2C) y entre empresas y gobierno (B2G), analizar la información recopilada y utilizarla tanto en la lucha contra la pandemia como en hacer más eficientes los procesos logísticos y minimizar los impactos económicos del confinamiento prolongado.
- Las cadenas de suministro son una importante fuente de empleo, además de tener un impacto significativo en los costos de productos e insumos. Son indispensables para la producción, comercialización y abastecimiento durante la pandemia. Preservar las cadenas de suministro es fundamental para la reapertura y reactivación de la economía.
- El comercio digital (e-commerce) ha tenido un auge durante la pandemia y requerirá de una innovación logística. Las empresas que se encontraban en etapas avanzadas de digitalización y comercio electrónico se encuentran en ventaja ante aquellas que deben aún adaptar sus sistemas de producción y distribución a esta nueva realidad.
- La resiliencia del sector radica en que es esencial, pero requiere diversificar y mitigar el riesgo en momentos de baja demanda, particularmente ante la alta oferta de transportadores informales que viven de ese empleo.
- Tecnologías emergentes y disruptivas como la gestión de datos encriptada y el Blockchain, entre otras, sirven para garantizar la transparencia a lo largo de toda la cadena de suministro, además de facilitar la transferencia de información entre actores e instituciones.
- Las políticas de aranceles tienen un vínculo directo con el suministro de bienes y allí los gobiernos pueden tomar medidas para apoyar el sector.



Soluciones locales con potencial regional

Argentina- Seamos Uno

Distribución de alimentos a familias vulnerables a partir de una alianza entre empresarios y clero, que suma el apoyo de otras comunidades religiosas y del Estado, su meta es entregar 1 millón de cajas con mercados a familias necesitadas en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

"¿Cuál es la gran ventaja? Que cada peso que entra de donación va directo a la compra de alimentos porque lo que es la logística, el overhead, la gestión de compras, la gestión de donaciones, la tecnología y los procesos, están contribuidos, donados, por el mismo sector empresarial y todo lo que es la distribución en territorio está contribuida por las entidades que lo componen."

GASTÓN REMY- Presidente del Instituto para el desarrollo empresarial de la Argentina - IDEA



Panamá Solidario

Programa de subsidio gubernamental que busca dinamizar la cédula de ciudadanía para que pueda utilizarse como medio de pago en las principales cadenas de supermercados y en los mercados de barrio (conocidos localmente como chinitos). Se instituyó un piloto que ahora se replica a mayor escala, la meta final es la bancarización de todos los ciudadanos panameños mayores de edad, a partir de la cédula de ciudadanía.

"[Busca] masificar en la menor cantidad de tiempo posible, sin sesgo ni discriminación, el apoyo social, la transferencia social, a través de (...) la cédula de ciudadanía."

EDUARDO ORTIZ - Ministro consejero de facilitación de la inversión privada, Panamá

Estado de São Paulo

Iniciativa gubernamental estatal de logística humanitaria que forja alianzas público-privadas para articular a los múltiples actores de la cadena de suministros y garantizar el abastecimiento de alimentos y productos sanitarios a población vulnerable. En el esquema, las empresas donan logística, transporte e infraestructura necesaria (como depósitos) y los municipios se encargan de la distribución.

"Esa colaboración del estado con las empresas, con el sector privado, está siendo fundamental y ayudando mucho en un proceso de respuesta, al ver el gran auxilio que estamos recibiendo para hacer esta operación."

IRINEU BRITTO - Profesor de gestión de riesgos y logística humanitaria, São Paulo



Colombia- Rappi

El auge del e-commerce aumentó la demanda de los servicios a domicilio, lo que permitió que esta empresa digital de domicilios incrementara su fuerza laboral de forma exponencial. Atendió la crisis, generó empleo y la velocidad de este incremento demuestra las posibilidades de la tecnología.

"Imagínese cualquier organización queriendo incrementar su fuerza en 80.000 personas en 3 semanas. Es un desafío gigante y la economía colaborativa y la tecnología permiten ese tipo de escalamientos."

MATÍAS LAKS - Gerente general de Rappi, Colombia

Mensajes clave

"No podemos dejar pasar esta crisis sin innovar y sin captar oportunidades."

