

TÉRMINOS DE REFERENCIA

DESARROLLO DE HERRAMIENTA TRANSPORATING (BENCHMARK REGIONAL PARA LA GESTIÓN EFICIENTE DE ACTIVOS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE)

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. **Antecedentes y Justificación**

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TranspoRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este

esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de todos los países participantes.

2. **Objetivos**

2.1. Diseñar TranspoRating, una herramienta de diagnóstico que permita evaluar sistemáticamente las capacidades institucionales y las prácticas de gestión de activos de transporte en los países de América Latina y el Caribe, adaptando el marco PIMA del FMI al sector transporte e incorporando componentes de gestión de activos viales (PIARC) y regulación de servicios.

3. **Actividades Clave**

3.1. El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades:

3.1.1. Diseño del marco metodológico

- Revisar y adaptar el marco PIMA del FMI al contexto del sector transporte en ALC.
- Integrar componentes de gestión de activos viales (PIARC) y elementos de regulación de servicios.
- Definir dimensiones, subdimensiones e indicadores de evaluación, con escalas de calificación y sistemas de ponderación.

3.1.2. Definición de la estructura técnica

- Elaborar cuestionarios estructurados para recopilación de información.
- Crear matrices de evaluación y guías de calificación.
- Diseñar plantillas de documentación y verificación de evidencias.
- Desarrollar formatos de presentación de resultados (scorecards, gráficos comparativos).

3.1.3. Elaboración de manual y publicación TranspoRating

- Preparar guía técnica con marco conceptual, instrucciones de aplicación y criterios de interpretación. Con procedimientos de validación y control de calidad de datos, ejemplos ilustrativos y casos de referencia

4. **Resultados y Productos Esperados**

- 4.1. Plan de trabajo
- 4.2. Marco conceptual de TranspoRating, incluyendo estructura de dimensiones, subdimensiones, indicadores y escalas de calificación
- 4.3. Paquete de instrumentos técnicos: cuestionarios, matrices de evaluación, guías de calificación y plantillas en formato digital editable.
- 4.4. Manual metodológico de TranspoRating con instrucciones detalladas de implementación y criterios de interpretación, validado técnicamente y recomendaciones para su aplicación regional.

5. **Calendario del Proyecto e Hitos**

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

Producto	Plazo
Plan de trabajo	Mes 1

Marco conceptual de TranspoRating	Mes 4
Paquete de instrumentos técnicos	Mes 5
Manual metodológico de TranspoRating	Mes 12

6. Requisitos de los Informes

- 6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos.

7. Otros Requisitos

- 7.1. **Educación:** Título de posgrado (maestría o doctorado) en economía, administración pública, ingeniería, transporte o disciplinas afines.
- 7.2. **Experiencia:** Al menos 5 años de experiencia relevante. Experiencia comprobada en desarrollo de metodologías de evaluación institucional, y en desarrollo internacional será valorada.
- 7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito. Se prefiere tener conocimientos adicionales de francés y portugués.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
- 8.2. **Duración:** 12 meses
- 8.3. **Fecha de inicio:** febrero 2026
- 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa
- 8.5. **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de Transporte.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos

Entregables	%
1. <i>Plan de trabajo</i>	25%
2. <i>Marco conceptual de TranspoRating</i>	25%
3. <i>Paquete de instrumentos técnicos</i>	25%
4. <i>Manual metodológico de TranspoRating</i>	25%
TOTAL	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA TRANSPORATING (BENCHMARK REGIONAL PARA LA GESTIÓN EFICIENTE DE ACTIVOS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE) EN 5 PAÍSES

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TransportRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de

todos los países participantes.

2. **Objetivos**

2.1. Implementar la herramienta TranspoRating en al menos cinco (5) países de América Latina y el Caribe para evaluar sus capacidades institucionales en gestión de activos de transporte, generando líneas base comparables y planes de mejora específicos para cada país participante.

3. **Actividades Clave**

El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades:

3.1. **Coordinación institucional**

- Coordinar con las instituciones beneficiarias de cada país para planificar la implementación.
- Identificar puntos focales y equipos técnicos en cada institución.
- Establecer cronogramas de trabajo país por país.

