

REGIONAL

TRANSPORATING: BENCHMARK REGIONAL PARA LA GESTIÓN EFICIENTE DE ACTIVOS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE

(RG-T4879)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Pereyra Da Luz, Andres (INE/TSP); Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto: Caldo, Alejandra Anahi (INE/TSP); Montes Calero, Laureen Elieth (INE/TSP); Abogado: Becker Seco, Rosario Paz (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Abad, Julieta (INE/TSP); Calle Jorda, Adriana Lucia (INE/TSP); Cruz Moreno, Paula Melisa (INE/TSP); Fernandez Ovelar Paloma Victoria (INE/TSP); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Garcia Nores, Luciana Victoria (VPC/VPC); Nogueira, Felipe Honorio (VPC/VPC); Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP); Zambrano Duque Ana Maria (INE/TSP);

REGIONAL		
TRANSPORATING: BENCHMARK REGIONAL PARA LA GESTIÓN EFICIENTE DE ACTIVOS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE		
RG-T4879		
RESUMEN DEL PROYECTO		
Tipo de Operación:	Cooperación Técnica	
Sector:	TRANSPORTE	
Subsector:	TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBUSES, TRENES, VEHÍCULOS A TRACCIÓN POR CABLE) INFRAESTRUCTURA Y EQUIPO	
Taxonomía de la CT:	Apoyo al Cliente	
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	N/A	
Unidad Técnica Responsable:	INE/TSP-Transporte	
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	INE/TSP-Transporte	
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank	
OBJETIVO DEL PROYECTO		
El objetivo general es 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. Estas herramientas facilitarán la formulación de políticas y reformas basadas en evidencias, promoviendo una mejor asignación del gasto público y una mayor resiliencia de la infraestructura.		
INFORMACIÓN FINANCIERA		
Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	W1A - OC SDP Ventanilla 1 - Bienes públicos regionales	760.000
Financiamiento Total		760.000
Financiamiento de Contrapartida		120.000
Presupuesto Total del Proyecto		880.000
Donantes:	N/A	
Periodo de Desembolso:	36 meses	
Periodo de Ejecución:	36 meses	
INFORMACIÓN FINANCIERA ADICIONAL		
N/A		

I. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVO

- 1.1 **Diagnóstico.** América Latina y el Caribe (ALC) enfrenta un desafío que limita su potencial de desarrollo: la brecha en la cobertura de la infraestructura de transporte e insuficiente calidad de los servicios asociados. La región presenta un déficit crónico de inversión para expandir y mantener su infraestructura de transporte. Se estima que, en promedio, los países de la región deberían invertir anualmente 0.6% de su PIB en mantenimiento para cerrar esta brecha (Brichetti et al, 2021)¹. El problema no radica solamente en la disponibilidad de recursos financieros, sino también en la necesidad de mejorar la eficiencia del gasto en el sector. En un contexto macroeconómico caracterizado por la tendencia actual de aumento de la deuda pública, resulta imperativo maximizar el retorno de cada inversión, especialmente en infraestructura de transporte, dada la magnitud de los montos involucrados. Fortalecer la capacidad institucional en la gestión de las inversiones y mantenimiento de los activos es fundamental para reducir la brecha de infraestructura. A pesar de ciertos avances recientes, no se ha materializado el potencial que podría tener una buena planificación, inversión y gestión de activos en transporte, principalmente debido a limitaciones institucionales. Esto es relevante ya que existe una fuerte correlación entre mejores capacidades institucionales y mayor eficiencia del sector transporte (Alberti y Pereyra, 2018).
- 1.2 Existen marcos e instrumentos internacionales para la mejora del ciclo de inversión pública, pero requieren adaptación a los contextos específicos regionales y sectoriales. Uno de los más reconocidos es el Public Investment Management Assessment (PIMA), creado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en el 2015², que permite evaluar de forma integral la gestión de la inversión pública y la gobernanza de la infraestructura. No obstante, este marco no está centrado específicamente en el sector transporte. El PIMA analiza las fases de planificación, asignación e implementación de proyectos, así como factores transversales como el marco legal, los sistemas tecnológicos y la capacidad institucional. Desde su lanzamiento ha contribuido a que numerosos países identifiquen áreas de mejora y fortalezcan la efectividad de sus inversiones públicas.
- 1.3 En ALC no se han aprovechado los beneficios económicos y sociales que podrían generar los activos públicos no financieros como puede ser la infraestructura de transporte. La falta de instrumentos adecuados de gestión, la limitada adopción de herramientas tecnológicas, y la presencia de marcos regulatorios obsoletos, restringen el potencial de estos activos (*García Mejía et al.* 2021)³. La región tampoco cuenta con metodologías o herramientas estandarizadas para la gestión