Fabrizio Operti- Gerente de Integración y Comercio BID

"La logística de carga es el soporte fundamental que tenemos para navegar este escenario de incertidumbre y de riesgo, esencial para transportar alimentos desde la estancia hasta la heladera, para asegurar que los ventiladores importados lleguen a los hospitales o que el cuerpo médico tenga el equipo de protección personal, o para que los químicos de tratamiento de agua lleguen a las empresas distribuidoras o para que en el momento más crítico todos tengamos en casa el abastecimiento de los productos vitales."

Agustín Aguerre, Gerente, Sector de Infraestructura y Energía, BID

"Yo quiero ser optimista y creo que de todas maneras en el futuro estaremos mejor preparados ante una nueva contingencia como la que estamos viviendo. ¿Por qué? Porque las empresas van a tender al diseño de cadenas más cortas y más controlables (eso lo estamos viendo ya en algunos casos), y sobre todo por la utilización de tecnologías como el big data, la inteligencia artificial, el blockchain, etc, que van a aumentar la resiliencia de las cadenas de suministro y por lo tanto, será más efectiva la respuesta a una crisis como la actual."

José Estrada. Director General del Centro Español de Logística

"En términos generales el sector privado y el sector público están muy conscientes de que esta es una crisis que afecta a todos y todos juntos tenemos que ver la manera de resolverla"

Matías Laks- Gerente general de Rappi, Colombia

"Este tema de la data va a ser la forma como podremos llegar a la democratización de todos nuestros sistemas y buscar más transparencia, para siempre ayudar a los que más lo necesiten"

Eduardo Ortiz, Ministro consejero de facilitación de la inversión privada, Panamá

"La verdadera importancia de la logística es que es el eslabón más importante para el crecimiento con equidad de los países de nuestra región porque impacta directamente la competitividad del comercio exterior y afecta la llegada y los costos de distintos bienes al interior de los países, a la vida de las personas, en particular a las más vulnerables"

Agustín Aguerre, Gerente, Sector de Infraestructura y Energía, BID

b) Transporte urbano y resiliencia en escenarios de recuperación de demanda

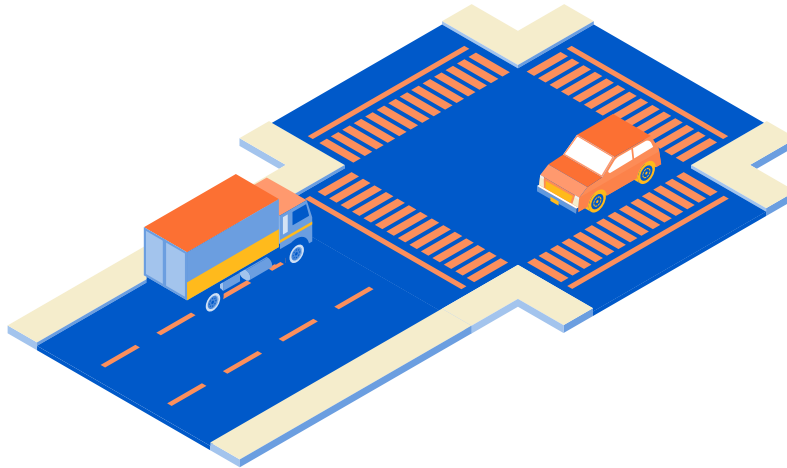


Difícilmente se puede hablar de movilidad urbana sin considerar el transporte público. Las medidas sanitarias, que en algunos casos han incluido cuarentenas y protocolos de aislamiento social, han tenido un enorme impacto en la manera en que las personas utilizan estos sistemas. La demanda se ha reducido, al tiempo que las condiciones requieren mantener una alta oferta para garantizar la salud de los pasajeros. Es claro que esta crisis nos invita a todos a repensar la frecuencia y el modo de nuestro transporte urbano, y nos exige tomar medidas individuales para garantizar la salud colectiva. En ese sentido, el principal reto de los sistemas de transporte urbano es mantener la operación en escenarios de baja demanda e ingresos por tarifa. La invitación es a fomentar una amplia conciencia ciudadana para acatar las prácticas sanitarias y las medidas de distanciamiento social en autobuses, trenes y estaciones.