3.2. **Recopilación y validación de información**

- Liderar aplicación de cuestionarios y matrices de evaluación.
- Verificar la calidad y completitud de la información recopilada.
- Realizar entrevistas complementarias con funcionarios clave.
- Validar evidencias documentales presentadas por las instituciones.

3.3. **Análisis y calificación**

- Analizar la información recopilada aplicando los criterios de TranspoRating.
- Asignar calificaciones a cada indicador según la metodología establecida.
- Generar scorecards y gráficos comparativos para cada país.

3.4. **Elaboración de recomendaciones**

- Desarrollar planes de mejora específicos para cada país.
- Priorizar acciones según impacto y viabilidad de implementación.
- Identificar oportunidades de cooperación técnica y asistencia adicional.

3.5. **Análisis regional comparativo**

- Elaborar benchmarking regional con resultados de los cinco países.
- Identificar patrones comunes y buenas prácticas emergentes.
- Generar lecciones aprendidas sobre la aplicación de TranspoRating.

4. **Resultados y Productos Esperados**

4.1. Plan de implementación para cada país, incluyendo cronograma, plan de misión y actores identificados.

4.2. Cinco (5) informes de evaluación por país con resultados detallados de TranspoRating, incluyendo scorecards, análisis de brechas y planes de mejora específicos.

4.3. Informe regional comparativo con benchmarking entre países, análisis de patrones regionales y recomendaciones de política.

4.4. Informe final con mejoras técnicas de la herramienta y recomendaciones para futuras aplicaciones.

5. **Calendario del Proyecto e Hitos**

5.1 Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

Producto	Plazo
Plan de implementación para cada país, incluyendo cronograma, plan de misión y actores identificados.	Mes 1
Informes de evaluación país 1 y 2 con resultados detallados de TranspoRating	Mes 4
Informes de evaluación país 3, 4 y 5 con resultados detallados de TranspoRating	Mes 7
Informe benchmarking entre países, y recomendaciones de política.	Mes 11
Informe final con mejoras técnicas de la herramienta y recomendaciones para futuras aplicaciones.	Mes 12

6. Requisitos de los Informes

6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos.

7. Otros Requisitos

7.1. **Educación:** Título universitario en economía, ingeniería, transporte, administración pública o disciplinas afines. Se valorará maestría en áreas relacionadas.

7.2. **Experiencia:** Mínimo cinco (5) años de experiencia profesional relevante. Se valorará experiencia en aplicación de metodologías de evaluación institucional, conocimiento de métodos de entrevista y habilidades interpersonales, al igual que experiencia trabajando con instituciones públicas del sector transporte en ALC. Experiencia en proyectos regionales será altamente valorada.

7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito. Se prefiere tener conocimientos adicionales de francés y portugués.

8. Supervisión e Informes

8.1 **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2 **Duración:** 12 meses

8.3 **Fecha de inicio:** Noviembre 2026

8.4 **Ubicación:** Consultoría externa

8.5 **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de Transporte.

9. Calendario de Pagos

9.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El

Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

9.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos

Entregables	%
1. <i>Plan de implementación para cada país, incluyendo cronograma, plan de misión y actores identificados.</i>	20%
2. <i>Informes de evaluación país 1 y 2 con resultados detallados de TranspoRating</i>	20%
3. <i>Informes de evaluación país 3, 4 y 5 con resultados detallados de TranspoRating</i>	20%
4. <i>Informe benchmarking entre países, y recomendaciones de política.</i>	20%
5. <i>Informe final con mejoras técnicas de la herramienta y recomendaciones para futuras aplicaciones.</i>	20%
TOTAL 100%	

TÉRMINOS DE REFERENCIA

GUÍA REGIONAL DE APLICACIÓN PARA ESTÁNDARES DE GESTIÓN DE ACTIVOS RESILIENTES EN TRANSPORTE

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TranspoRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de

estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de todos los países participantes.

2. **Objetivos**

- 2.1. Desarrollar una guía regional práctica que compile y sistematice buenas prácticas en gestión de activos de transporte viales, integrando resiliencia climática y herramientas digitales, para orientar a las instituciones públicas de ALC en la implementación de sistemas efectivos de gestión de activos a lo largo de su ciclo de vida, centrada en la integración y aplicación de estándares existentes de gestión de activos.