¹ Brichetti, Juan Pablo, Leonardo Mastronardi, María Eugenia Rivas, Tomás Serebrisky, y Ben Solís. 2021. The Infrastructure Gap in Latin America and the Caribbean: Investment Needed Through 2030 to Meet the Sustainable Development Goals. Inter-American Development Bank. doi:10.18235/0003759

² International Monetary Fund. "What Is PIMA". Infrastructure Governance Facility. <https://infrastructuregovern.imf.org/content/PIMA/Home/PimaTool/What-is-PIMA.html>

³ García Mejía, Mauricio, Alejandro Pareja, Pedro Farias, Olga Kaganova, Ian Ball, Dag Dettter, Mauricio García Mejía, Alejandro Pareja, y Pedro Farias. 2021. Nuestra riqueza inexplorada: hacia una gestión moderna de los activos públicos. Inter-American Development Bank. doi:10.18235/0003775

de activos de transporte (Flintsch 2019)⁴. Dada su importancia y los beneficios comprobados a nivel de eficiencia operacional (Maletič et al, 2020)⁵, resulta fundamental identificar porque la adopción de dichas metodologías o herramientas sigue siendo limitada en la región. Desarrollar herramientas adaptadas a los contextos locales es fundamental para promover su apropiación institucional y fortalecer la capacidad de los organismos responsables de invertir y gestionar los activos de transporte en la región.

- 1.4 En el caso particular de la infraestructura vial, la región presenta brechas significativas y alta heterogeneidad en sus capacidades institucionales para la gestión de sus activos de transporte. La mayoría de los países carece de procesos formales de aseguramiento de calidad de datos y de estrategias específicas para la red vial, lo que limita el conocimiento y la aplicación de estándares internacionales como la norma ISO 55000 (Flintsch, 2019). Las agencias viales reportan la necesidad de capacitación y apoyo técnico para avanzar en los procesos de gestión. Por ende, el patrimonio vial presenta serios problemas de mantenimiento y existe una brecha considerable entre las expectativas de los usuarios y el nivel de servicio brindado.
- 1.5 La gestión de activos viales debe entenderse como un marco integral que permite equilibrar costos, riesgos, oportunidades y beneficios a lo largo del ciclo de vida de la infraestructura. Implementar metodologías modernas de gestión de activos, más allá de sistemas informáticos de pavimentos o puentes, favorece la toma de decisiones basadas en evidencia, la transparencia institucional y la sostenibilidad del gasto. Estudios internacionales demuestran que las organizaciones que aplican buenas prácticas de gestión de activos logran mejoras significativas en desempeño operativo, eficiencia financiera y satisfacción del usuario (Maletič et al., 2020; Alsayouf et al., 2021).
- 1.6 En este contexto, fortalecer la gestión de activos viales en ALC no solo es una cuestión técnica, sino también estratégica para la sostenibilidad fiscal y el aprovechamiento del patrimonio público. Una administración más eficiente de los activos puede generar importantes beneficios económicos equivalentes hasta al 3% del PIB anual (IMF, 2018), y contribuir a una infraestructura más resiliente y equitativa.
- 1.7 La insuficiente calidad de los servicios de transporte en ALC incrementa los costos logísticos y disminuye la competitividad regional (BID, 2020)⁶. En este sentido, no existen instrumentos que permitan evaluar la calidad regulatoria de los servicios de transporte. Esta carencia de información y análisis limita la capacidad del sector público para diseñar e implementar políticas de mejora del desempeño.

⁴ Flintsch, Gerardo W. 2019. Estado de la gestión de activos viales en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). doi:10.18235/0001785.

⁵ Maletič, Damjan, Matjaž Maletič, Basim Al-Najjar, y Boštjan Gomišček. 2020. "An Analysis of Physical Asset Management Core Practices and Their Influence on Operational Performance". *Sustainability* 12(21): 9097. doi:10.3390/su12219097.

⁶ Cavallo, Eduardo, Andrew Powell, y Tomás Serebrisky. 2020. De Estructuras a Servicios: El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe. Interamerican Development Bank. doi:10.18235/0002505.