Una mirada regional

- Las medidas de contención de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19 han tenido un importante impacto en los sistemas de transporte urbano en la región. Principalmente, se ha visto una reducción significativa en la demanda a la vez que las medidas de aislamiento social requieren que se mantenga una oferta de autobuses y trenes para garantizar el distanciamiento y la salud de pasajeros y funcionarios. Se requiere evaluar diferentes mecanismos para garantizar la operación de los sistemas en escenario de baja demanda y esto varía según la ciudad o el país.
- Se hace necesario adaptar los vehículos y las estaciones para garantizar condiciones de limpieza y elementos de protección, acordes con los lineamientos de las autoridades de salud.
- La formación de conciencia en la ciudadanía es un elemento importante para garantizar que se acaten las medidas sanitarias en los sistemas de transporte urbano.

- Las tecnologías exponenciales como cámaras de calor o Inteligencia Artificial permiten monitorear el sistema para garantizar el distanciamiento social y evitar el contagio. También permiten identificar la temperatura de las personas que ingresan al sistema, mediante mediciones biométricas. Es importante considerar aspectos éticos y garantizar la transparencia en la recolección y manejo de esta información personal, a través de una constante difusión de las medidas y sus resultados.
- La movilidad urbana depende de los sistemas de transporte público que, no solo mueven la economía, hacen parte indispensable de la vida de las personas. Los retos del distanciamiento social no pueden ser un impedimento para mantener la actividad permanente de los sistemas de transporte público. Se debe llevar a cabo un esfuerzo articulado, que permita garantizar la bioseguridad y la sostenibilidad financiera de los sistemas urbanos de movilidad.



Soluciones locales con potencial regional

Los diferentes mecanismos de financiación de los sistemas (algunos públicos, algunos público-privados, algunos privados) y las diferentes medidas de confinamiento tomadas en los países de la región, demuestran la replicabilidad de los esquemas de financiación y los métodos empleados para garantizar la salud pública en los sistemas de transporte. Se describen las experiencias de Transmilenio, en Bogotá, y el Metro de Santiago y CDMX, en las que se evidencia la importancia de diseñar e implementar estrategias que promuevan el civismo y la responsabilidad de los ciudadanos para acatar medidas sanitarias y garantizar la seguridad de todos los usuarios y trabajadores de estos sistemas. También se plantean opciones como la redistribución de horarios en algunos sectores para evitar picos de congestión.

Mensajes clave

"Tomando en cuenta la baja demanda tenemos además dos retos importantes que mirar. Uno es mantener sanos a nuestros colaboradores, porque los mantenemos funcionando. Otra era mantener la operación lo más eficiente posible en la parte económica, y por supuesto, también preocuparnos de nuestros usuarios."

Héctor Ortega, Presidente Metro de Panamá

"Nos cambió completamente la forma de pensar respecto del uso del transporte público de forma masiva como lo estábamos entendiendo todos y por supuesto nos pone en una disyuntiva muy complicada, que siempre hemos tenido pero que en este momento se complejiza muchísimo más, toda vez que el servicio o la prestación de servicio en términos de distanciamiento va en total contravía de las finanzas de los sistemas."

Felipe Ramírez, Gerente General Transmilenio

"Queremos lograr llegar a movilizar a la mayor cantidad de personas, entiendo que la reactivación económica es totalmente necesaria también para la sostenibilidad de la misma ciudad."

Felipe Ramírez, Gerente General Transmilenio

"Para nosotros como país es muy importante proteger a la población de la pandemia del coronavirus pero también es muy importante que el impacto económico sea el menor posible y en esa combinación hay que tomar todas las medidas"

José Luis Domínguez- Subsecretario de transportes, min. Transp. Y telecom Chile

"Algo que es muy importante también incorporar y que lo habíamos con nuestro equipo técnico y el de los gobernadores, que es la utilización de medios alternativos de transporte como es el caso de las bicicletas, u otros medios de transporte."

Felipe Rodríguez- secretario de coordinación interjurisdiccional del Transporte, Min. Transp. Argentina

"Nosotros hacemos todo lo que podemos para apoyarlos sin embargo también la gente tiene que tener claro este tema del distanciamiento y está en ellos que nos apoyen a que se puedan reactivar poco a poco los sistemas."