3. **Actividades Clave**

El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades principales:

3.1. **Investigación y recopilación de buenas prácticas y barreras de adopción**

- Realizar entrevistas con agencias viales y organismos de transporte de la región.
- Identificar casos exitosos de gestión de activos viales en ALC y a nivel internacional.
- Identificar barreras para la adopción de buenas prácticas.
- Documentar lecciones aprendidas de implementaciones exitosas y fallidas.
- Analizar esquemas de colaboración público-privada en gestión de activos.
- Revisar estándares internacionales (ISO 55000, PIARC, AASHTO) y su aplicación en la región.
- Analizar el uso de herramientas digitales y tecnologías emergentes en gestión de activos.

3.2. **Integración de perspectiva de resiliencia**

- Incorporar consideraciones de adaptación a eventos climáticos extremos en la gestión de activos viales.
- Documentar prácticas de evaluación de vulnerabilidad y gestión de riesgos ambientales en ciclo de vida de activos.

3.3. **Validación con actores públicos y privados**

- Organizar talleres de validación con agencias viales, empresas constructoras y consultores. Incorporar retroalimentación de múltiples actores del sector. Ajustar contenidos según necesidades y contextos identificados.

3.4. **Desarrollo de la guía regional**

- Desarrollo, redacción de guía, con pasos de implementación, recursos necesarios y ejemplos. Incluir herramientas, plantillas y listas de verificación aplicables.

4. **Resultados y Productos Esperados**

4.1. Plan de trabajo detallado de consultoría

4.2. Documento de investigación con mapeo de buenas prácticas en gestión de activos viales a nivel regional e internacional.

4.3. Informe de análisis de experiencias regionales con barreras y facilitadores identificados, casos exitosos y experiencias fallidas.

4.4. Informe de talleres de validación con memorias y ajustes incorporados.

4.5. Guía regional para la implementación de buenas prácticas en gestión de activos

viales.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

Producto	Plazo
Plan de trabajo detallado de consultoría	Mes 1
Documento de investigación con mapeo de buenas prácticas en gestión de activos viales a nivel regional e internacional.	Mes 4
Informe de análisis de experiencias regionales con barreras y facilitadores identificados, casos exitosos y experiencias fallidas.	Mes 7
Informe de talleres de validación.	Mes 11
Guía regional para la implementación de buenas prácticas en gestión de activos viales.	Mes 12

6. Requisitos de los Informes

6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

7. Otros Requisitos

7.1. **Educación:** Título universitario en ingeniería civil, transporte o infraestructura, con maestría deseable en gestión de activos, ingeniería de proyectos o áreas afines.

7.2. **Experiencia:** Experiencia comprobada en gestión de activos de transporte y conocimiento de normas ISO 55000. Experiencia en elaboración de guías técnicas, manuales o documentos normativos. Conocimiento de herramientas digitales y tecnologías para gestión de activos. Experiencia trabajando con agencias viales de América Latina y el Caribe y liderando proyectos colaborativos.

7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito. Se prefiere tener conocimientos adicionales de francés y portugués.

8. Supervisión e Informes

8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2. **Duración:** 12 meses

8.3. **Fecha de inicio:** febrero 2026

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa

8.5. **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de

Transporte.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos

Entregables	%
1. Plan de trabajo detallado de consultoría	20%
2. Documento de investigación con mapeo de buenas prácticas en gestión de activos viales a nivel regional e internacional.	20%
3. Informe de análisis de experiencias regionales con barreras y facilitadores identificados, casos exitosos y experiencias fallidas.	20%
4. Informe de talleres de validación.	20%
5. Guía regional para la implementación de buenas prácticas en gestión de activos viales.	20%
TOTAL 100%	

TÉRMINOS DE REFERENCIA

ANÁLISIS DE MEJORA DE CALIDAD REGULATORIA, CON DESARROLLO DE METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN REGIONAL