- 1.8 Estos desafíos conjuntos son también una oportunidad para avanzar en la creación de soluciones compartidas que, individualmente, serían costosas e inviables. Para ello se plantea el desarrollo de este Bien Público Regional (BPR) que propone un abordaje colectivo y estructurado mediante el desarrollo de herramientas adaptadas al contexto regional, que permitan identificar patrones comunes, fortalecer las capacidades institucionales y la gestión de activos de transporte y mejorar los esquemas regulatorios en el sector. La cooperación regional fomentará un entendimiento común entre las partes interesadas sobre reformas regulatorias, gestión de activos y arreglos institucionales, facilitando así la transferencia de conocimiento entre instituciones pares. Este BPR, a través de TranspoRating, responde a estos desafíos, mediante la creación de un conjunto de instrumentos técnicos que permitirá a los países participantes evaluar sistemáticamente sus capacidades institucionales, identificar brechas críticas y orientar reformas basadas en evidencias. Este BPR constituye una oportunidad única para que los países beneficiarios, junto con el BID y con el respaldo socios técnicos, desarrollen un espacio conjunto de aprendizaje e intercambio orientado al fortalecimiento institucional, mientras se genera un kit de herramientas replicable y escalable hacia otros países. Asimismo, el BPR contribuirá a cerrar la brecha de conocimiento en materia de regulación de servicios de transporte, permitiendo identificar buenas prácticas, y así modernizar los mercados y la oferta de servicios de transporte.
- 1.9 **Solicitud.** Los gobiernos de Argentina, El Salvador, Paraguay y Uruguay han expresado interés en fortalecer la eficiencia del sector transporte mediante el desarrollo de estándares comunes de gestión de activos y marcos regulatorios para los servicios de transporte. Con este propósito, han solicitado el apoyo del Banco para implementar este Bien Público Regional TranspoRating, que permitirá generar herramientas de diagnóstico institucional, metodologías compartidas para la evaluación de la calidad regulatoria y recomendaciones de política basadas en evidencia, orientadas a optimizar la planificación de inversiones desde una perspectiva de eficiencia del gasto público y resiliencia de la infraestructura.
- 1.10 **Objetivo.** Esta Cooperación Técnica (TC, por sus siglas en inglés) tiene como objetivo general 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. Estas herramientas facilitarán la formulación de políticas y reformas basadas en evidencias, promoviendo una mejor asignación del gasto público y una mayor resiliencia de la infraestructura. Los objetivos específicos de este BPR incluyen: (i) desarrollar TranspoRating, una herramienta para evaluar el grado de desarrollo de los sistemas de gestión de activos de transporte y orientar la planificación de inversiones desde una perspectiva de eficiencia del gasto público y resiliencia de infraestructura; (ii) desarrollar un modelo regional para evaluar la calidad regulatoria de servicios de transporte que permita identificar brechas y promover la modernización de los marcos institucionales y regulatorios del sector (iii) crear un guía regional para la implementación de buenas prácticas en gestión de activos de transporte viales ; (iv)fomentar una red regional de aprendizaje y cooperación sobre sobre eficiencia y capacidades institucionales en el sector transporte, que facilite la adopción de metodologías y estándares comunes adaptados al contexto de ALC; y (v) diseminar buenas prácticas regionales sobre eficiencia del gasto, gestión de activos y regulación en el sector transporte.

TranspoRating servirá como una herramienta de evaluación interna y externa para las instituciones involucradas en el sector transporte, generando insumos para mejorar sus capacidades de regulación, planificación, diseño, y ejecución de proyectos, contribuyendo así a un transporte más eficiente, resiliente y sostenible en la región.