Carla Arellano, Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ecuador

"El trabajo y la seguridad de todos es trabajo en equipo. Es de tener lineamientos claros pero también es de ser súper creativos en cómo se hace un civismo muy responsable, con la gente; en cambiar los hábitos de uso de los sistemas públicos de transporte."

Yolanda Martínez, Representante del BID en Chile

"La tecnología de datos abre toda un área de servicios que permite articular este esfuerzo masivo de un uso responsable con nuevos criterios para el transporte."

Yolanda Martínez, Representante del BID en Chile



c) Gestión contractual y retos para activar la construcción de infraestructura



Las obras públicas están entre las herramientas más efectivas de inversión pública para atender al desempleo, que amenaza con ser la curva más peligrosa durante esta pandemia. Las obras viales, además, tienen la ventaja que al ser a campo abierto, facilitan el control y la implementación de protocolos que limiten el riesgo de contagio. Adicionalmente, la infraestructura de servicios se vuelve imprescindible para garantizar que se puedan acatar las medidas sanitarias en todos los países. Si bien la gestión contractual difiere caso a caso, lo cierto es que se requiere creatividad para reducir los impactos de esta coyuntura y llegar a acuerdos contractuales que permitan ejecutar las obras y garantizar la prestación de servicios.

Una mirada regional

- El sector de la construcción es una importante fuente de empleo y en el caso de las obras públicas, le puede permitir al Estado reducir el desempleo producto de la crisis del COVID-19, además de convertirse en un motor para la reactivación de la economía.
- En ocho de los 26 países de ALC, miembros del BID, la construcción de las obras públicas nunca cerró por motivo del COVID-19 y a mediados de abril otros dos países las reactivaron.
- Los proyectos de construcción de obras viales se desarrollan en gran parte a campo abierto, y con un debido seguimiento a la salud de sus trabajadores, no deben presentar riesgos de contagio a las comunidades cercanas.
- Las medidas tomadas por los diferentes países ante la pandemia, tienen diversas implicaciones contractuales y en cada contrato hay que estudiar si hay consecuencias del COVID-19. Se recomendó a los gobiernos y a los contratistas, **ser creativos para encontrar soluciones** que restablezcan el equilibrio económico de los contratos.

- El sector de infraestructura se sostiene principalmente sobre el recurso humano. Es necesario atender a los lineamientos de las autoridades de salud y ejecutar los debidos protocolos para garantizar la seguridad de los trabajadores y de las comunidades cercanas a las obras.
- La suspensión de actividades ha tenido un importante impacto económico en el sector, además de dificultar el cumplimiento de cronogramas. Es necesario evaluar posibles solicitudes de prórroga y los impactos en el financiamiento de contratistas, proveedores y entidades contratantes.
- No todos los países han calificado la pandemia como un evento de fuerza mayor a la hora de tomar medidas asociadas a esta coyuntura y cualquier debate en materia de una fuerza mayor debe ser analizado caso a caso.
- Se deben distinguir los contratos de iniciativa pública, como las grandes obras de infraestructura vial, que cuentan con garantías del estado, de los contratos de iniciativa privada que se enfrentan a un panorama sin garantías de ingreso por explotación comercial.
- Las medidas de bioseguridad implican trabajar distinto y pueden requerir reestructurar planes de obra.
- Las empresas aseguradoras consideran que es un sector de mucha importancia y continuarán prestando sus servicios. No obstante, identifican que la pandemia era predecible como evento, lo que no era predecible era el impacto global generalizado.
- Los países que detuvieron su actividad de construcción van a enfrentarse al reto adicional de reactivar el sector.



Soluciones locales con potencial regional

La formación de equipos multidisciplinarios, liderados por los ministerios de salud y transporte, ha permitido que los países formulen, implementen y monitoreen protocolos sanitarios, y que las obras de infraestructura vial continúen siendo fuente de empleo y motor de la economía.

El BID está disponible para trabajar activamente en la formulación y en la implementación de estrategias que permitan garantizar la seguridad y la continuidad de las obras de infraestructura.