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. La insuficiente calidad de los servicios de transporte incrementa los costos logísticos y disminuye la competitividad regional. Los gobiernos desempeñan un rol fundamental en la regulación de estos servicios mediante instrumentos como tarifas, normas de calidad e incentivos de inversión, con el objetivo de satisfacer la demanda, cumplir estándares mínimos y ofrecer precios asequibles al menor costo posible. Sin embargo, la regulación va más allá de criterios técnicos: es el resultado de complejas negociaciones políticas influenciadas por la historia,

valores y estructuras institucionales de cada país. En este contexto, la Evaluación de Calidad Regulatoria se convierte en una herramienta sistemática basada en evidencia que permite a los tomadores de decisiones clarificar objetivos, identificar opciones factibles, evaluar impactos esperados y predecir resultados, promoviendo así regulaciones más eficientes, equitativas, transparentes y orientadas al interés público. Sin este análisis basado en evidencia, las regulaciones pueden ser subóptimas o contraproducentes, perpetuando ineficiencias y limitando el desarrollo competitivo del sector.

1.5. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TranspoRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de todos los países participantes.

2. Objetivos

2.1. Desarrollar un marco metodológico regional para evaluar la calidad regulatoria de servicios de transporte en América Latina y el Caribe, mediante el análisis de modelos de gobernanza regulatoria y su impacto en la inversión, productividad y eficiencia del sector, generando recomendaciones basadas en evidencia para la modernización de marcos institucionales y regulatorios.

3. Actividades Clave

El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades principales:

3.1. Revisión de marcos regulatorios y desarrollo metodológico

- Analizar marcos regulatorios de servicios de transporte en países de referencia internacional y revisar literatura académica sobre gobernanza regulatoria.
- Identificar indicadores de calidad regulatoria utilizados por organizaciones internacionales (OCDE, Banco Mundial).
- Diseñar marco metodológico con dimensiones, indicadores y criterios de evaluación de calidad regulatoria para servicios de transporte.

3.2. Análisis de modelos regulatorios en ALC y formulación de recomendaciones

- Realizar estudios de caso estructurados en al menos cinco (5) países de la región.
- Analizar diferentes modelos de gobernanza regulatoria en transporte.
- Evaluar el impacto de marcos regulatorios en competencia, inversión privada y calidad de servicios.
- Identificar barreras regulatorias que limitan eficiencia y participación del sector privado.
- Recopilar y sistematizar datos sobre marcos regulatorios, inversión, productividad y calidad de servicios.
- Generar evidencia cuantitativa sobre el impacto de diferentes modelos regulatorios.

3.3. Identificar buenas prácticas regulatorias emergentes de la región.

- Proponer lineamientos para reformas institucionales orientadas a mejorar calidad

regulatoria.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo de consultoría
- 4.2. Informe de avance de revisión de marcos regulatorios internacionales con propuesta metodológica para evaluación de calidad regulatoria en servicios de transporte.
- 4.3. Informe de avance de análisis de modelos regulatorios en ALC con al menos cinco (5) estudios de caso estructurados y análisis estadístico sobre impacto en inversión, productividad y eficiencia.
- 4.4. Publicación regional sobre calidad regulatoria en servicios de transporte que incluya: (i) análisis de modelos de gobernanza; (ii) metodología de evaluación validada con dimensiones, indicadores e instrumentos; (iii) buenas prácticas identificadas; y (iv) recomendaciones de política basadas en evidencia.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

- 5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

Producto	Plazo
<i>Plan de trabajo de consultoría</i>	Mes 1
<i>Informe de avance #1</i>	Mes 4
<i>Informe de avance #2 con (5) estudios de caso estructurados y análisis estadístico sobre impacto en inversión, productividad y eficiencia.</i>	Mes 8
<i>Publicación regional sobre calidad regulatoria en servicios de transporte</i>	Mes 12