- 1.11 **Alineación Estratégica.** Esta TC se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631), en su área de enfoque operativo de mejora de la capacidad institucional y el estado de derecho a través del fortalecimiento de las capacidades de los organismos públicos a cargo de la provisión de infraestructura y servicios de transporte. Esta TC plantea desarrollar herramientas precisas de diagnóstico sobre capacidades institucionales y eficiencia de manera a refinar conocimiento disponible y aplicarlo de manera a fortalecer la gestión de políticas del sector para así mejorar el proceso y el cuidado de la inversión pública en infraestructura de transporte. Dentro de esta misma área, reconociendo el impacto que tiene la transformación digital en el sector público, esta TC plantea reforzar la transformación digital sectorial, siendo la gestión de activos una disciplina que requiere la mejora en la disponibilidad, calidad y análisis de datos y herramientas digitales para su aprovechamiento.
- 1.12 Esta TC está también plenamente alineada con el área de enfoque operativo de infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva en particular con su línea de acción hacia la mejora de la gobernanza de la infraestructura para aumentar la eficiencia del gasto y la prestación de servicios a través del desarrollo de herramientas para supervisar y mejorar el desempeño del sector público y su rendición de cuentas y la formulación de estrategias sólidas para la gestión de los activos de transporte. Adicionalmente, el componente 2 desarrollará modelos de gobernanza regulatoria y de su impacto en la inversión, productividad y eficiencia de los servicios de transporte.
- 1.13 Esta TC también está plenamente alineada con el Marco Sectorial de Transporte ([GN-2740-12](#)) en sus líneas de acción 3 “Fortalecer las instituciones y regulaciones del sector”, y 4 “Impulsar la transformación tecnológica del sector” a partir del fortalecimiento de capacidades institucionales y tecnológicas en el sector transporte. También se alinea con la línea de acción 5 “Incrementar la disponibilidad de información y conocimiento sobre el sector” a través de la evaluación de la calidad regulatoria que apunta a colmar una brecha de conocimiento.
- 1.14 Asimismo, la TC es consistente con el Programa Estratégico de Desarrollo del Capital Ordinario (OC SDP) (GN-2819-14), Ventana 1, Compromiso Central 1 - Bienes Públicos Regionales (W1A), ya que busca fortalecer la eficiencia en el sector de transporte de ALC a través de la cooperación y la acción colectiva en los países beneficiarios. De manera específica, la TC se alinea con las áreas prioritarias de resiliencia y crecimiento de la iniciativa, al contribuir al desarrollo de metodologías y herramientas regionales replicables. Las herramientas a ser desarrolladas plantean habilitar mejoras en infraestructura sostenible y resiliente, a través de una mejor gobernanza de la infraestructura para aumentar la eficiencia del gasto y de la prestación de servicios; y el fortalecimiento de la capacidad institucional, con mejor gestión de políticas del sector público, para así también

mejorar el entorno propicio para el desarrollo del sector privado y el crecimiento económico.

- 1.15 En términos de alineación con las estrategias de los países beneficiarios, el proyecto respalda el trabajo y experiencia del banco en los países. La TC está alineada con la Estrategia de País del Grupo BID con Argentina 2025-2030 ([GN-3288](#)), específicamente con el objetivo estratégico de (i) Mejorar la conectividad física dentro del pilar II “liberalizando la economía para desbloquear la inversión privada y el crecimiento”, a través del apoyo a reformas tendientes a mejorar la calidad regulatoria, facilitar la participación privada en el desarrollo y la gestión de activos y servicios de infraestructura.
- 1.16 Asimismo, el proyecto está alineado con la Estrategia de País del Grupo BID con El Salvador 2025-2029 ([GN-3299-3](#)), específicamente con el Pilar 3 "Fomento de un Sector Privado Competitivo", en los objetivos estratégicos de (i) mejorar la infraestructura productiva y (iii) facilitar el comercio, la logística y la integración regional. Adicionalmente contribuye a los objetivos del Pilar 1 "Apoyando la Sostenibilidad Fiscal y la Modernización del Sector Público", en la promoción de acciones que mejoren la eficacia del gasto público, y en los terceros y cuartos objetivos estratégicos de fortalecimiento de la calidad regulatoria y a la transformación digital del sector público, mediante el fortalecimiento de capacidades institucionales orientadas al uso estratégico de la información, la modernización de sistemas de gestión de activos y la promoción de un entorno regulatorio moderno, en este caso en el sector transporte.
- 1.17 La TC se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Paraguay 2025-2029 ([GN-3261-3](#)), en particular, con el área estratégica de promoción de la productividad, la diversificación económica y la integración regional, con el objetivo de expandir la cobertura y la resiliencia de la infraestructura de transporte. Apunta también directamente al objetivo de fortalecer los marcos regulatorios y la dinámica institucional para aumentar la participación privada en la construcción y mantenimiento de la infraestructura. Igualmente, se alinea con el eje transversal de fortalecimiento institucional para mejorar la eficiencia y la transparencia en el sector público.
- 1.18 Finalmente, se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Uruguay ([GN-3056](#)) con las áreas estratégicas: (i) gestión de los recursos públicos; y (ii) desarrollo productivo sostenible; así como en los objetivos estratégicos: (i) generar eficiencia y sostenibilidad de las políticas públicas; y (ii) mejorar la infraestructura productiva y resiliente.
- 1.19 **Complementariedad.** Esta cooperación técnica radica aportará valor al complementar y el trabajo en los países beneficiarios, mediante el desarrollo de herramientas de diagnóstico institucional y marcos regulatorios que potencien la efectividad y sostenibilidad de las inversiones en infraestructura de transporte. Se espera que sus beneficios sean amplios para todos los proyectos de transporte e integración regional, pero en específico se consideran relevantes las iniciativas que se detallan seguidamente, que demuestran un interés marcado y un historial comprobado de trabajo en los temas del BPR. En El Salvador, el Programa de Apoyo al Sistema de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de San Salvador (ES-L1164) y el Programa de Caminos Rurales (ES-L1155). En Paraguay, el