Las obras de infraestructura vial se caracterizan por llevarse a cabo en sitios apartados, a campo abierto. Esto permite adoptar fácilmente medidas de aislamiento preventivo para garantizar la salud de los trabajadores y de las comunidades cercanas a las obras.

El sector de infraestructura es una importante fuente de empleo en todos los países. La pandemia del COVID19 presenta el reto de impedir un aumento en el desempleo y este sector es clave para enfrentarse de manera proactiva a esta problemática. Las grandes obras de infraestructura permiten a los estados y contratistas dar empleo, incluso en las regiones más apartadas.

Mensajes clave

“Creo que lo fundamental es garantizarle a la gente que estos proyectos, por su misma naturaleza, que son a campo abierto, que son dobles calzadas de 300 kms., de 200 kms., tienen un aislamiento social natural y que con las adecuadas herramientas de protección se pueden realizar, se puede mantener la economía activa y no necesariamente son fuentes de contagio.”

Ángela María Orozco, Ministra de Transporte, República de Colombia

“Está clarísimo para todos, que el sector de la infraestructura es un generador de empleo muy grande y es un multiplicador del desarrollo, y en realidad, nuestros países requieren los desarrollos de infraestructura y los financiadores van a estar ahí para seguir apoyando.”

Francisco Noguera, Counsel, Garrigues

“No sabemos cuánto más nos vamos a demorar en este tema y lo importante es estar ahí prestos y poder apoyar en la medida de lo que se pueda al Estado y que el Estado también apoye a los particulares.”

Adriana Espinosa, Líder área de infraestructura, Garrigues, Colombia

"Una certeza absoluta es que la economía de la región y de cada país no va a rearrancar y a poder dar empleo y a generar actividad económica sin el sector constructivo [sic.] y de proyectos no arranca."

Morgan Doyle, Representante del BID en Brasil

"¿De qué va a depender realmente la afectación? Va a depender de la naturaleza del contrato, de las medidas particulares que cada gobierno haya adoptado, de la forma como se ha hecho la aproximación al tema y, yo también creo, del modo de que estemos hablando. Estoy hablando que, en mi criterio, yo creo que el tema se va a comportar distinto si estamos hablando, por ejemplo, de una concesión carretera a una concesión aeroportuaria. "

Adriana Espinosa, Líder área de infraestructura, Garrigues, Colombia

"Las firmas contratistas y concesionarias enfrentan el reto de mantener un delicado balance entre la responsabilidad social de mantener este motor de la economía andando (me refiero a las obras), a la vez que siguen monitoreando y siguen mitigando los riesgos de contagio y protegen la salud y el bienestar de los trabajadores y de los ciudadanos que de una u otra manera interactúan con los proyectos. Todo esto en un marco regulatorio y contractual preexistente, que genera derechos y obligaciones no siempre claros, y sin duda no diseñados para semejante crisis."

Néstor Roa, Jefe de división Transporte del BID

"Independientemente, digamos, de las medidas particulares que cada gobierno ha adoptado, casi todos sin excepción han tomado medidas de declaratoria de emergencia, calamidad pública o el nombre que le demos y eso ha implicado, aparejado a ello, unas medidas de aislamiento preventivo. Estas medidas de aislamiento preventivo han hecho que necesariamente tráfico, personas que transitan, se haya bajado sustancialmente. Luego, independientemente de que el gobierno hubiese tomado medidas dirigidas a cada uno de los sectores, el solo hecho del aislamiento ha generado unas bajas en el público que utiliza el servicio y eso ha impactado necesariamente los contratos que tienen explotación comercial aparejado a su esquema de remuneración de la inversión. En esa medida, sin duda y sin temor a equivocarme, yo creo que todos los contratos que tienen un tema de explotación comercial se han visto afectados, vuelvo y repito, independientemente de que los gobiernos hayan tomado determinaciones para el sector específico."

Adriana Espinosa, Líder área de infraestructura, Garrigues, Colombia

"Finalmente una tercer área de trabajo, que es ese pensar el día después, es inyectar recursos públicos a la economía a través del sector de la infraestructura y diseñar buenas asociaciones público-privadas con una sana forma de repartir los riesgos."

Agustín Aguerre, Gerente, Sector de Infraestructura y Energía, BID