6. Requisitos de los Informes

- 6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

7. Otros Requisitos

- 7.1. **Educación:** Título de posgrado (maestría o doctorado) en economía, derecho, administración pública, políticas públicas o disciplinas afines, con especialización en regulación económica o sectorial.
- 7.2. **Experiencia:** Mínimo diez (10) años de experiencia profesional relevante. Experiencia comprobada en análisis de calidad regulatoria. Capacidad demostrada en análisis estadístico aplicado a políticas públicas, conocimiento profundo de teoría de regulación económica y gobernanza sectorial. Publicaciones académicas en temas de regulación, economía del transporte o políticas públicas será altamente valorado.
- 7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito. Se prefiere tener conocimientos adicionales de francés y portugués.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma

alzada

8.2. **Duración:** 6 meses

8.3. **Fecha de inicio:** febrero 2026

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa

8.5. **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de Transporte.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos

<i>Entregables</i>	<i>%</i>
<i>Plan de trabajo de consultoría</i>	25%
<i>Informe de avance #1</i>	25%
<i>Informe de avance #2 con (5) estudios de caso estructurados y análisis estadístico sobre impacto en inversión, productividad y eficiencia.</i>	25%
<i>Publicación regional sobre calidad regulatoria en servicios de transporte</i>	25%
TOTAL	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

APOYO A LA COORDINACIÓN DEL PROYECTO

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TranspoRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de

todos los países participantes.

2. **Objetivos**

- 2.1. Brindar apoyo técnico y operativo a la coordinación general del proyecto *TranspoRating*, asegurando el cumplimiento de los cronogramas, la coherencia técnica entre los distintos componentes, y la adecuada comunicación con los países beneficiarios, aliados técnicos y equipos del BID.

3. **Actividades Clave**

El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades principales:

3.1. Apoyo a la planificación y gestión del proyecto

- Elaborar y mantener actualizado el plan de trabajo y cronograma detallado de actividades y adquisiciones.
- Hacer seguimiento al cumplimiento de hitos, entregables y compromisos de cada componente.
- Apoyar la preparación de informes de avance técnico y financiero.

3.2. Coordinación interinstitucional

- Servir como punto de enlace entre el BID, las contrapartes nacionales (MOPC Paraguay, MTOP Uruguay, MOP El Salvador, ME Argentina) y socios estratégicos (PIARC, FMI).
- Coordinar reuniones periódicas del Comité Directivo del Proyecto (CDP), preparar agendas, minutos y documentación de respaldo
- Facilitar la recolección y validación de información proveniente de las instituciones beneficiarias para el desarrollo de *TranspoRating* y otros productos.

3.3. Apoyo técnico transversal

- Contribuir a la revisión técnica de entregables y reportes de las consultorías bajo los componentes 1, 2 y 3.
- Asegurar la consistencia entre los productos de conocimiento, los indicadores de resultados y las metas de la matriz de resultados.
- Apoyar la preparación de términos de referencia y documentos contractuales relacionados con nuevas consultorías o actividades.

3.4. Monitoreo, seguimiento y evaluación

- Consolidar los indicadores de resultados y productos según la matriz de resultados y el sistema de seguimiento del BID.
- Apoyar la preparación del informe de evaluación intermedia y final del BPR, sistematizando aprendizajes y recomendaciones.

3.5. Comunicación y diseminación

- Apoyar la preparación logística y técnica de los talleres regionales, reuniones virtuales y el Diálogo Regional de Política.
- Colaborar en la redacción y edición de materiales de difusión, notas técnicas o presentaciones para eventos y misiones.
- Mantener actualizado el repositorio de productos de conocimiento y el archivo

documental del proyecto.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo.
- 4.2. Informe año 1.
- 4.3. Informe año 2.
- 4.4. Informe año 3.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

- 5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- Plan de trabajo: 2 semanas luego de firmado el contrato.
- Informe año 1: 6 meses luego de firmado el contrato.
- Informe año 2: 18 meses luego de firmado el contrato.
- Informe año 3: 30 meses luego de firmado el contrato.