Programa de mejoramiento de la conectividad rural (PR-L1196) y el Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental: Ruta Bioceánica (PR-L1200). En Uruguay, el Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos II (UR-L1190), Programa de Infraestructura Vial de la CVU III (UR-L1182) y Apoyo a la mejora de la calidad del gasto en infraestructura de transporte en Uruguay (UR-1201) y con las TC de Perfeccionamiento de instituciones e instrumentos para la gestión patrimonial de infraestructura de transporte (UR-T1327), Apoyo a la consolidación institucional del Sistema de Transporte Metropolitano de Montevideo (UR-T1355), y de Apoyo a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo (UR-T1324). Finalmente, en Argentina, con el Apoyo a la Sostenibilidad y Equidad del Transporte Público (AR-L1410), Apoyo a reformas de transporte público urbano (AR-T1379), y la TC de Inversión privada y desregulación para modernización del transporte (AR-T1397).

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componente 1: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte (US\$330,000).** Las actividades incluyen: (i) el diseño TranspoRating, una herramienta de diagnóstico adaptando el marco PIMA del FMI al sector transporte, que incorpora componentes de gestión de activos viales de la Asociación Mundial de Carreteras (PIARC) y de regulación de servicios que permitirá evaluar sistemáticamente las prácticas de inversión pública, identificar brechas y proponer oportunidades de mejora⁷; (ii) la implementación de la metodología en los países beneficiarios de la TC, lo cual permitirá pilotear la herramienta con aportes y retroalimentación de los beneficiarios, la generación de datos comparables y líneas de base regionales sobre la eficiencia institucional del sector; y (iii) el desarrollo de una guía regional para la implementación de buenas prácticas en gestión de activos de transporte viales en colaboración con las contrapartes técnicas designadas por los beneficiarios y otros actores privados vinculados en la gestión del ciclo de vida de infraestructuras de transporte en los países, que integre resiliencia climática y herramientas digitales.
- 2.2 **Componente 2: Modelos regionales para evaluar la calidad regulatoria de servicios de transporte (US\$205,000).** Las actividades de este componente involucran: i) realizar análisis estadísticos y estudios de caso estructurados en los países beneficiarios para identificar diferentes modelos de gobernanza regulatoria y su impacto en la inversión, productividad y eficiencia de los servicios de transporte; ii) desarrollar una publicación regional para la mejora de la calidad regulatoria en servicios de transporte, que incluye una metodología replicable para la evaluación de calidad regulatoria. Este componente contribuirá a la formulación de políticas públicas basadas en evidencia, promoviendo la modernización regulatoria y la eficiencia del sector.

⁷ Se espera que TranspoRating sea un marco integral para evaluar las prácticas de gobernanza e inversión en infraestructura en el sector transporte para países de América Latina y el Caribe. Específicamente, TranspoRating evaluará las instituciones involucradas en el ciclo de inversión pública en transporte, con un enfoque en las actividades e instituciones relacionadas con la gestión de activos viales, la regulación de servicios y otros temas emergentes. TranspoRating será una metodología de diagnóstico y análisis que incluirá métodos de entrevista, cuestionarios estándar y procedimientos de documentación para la evaluación y el benchmarking de las instituciones.

