

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	ARGENTINA/CSC - Southern Cone
▪ TC Name:	Support for urban public transport reforms in Argentina
▪ TC Number:	AR-T1379
▪ Team Leader/Members:	MONTES CALERO, LAUREEN ELIETH (INE/TSP) Team Leader; ABAD, JULIETA (INE/TSP) Alternate Team Leader; FERRO BRICENO PAULA VANESSA (INE/TSP); PEINADO LORENA MARIEL (INE/TSP); SANMARTIN BAEZ, ALVARO LUIS (LEG/SGO); DIAZ GILL VIRGINIA MARIA (LEG/SGO); GOMEZ DE LAS HERAS, EDUARDO (INE/TSP)
▪ Taxonomy:	Client Support
▪ Number and name of operation supported by the TC:	N/A
▪ Date of TC Abstract:	27 Jun 2024
▪ Beneficiary:	Secretaría de Transporte de Nación
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ IDB funding requested:	US\$200,000.00
▪ Local counterpart funding:	US\$0.00
▪ Disbursement period:	36 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):	No
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Social inclusion and equality ; Institutional capacity and rule of law; Persons with Disabilities; Environmental sustainability; Gender equality; Diversity

II. Objective and Justification

2.1 The objective of this TC is to contribute to the structuring of public policies that improve the efficiency, quality and sustainability of Public Passenger Transportation in Metropolitan Areas.

2.2 La mayor parte de la población argentina desarrolla sus vidas alrededor de los centros urbanos. En el año 2022, más del 92% de los habitantes (equivalente a 42,5 millones) reside en zonas urbanas. El crecimiento urbano ha tenido una distribución espacial notablemente desequilibrada: únicamente 25 núcleos urbanos sobrepasan los 150.000 habitantes, concentrando el 68% de la población urbana. Estos núcleos, en general, forman aglomerados que expanden sus límites abarcando diversas divisiones administrativas, integrando en su trayecto a localidades más pequeñas bajo un mismo entorno. De este conjunto, los cinco aglomerados más grandes concentran más de la mitad de la población urbana: la Región Metropolitana de Buenos Aires y las áreas metropolitanas de Córdoba, Rosario, Mendoza y San Miguel de Tucumán. En ese contexto, el transporte público urbano constituye un elemento esencial para el desarrollo sostenible de las ciudades. En Argentina, la responsabilidad del transporte urbano corresponde generalmente a los gobiernos municipales, y en algunos casos a los gobiernos provinciales. El gobierno nacional interviene activamente cuando las organizaciones metropolitanas exceden los límites provinciales, como es el caso de la RMBA.

Esta conformación y distribución de competencias genera compartimientos específicos en cada nivel gubernamental que multiplican las áreas que se ocupan de los mismos temas, aunque circunscriptos a su alcance jurisdiccional, además de problemas de planificación y eficiencia en los servicios prestados como sobreoferta en corredores principales, falta de cobertura en zonas periféricas, diferencias tarifarias o de calidad del servicio, etc. Adicionalmente, la compleja red de actores gubernamentales convive con actores privados influyentes (de mayor alcance territorial) que intervienen en la formulación de políticas, exacerbando aún más las dificultades para lograr una coordinación efectiva. La necesidad de establecer una autoridad unificada para el transporte en todo el aglomerado urbano ha sido un tema recurrente durante décadas, a medida que se constata la dificultad de lograr una gestión conjunta o acuerdos mínimos entre los diversos actores para resolver los desafíos fundamentales de la movilidad en la RMBA.

En el pasado reciente, se formó la Agencia de Transporte Metropolitana (ATM) para intentar de abordar este desafío, a través de un acuerdo tripartito en 2012 entre Nación, Provincia y Ciudad. No obstante, a pesar de este esfuerzo, la ATM se configura como un organismo meramente consultivo y de coordinación en temas de transporte y su infraestructura, careciendo de facultades ejecutivas, regulatorias y de planificación. Más allá de su limitado mandato, su escasa actividad ha contribuido a su consideración como un paradigma fallido de gobernanza de la movilidad. La CT se alinea con la segunda actualización de la Estrategia Institucional del Banco en los objetivos de “Reducir la pobreza y la desigualdad” y “Abordar el cambio climático”, y las áreas de enfoque operativo “Biodiversidad, capital natural y acción por el clima”, “Igualdad de género e inclusión de diversos grupos de población”, “Capacidad institucional, Estado de derecho y seguridad ciudadana”, y “Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva”. También se alinea a la Estrategia País de Argentina (GN-3051) en las áreas de “Reducción de la pobreza y protección social a los más vulnerables” y “Eficacia de las políticas públicas”.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 **Component I: Reformas institucionales.** Apoyo a la elaboración de lineamientos e instrumentos institucionales para la puesta en marcha de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana (ATAM), con documentos básicos para su instrumentación legal y financiera, y hoja de ruta de implementación.
- 3.2 **Component II: Difusión del conocimiento.** Talleres junto a representantes de otros países/ciudades en que se haya implementado una agencia de similares características para obtener lecciones aprendidas.

IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Reformas institucionales	US\$170,000.00	US\$0.00	US\$170,000.00
Difusión del conocimiento	US\$30,000.00	US\$0.00	US\$30,000.00
Total	US\$200,000.00	US\$0.00	US\$200,000.00

V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 Por solicitud del Gobierno de Argentina, el organismo ejecutor será el Banco a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios distintos a los de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. La División TSP estará a cargo de la preparación y publicación de solicitudes de manifestaciones de interés, la preparación

de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de consultores de acuerdo con los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas y la negociación de los respectivos contratos.

- 5.2 La ejecución de la CT por parte de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP) se justifica en las siguientes razones: (i) INE/TSP cuenta con los conocimientos especializados para brindar asistencia en temas de interés relacionados con la materia objeto de esta CT, con la capacidad de traer la experiencia y lecciones aprendidas a lo largo de la región para el desarrollo de los productos a ser elaborados; y (ii) el Banco, al ser un agente externo, cumple con un rol que permite facilitar la mediación y participación de diferentes organismos y actores involucrados.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 El principal riesgo que podría afectar la ejecución de las actividades previstas por esta CT está relacionado con las dificultades naturales de coordinación de la participación de los diversos sectores involucrados en el panorama de la movilidad urbana y los niveles de gobierno. Esto podría ralentizar los comentarios y el progreso general de los productos previstos. Para mitigar este riesgo, el Banco será la entidad ejecutora que lidere la coordinación y comunicación entre instituciones involucradas y consultores contratados. Además, en función de la actividad a desarrollar, el Banco definirá un comité de apoyo con actores clave, que participen en reuniones periódicas y presentaciones de avances.

VII. Environmental and Social Aspects

- 7.1 This TC does not have applicable requirements of the Bank's Environmental and Social Policy Framework (ESPF).