6. Requisitos de los Informes

- 6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

7. Otros Requisitos

- 7.1. **Educación:** Título universitario en economía, ingeniería, administración pública o áreas afines, preferiblemente con maestría en gestión de proyectos.
- 7.2. **Experiencia:** Al menos cinco (5) años de experiencia en gestión o coordinación de proyectos de desarrollo, preferiblemente financiados por organismos multilaterales. Se valorará experiencia demostrada en coordinación interinstitucional y trabajo con equipos multidisciplinarios.
- 7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
- 8.2. **Duración:** 30 meses
- 8.3. **Fecha de inicio:** abril 2026
- 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa
- 8.5. **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de Transporte.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
6. <i>Plan de trabajo</i>	10
7. <i>Informe año 1</i>	30
8. <i>Informe año 2</i>	30
9. <i>Informe año 3</i>	30
TOTAL	100

TÉRMINOS DE REFERENCIA

DESARROLLO DE PRODUCTOS DE CONOCIMIENTO ORIENTADOS A LOS TALLERES REGIONALES

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. **Antecedentes y Justificación**

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TranspoRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de

todos los países participantes.

2. Objetivos

2.1. El objetivo general de la consultoría es diseñar, elaborar y sistematizar productos de conocimiento derivados de los resultados y experiencias obtenidas durante la implementación del Bien Público Regional *TranspoRating*, con el fin de apoyar los talleres regionales de intercambio y capacitación, y difundir buenas prácticas sobre gestión de activos y calidad regulatoria en el sector transporte.

3. Actividades Clave

El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades principales:

3.1. Revisión y análisis de resultados del BPR

- Recopilar información y evidencias generadas por los componentes I y II (*TranspoRating* y modelo de calidad regulatoria).
- Sistematizar los principales hallazgos, lecciones aprendidas y recomendaciones institucionales surgidas de la implementación en los países participantes.
- Identificar casos destacados o experiencias innovadoras que sirvan como ejemplos regionales.

3.2. Diseño metodológico y conceptual de los productos de conocimiento

- Definir los tipos de productos (p. ej., policy briefs, notas técnicas, infografías, videos explicativos, guías metodológicas o presentaciones interactivas).
- Elaborar una estructura narrativa común que asegure coherencia entre los distintos productos.
- Coordinar con el BID y con los puntos focales nacionales para validar los enfoques y mensajes clave.

3.3. Elaboración de los productos de conocimiento

- Redactar y diseñar los productos en formatos adaptados a los públicos objetivo (técnicos, tomadores de decisión, académicos, organismos multilaterales).
- Incorporar datos, gráficos, mapas y evidencias cuantitativas del BPR.
- Integrar recomendaciones de política y buenas prácticas internacionales adaptadas al contexto de ALC.
- Preparar versiones en español e inglés, según los requerimientos del BID.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo y metodología.
- 4.2. Informe de sistematización de hallazgos del BPR.
- 4.3. Al menos tres productos de conocimiento (por ejemplo: nota técnica, guía, presentación interactiva).
- 4.4. Informe final con lecciones aprendidas y recomendaciones de política pública.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

- 5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- Plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la

consultoría.

- Productos de conocimiento.
- Informe final de lecciones aprendidas.

6. **Requisitos de los Informes**

6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

7. **Otros Requisitos**

7.1. **Educación:** Maestría en economía, ingeniería, administración pública o áreas afines.

7.2. **Experiencia:** Al menos cinco (5) años de experiencia en análisis institucional o regulatorio del sector transporte y experiencia en desarrollo de productos de conocimiento.

7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito.

8. **Supervisión e Informes**

8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2. **Duración:** 6 meses

8.3. **Fecha de inicio:** junio 2027

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa

8.5. **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de Transporte.

9. **Calendario de Pagos**

9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. Plan de trabajo	10
2. Productos de conocimiento	60
3. Informe final	30