- 2.3 **Componente 3: Red Regional de Buenas Prácticas TranspoRating, y gestión del proyecto (US\$330,000).** Las principales actividades incluyen: (i) talleres regionales presenciales y virtuales para el desarrollo y seguimiento del BPR, y para capacitar a técnicos y responsables de políticas en el uso de las herramientas desarrolladas colectivamente en el BPR; (ii) desarrollo de eventos regionales presenciales para visibilizar buenas prácticas dentro y fuera de ALC⁸; (iii) elaboración de productos de conocimiento en base los hallazgos y experiencias de implementación del BPR; (iii) Actividades de coordinación y seguimiento del BPR; y (iv) evaluación del programa, orientada a medir avances, aprendizajes y resultados del programa. Estas actividades fomentarán la transferencia de conocimiento entre países, creando una red regional de buenas prácticas y aprendizaje, integrada inicialmente por los beneficiarios del proyecto. Los eventos y productos de conocimiento y pilotos proporcionarán conocimientos accesibles para formuladores de políticas, mejorando las capacidades de toma de decisiones en la región y la calidad de sus proyectos y políticas públicas.
- 2.4 **Evaluación del programa (US\$15.000).** Se realizará una evaluación del programa conforme a lo establecido en el párrafo 4.6 de este documento.
- 2.5 **Resultados Esperados.** Los resultados esperados del proyecto medibles durante su ejecución incluyen: (i) la implementación de TranspoRating en los países beneficiarios como herramienta de diagnóstico institucional para la gestión de activos de transporte, generando líneas base y planes de mejora específicos; (ii) la adopción de la guía regional para la implementación de buenas prácticas en gestión de activos de transporte viales en al menos cuatro instituciones del sector en los países beneficiarios; (iii) la capacitación de formuladores de política y técnicos del sector transporte en el uso de TranspoRating, y mejores prácticas regulatorias para la eficiencia del sector transporte.
- 2.6 **Sostenibilidad.** Varios factores contribuirán a la sostenibilidad en el mediano y largo plazo de este BPR, garantizando la continuidad de sus beneficios y la utilización de las herramientas desarrolladas: (i) el fortalecimiento de la capacidad institucional de las instituciones del sector público a cargo de la inversión, planificación y gestión de infraestructura de transporte permitirá la apropiación y el uso continuo de las herramientas desarrolladas y fomentará la colaboración interinstitucional y el intercambio de conocimiento y de experiencia entre los países; (ii) la naturaleza transversal del proyecto permitirá nuevas áreas de cooperación en torno a la agenda de fortalecimiento de capacidades institucionales dentro del Grupo BID, en particular con el sector de instituciones para el desarrollo y sus divisiones IFD/ICS, IFD/FMM e IFD/CMF de manera a ahondar en los temas de fiscalidad y gobierno digital para el financiamiento y mantenimiento de la infraestructura de transporte; (iii) la participación de socios técnicos y estratégicos con reconocida experiencia en los temas de este BPR (La PIARC y el FMI han sido identificados como aliados potenciales), y la vinculación a redes existentes, promoverá la permanencia en el tiempo de los instrumentos a desarrollar y la actualización de los estándares según la modernización de las

⁸ Dentro de los eventos regionales se desarrollará un Diálogo Regional de Política (DRP) de transporte sobre eficiencia y capacidades institucionales en el sector. Este es un evento presencial que siempre incluye altas autoridades de países beneficiarios.

herramientas de gestión de activos; (iv) la incorporación de TranspoRating en Diálogos Regionales de Política (DRP) sectoriales, uno de los espacios de diálogo regional con mayor alcance en el sector transporte en ALC, contribuirá a la vigencia del tema y a la difusión de las herramientas creadas por el BPR; (v) las herramientas de evaluación y capacitación desarrolladas generarán insumos para la investigación posicionando la agenda de creación de conocimiento del BID permitiendo nuevas oportunidades de financiamiento para proyectos relacionados.

- 2.7 **Beneficiarios.** En este contexto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay, el Ministerio de Economía de Argentina, y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte de El Salvador han solicitado la implementación de este BPR para mejorar la eficiencia del sector transporte en América Latina mediante estándares comunes de gestión de activos y regulación de servicios⁹. En este sentido, el BPR beneficiará directamente a las instituciones públicas del sector transporte al generar herramientas de evaluación como TranspoRating, desarrollar metodologías compartidas para evaluación de la calidad regulatoria, y derivar recomendaciones de políticas basadas en evidencia para optimizar la planificación de inversiones desde una perspectiva de eficiencia del gasto público y resiliencia de infraestructura. Además, facilitará que los países alcancen acuerdos efectivos sobre comprensión y acciones conjuntas para promover la gestión eficiente de activos de transporte. La mejora en la calidad regulatoria de servicios de transporte contribuirá a crear un ambiente de negocios más predecible y competitivo, favoreciendo la participación del sector privado en la provisión de servicios de transporte. Finalmente, se espera beneficiar indirectamente a los habitantes de la región mediante una infraestructura de transporte más resiliente y servicios de transporte más competitivos, mejor regulados y con menor impacto ambiental, mejorando así el acceso a servicios básicos y la competitividad económica regional.
- 2.8 TranspoRating apunta a contar con externalidades positivas más allá de los países beneficiarios iniciales, con impacto a nivel regional. Se prevé la aplicación en otros países de ALC una vez demostrada su efectividad, proceso facilitado por la colaboración estratégica con aliados potenciales como la PIARC o el FMI, quienes aportarán sus relaciones institucionales y enmarcarán el uso de este Benchmark en sus propias actividades. El conocimiento y datos generados contribuirán a un ciclo virtuoso de retroalimentación positiva donde mejores datos conducen a evidencia más sólida, políticas más informadas y mayores espacios para investigación sobre instituciones eficientes, gestión de activos y capacidades institucionales en el sector transporte. Esto resulta fundamental considerando que, a pesar de la gran consciencia sobre la importancia del tema, la evidencia empírica y recolección de datos sectoriales permanece limitada.