TOTAL	100%
--------------	------

TÉRMINOS DE REFERENCIA

EVALUACIÓN DEL PROYECTO

REGIONAL

RG-T4879

TranspoRating: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte

<https://www.iadb.org/en/project/RG-T4879>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. América Latina y el Caribe enfrenta una brecha estructural en infraestructura de transporte, tanto en cobertura como en calidad de los servicios. La inversión en mantenimiento es insuficiente —se estima que debería alcanzar al menos 0,6% del PIB anual— y la eficiencia del gasto público sigue siendo limitada. En un contexto de creciente deuda pública, maximizar el retorno de las inversiones en transporte resulta esencial. Para ello, es clave fortalecer las capacidades institucionales en planificación, ejecución y mantenimiento de activos, dado que existe una correlación directa entre instituciones sólidas y un mejor desempeño del sector.
- 1.2. A nivel global, existen marcos como el Public Investment Management Assessment (PIMA) del FMI, que evalúan la gestión de la inversión pública. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las particularidades del sector transporte ni las condiciones institucionales de los países de la región. En ALC, la falta de metodologías estandarizadas y herramientas tecnológicas limita la eficiencia en la gestión de activos viales, mientras que los marcos regulatorios obsoletos reducen el aprovechamiento del patrimonio público no financiero. Adaptar estos instrumentos al contexto regional y sectorial es crucial para promover su apropiación institucional y fortalecer la gobernanza de la infraestructura.
- 1.3. En el caso de la infraestructura vial, la región muestra brechas significativas en calidad de datos, estrategias de mantenimiento y aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000. La carencia de capacidades técnicas y procesos formales de gestión se traduce en un deterioro del patrimonio vial y en niveles de servicio por debajo de las expectativas ciudadanas. Implementar metodologías modernas de gestión de activos —más allá de los sistemas de pavimentos o puentes— permitiría decisiones basadas en evidencia, mayor transparencia y eficiencia fiscal. Estudios internacionales señalan que una buena gestión de activos puede generar beneficios económicos equivalentes a hasta 3% del PIB anual.
- 1.4. Frente a estos desafíos, la cooperación técnica RG-T4879 representa una oportunidad para desarrollar soluciones conjuntas y escalables. El Bien Público Regional TranspoRating propone crear herramientas comparables y adaptadas al contexto latinoamericano, que permitan evaluar capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencia. Este esfuerzo fortalecerá la gestión de activos de transporte y la regulación de los servicios, fomentando la transferencia de conocimiento, la adopción de estándares comunes y la generación de economías de escala en beneficio de

todos los países participantes.

2. **Objetivos**

2.1. El objetivo general de la consultoría es efectuar la evaluación final de los 3 (tres) componentes de la CT para mejorar la eficiencia del sector transporte en ALC a través de la creación de herramientas para la evaluación de sus capacidades institucionales, la calidad regulatoria, y el estado de la gestión de activos en el sector de transporte, con base en los objetivos, indicadores, metas y actividades previstas en los documentos oficiales como el documento de CT y la matriz de resultados de la CT.

3. **Actividades Clave**

El consultor deberá desarrollar las siguientes actividades principales:

- Presentar la Propuesta del Plan de Trabajo: en el mismo se debe incluir el diseño y aplicación de todas las entrevistas, encuestas, talleres, listas de verificación, etc., o medios para recabar la información, así como el mecanismo para aplicar cada instrumento.
- Planear la evaluación en coordinación con el Organismo Ejecutor.
- Preparar y coordinar viajes y desplazamientos a la región.
- Estudiar los documentos internos del proyecto como el documento de CT, la matriz de resultados, etc.
- Entrevistar a los principales actores del proyecto.
- Desarrollar el diseño, tabulación, aplicación y análisis de las encuestas a actores-socios del proyecto.
- Evaluar el desarrollo y avance de cada componente del proyecto.
- Identificar los logros del proyecto para crear mecanismos técnico-legales para mejorar la eficiencia del sector transporte en ALC a través de la creación de herramientas para la evaluación de sus capacidades institucionales, la calidad regulatoria, y el estado de la gestión de activos en el sector de transporte como un bien público regional.
- Asegurar que la metodología de trabajo y el informe resultante estén estructurados de forma que al evaluar el impacto se puedan determinar los logros del proyecto como un bien público regional en Argentina, El Salvador, Paraguay y Uruguay.
- Coordinar y facilitar un taller presentación de los resultados de la evaluación con las conclusiones de la evaluación.

4. **Resultados y Productos Esperados**

- 4.1. Plan de trabajo y metodología de análisis aprobados.
- 4.2. Informe borrador de la Evaluación Final.
- 4.3. Informe final de la Evaluación Final.