⁹ El desarrollo del trabajo específico que involucre algún país beneficiario se llevará a cabo una vez que se reciba la carta de no objeción del gobierno correspondiente. En ninguna circunstancia, se procederá con este trabajo sin haber obtenido previamente la carta de no objeción del gobierno, la cual se incorporará a los sistemas correspondientes del BID. La carta del beneficiario debe solicitar expresamente que el BID actúe como organismo ejecutor de esta cooperación técnica.

III. PRESUPUESTO

- 3.1 **Presupuesto.** El costo total del BPR es de US\$880.000, de los cuales US\$760.000 serán financiado por medio de recursos del Capital Ordinario (OC SDP Ventanilla 1 – Bienes públicos regionales [W1A]) y US\$120.000 será contrapartida en especie de los países beneficiarios que financiarán la participación de expertos técnicos en las reuniones y actividades del Programa (US\$30.000 cada uno de los cuatro países participantes)¹⁰.

Componentes	Financiamiento BID (W1A)	Contrapartida Local	Total
Componente 1: Benchmark regional para la gestión eficiente de activos y servicios de transporte	US\$300,000	US\$30,000	US\$ 330,000
Componente 2: Modelos Regionales para Evaluar la Calidad Regulatoria de Servicios de Transporte	US\$175,000	US\$30,000	US\$ 205,000
Componente 3: Disseminación de Buenas Prácticas Regionales y evaluación del programa	US\$270.000	US\$60.000	US\$ 330.000
Evaluación Final	US\$15.000	-	US\$15.000
Total	US\$760.000	US\$120.000	US\$ 880.000

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 **El BID como Organismo Ejecutor de la CT.** El Organismo Ejecutor será el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a solicitud de los beneficiarios, y de acuerdo con las directrices y requisitos establecidos en la Política de Cooperación Técnica (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de cooperación técnica y asuntos conexos (OP-619-4), a través de la División de Transporte del BID (TSP). Con esta estructura se espera maximizar los beneficios del proyecto dado la posición única de TSP de estrecha relación con los ministerios beneficiarios y conocimiento especializado en la temática del BPR. TSP cuenta con amplia experiencia ejecutando proyectos regionales de fortalecimiento de capacidades institucionales en transporte, conocimiento

¹⁰ Las contribuciones en especie de las agencias cooperantes consisten en: (i) horas de trabajo de funcionarios de las instituciones beneficiarias dedicadas a la participación en reuniones de coordinación, seguimiento y discusiones técnicas; (ii) tiempo invertido en la recolección y validación de información sectorial para el desarrollo de las herramientas del proyecto; (iii) facilitación de espacios y logística para talleres y reuniones técnicas nacionales; y (iv) actividades de transferencia de conocimiento y capacitación interna sobre gestión de activos y regulación de servicios de transporte. Esta valoración refleja tanto el costo de oportunidad del tiempo del personal asignado durante los tres años de implementación del proyecto, como la experiencia del Banco en cooperaciones técnicas, donde se ha constatado el valor crítico que representa el tiempo y compromiso técnico de las contrapartes nacionales para el éxito y sostenibilidad de las intervenciones.

profundo de los procesos internos de cooperaciones técnicas, y capacidad de convocatoria con autoridades gubernamentales y expertos regionales. TSP coordinará la ejecución del BPR con los especialistas ubicados en las Oficinas del BID de los países beneficiarios y mantendrá la articulación con los aliados potenciales participantes en el BPR (PIARC y FMI).