5. **Calendario del Proyecto e Hitos**

- 5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:
- 5.2. **Entregable 1. Plan de Trabajo: 1 semana luego de la firma del contrato.** Para

la elaboración del Plan de Trabajo, se entregará al Consultor seleccionado un paquete con toda la información disponible, documentos e informes del proyecto, como un sustento para la elaboración de este. La Propuesta del Plan de Trabajo deberá considerar al menos lo siguiente:

- El diseño de los instrumentos y mecanismos para recopilación de la información: entrevistas, encuestas, talleres, listas de verificación, planificación de una reunión para la presentación de resultados, etc.;
- El mecanismo para la aplicación de cada uno de los instrumentos para la recopilación y los recursos necesarios;
- El cronograma de trabajo; y
- La propuesta de contenido de informe.

5.3. Entregable 2. Informe Borrador de la Evaluación Final: 4 semanas luego de la firma del contrato. el contenido del Informe deberá incluir los siguientes elementos, y deberá ser preparado conforme a los formatos y estándares de informes del BID.

- **Diagnóstico:**
 - Comparación en forma integrada de las actividades programadas y ejecutadas, alcances obtenidos y el agrado de cumplimiento de los objetivos y metas del proyecto con base en la matriz de resultados vigente.
 - Determinación de los efectos e impactos del proyecto, la calidad de acciones ejecutadas y metodologías asociadas.
 - Determinar logros en cuanto a indicadores de: insumo, proceso, productos, resultados, desempeño e impacto.
 - Evaluar los alcances obtenidos en lo correspondiente a lo administrativo, financiero, económico e institucional en la ejecución del proyecto.
 - Evaluación de las debilidades y fortalezas de los procesos asociados a la ejecución del proyecto.
 - Un análisis sobre la eficiencia en el uso de los recursos humanos, financieros y materiales del proyecto.
 - Un análisis del nivel de participación de los diversos actores interesados y del grado de aceptación logrado del proyecto por los participantes.
 - Un análisis del cumplimiento de los supuestos del proyecto.
 - Un análisis del modelo de gobernanza logrado.
 - Realizar un análisis sobre la organización y administración del proyecto para la ejecución de las acciones.
 - Evaluar si se logró establecer o fortalecer un dialogo regional frente a la problemática que plantea dar respuesta el proyecto, alcanzando consensos y acción colectiva entre los participantes. Analizar si los beneficios del BPR fueron o podrían ser escalados a otros países de la región que no participaron del proyecto.
- **Lecciones Aprendidas**

- Identificar y describir las lecciones aprendidas durante la ejecución del proyecto en los distintos componentes.
- **Informe Final del Proyecto**
- Preparación del Informe Final de Proyecto de acuerdo con los estándares y formatos BID.
- **Conclusiones y Recomendaciones**
- Identificar aquellas áreas o componentes que después de la evaluación presenten vacíos en el proyecto, los cuales podrán ser ejecutados posteriormente y la elaboración de propuestas futuras (seguimiento o ampliación a otras fases).
- **Presentación**
- Presentación de los resultados de evaluación detallando las conclusiones y recomendaciones principales de la consultoría.

5.4. Entregable 3. Informe Final de la Evaluación Final: 8 semanas luego de la firma del contrato. El contenido del Informe Borrador con las incorporaciones de observaciones realizadas por el BID y las conclusiones de la reunión de presentación de resultados.

6. Requisitos de los Informes

6.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

7. Otros Requisitos

7.1. **Educación:** Maestría en economía, ingeniería, administración pública o áreas afines, preferiblemente con maestría en economía aplicada, políticas públicas, infraestructura o transporte.

7.2. **Experiencia:** Al menos cinco (5) años de experiencia progresiva en gestión y/o evaluación de proyectos de cooperación regional en los países de LAC con amplios conocimientos en el área de transporte.

7.3. **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito.

8. Supervisión e Informes

8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2. **Duración:** 3 meses

8.3. **Fecha de inicio:** junio 2028

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa

8.5. **Persona responsable:** Andrés Pereyra, Especialista Líder, División de Transporte.

9. Calendario de Pagos

9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El

Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. <i>Plan de trabajo</i>	30
2. <i>Informe borrador de la evaluación fina</i>	40
3. <i>Informe final de la evaluación final</i>	40
TOTAL	100