- 4.2 **Comité Directivo del Proyecto (CDP):** Como órgano de planificación y toma de decisiones, se conformará un CDP integrado por un representante titular y un suplente de cada una de las instituciones beneficiarias del BPR¹¹, y por el personal del BID a cargo de la ejecución del proyecto¹². El CDP mantendrá comunicación continua virtual y se reunirá semestralmente, y estará coordinado por el equipo de TSP, quien estará a cargo de la documentación y sistematización de sus actividades. Serán funciones del CDP las siguientes: (i) analizar y orientar el desarrollo del programa de trabajo; (ii) facilitar las actividades del BPR, incluyendo el contacto con las instituciones relevantes, la provisión de información, la contribución y revisión de los insumos técnicos y los productos generados en el marco del proyecto; (iii) coordinar la aplicación de las herramientas generadas en el BPR en cada uno de los países beneficiarios; y (iv) asegurar la participación de los países beneficiarios en la red regional de buenas prácticas y en los distintos eventos de diseminación.
- 4.3 **Criterios de elegibilidad para seleccionar a los beneficiarios.** Las instituciones beneficiarias fueron seleccionadas a partir del interés explícito manifestado en sus cartas de intención, y tras verificar la alineación de los objetivos del BPR con las respectivas estrategias países del BID y con la cartera de proyectos de transporte financiadas por el Banco. En el caso de que nuevas instituciones manifiesten interés en incorporarse a la iniciativa, el Comité Directivo del Proyecto evaluará las solicitudes y determinará su elegibilidad según los siguientes criterios: (i) Alineación de la temática del BPR con el diálogo de programación y con la estrategia del BID con el país solicitantes; (ii) presencia de un diálogo continuo con el país en torno a la temática del BPR y existencia de un plan de trabajo para avanzar la agenda del BPR en el país; (iii) la disponibilidad de recursos del BPR; y (iv) el compromiso de la institución de aportar recursos en especie relacionados con la participación de funcionarios técnicos en las reuniones y actividades de coordinación y seguimiento para la implementación del BPR .
- 4.4 **Adquisiciones.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y

¹¹ Inicialmente el CDP se integrará por representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, del Ministerio de Obras Públicas y Transporte de El Salvador, del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay, y del Ministerio de Economía de Argentina. No obstante, a medida que avance la ejecución del BPR se podrán adicionar nuevas instituciones beneficiarias al BPR, las cuales deberán designar a sus representantes para integrar el CDP.

¹² Especialistas de la División de Transporte del BID y de la División de Capacidad Institucional del Estado (ICS) proporcionarán apoyo técnico al CDP para supervisar la promoción del proyecto

(b) Contratación de servicios diferentes de consultorías de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.

- 4.5 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El periodo de ejecución de la presente TC será de treinta y seis (36) meses. Este plazo permitirá desarrollar de manera secuencial las actividades previstas en los distintos componentes, asegurando el tiempo necesario para la recopilación y análisis de información, la elaboración de productos técnicos y la validación de resultados con los países participantes.
- 4.6 **Evaluación.** Como parte de los requisitos establecidos por la Iniciativa de Bienes Públicos Regionales, se asignarán recursos (US\$ 15.000) para la evaluación del proyecto con el fin de medir el cumplimiento de los objetivos e indicadores, así como para sistematizar las lecciones aprendidas en la cooperación técnica. La evaluación final deberá realizarse conforme a los términos de referencia previamente acordados con el Banco y deberá presentarse a más tardar 90 días después del último desembolso de fondos.

V. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 Los riesgos clave en la ejecución de la CT son principalmente de naturaleza institucional, relacionados con la coordinación entre diferentes entidades gubernamentales (transporte, hacienda, economía), y la heterogeneidad institucional entre países y niveles de gobierno. Pueden surgir desafíos en la coordinación, tiempos de ejecución y alineación de expectativas, lo que podría afectar a la eficiencia en la implementación del proyecto. Para mitigar este riesgo, el enfoque del proyecto se centra en tanto en entender y adaptarse a las culturas institucionales de los beneficiarios como al involucramiento de estos desde la concepción y durante la ejecución del BPR. Asimismo, se promoverá el trabajo con aliados potenciales; y se impulsará la institucionalización de una red regional, que facilite la alineación regional y el intercambio de buenas prácticas. Esta articulación interinstitucional y regional es uno de los impactos buscados por este BPR.
- 5.2 **Propiedad Intelectual.** Los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán de propiedad del Banco y podrán ponerse a disposición del público bajo una licencia Creative Commons. Sin embargo, a solicitud específica de los beneficiarios y de acuerdo con lo previsto en el documento AM-331, la propiedad intelectual de dichos productos también podrá ser licenciada mediante compromisos contractuales específicos que se elaborarán con el asesoramiento del Departamento Legal.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 Esta Cooperación Técnica no está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos o estudios ambientales y sociales asociados a ellos; por lo tanto, esta TC no tiene requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (ESPF, por sus siglas en inglés) del Banco.
-

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I: Solicitud del Cliente
 - Anexo II: Matriz de Resultados
 - Anexo III: Términos de Referencia
 - Anexo IV: Plan de Adquisiciones
-