

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REGIONAL

**TRANSPORT INVEST - OPTIMIZANDO INVERSIONES DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE**

(RG-T4984)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Fioravanti, Reinaldo Daniel (INE/TSP); Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto: Lembo, Carolina Maria (INE/PPP); Mesejo Hernandez, Jose Manuel (INE/TSP); Abogado: Stello, Luis Francisco (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Ariza Donado, Natalia (INE/TSP); Armijos Leray, Jean Pol (INE/TSP); Asensio Gargallo, Ana (INE/TSP); Bayona Pulido, Mauricio (INE/TSP); Bernal Gonzalez Jonathan David (INE/TSP); Castrosin, Maria Pilar (INE/PPP); Ezquerria Plasencia, Felipe (ICT/IEN); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Figueiredo De Castro M, Ana Beatriz (INE/TSP); Siqueira Moraes, Marcos (INE/PPP); Sosa Sartori, Martin Daniel (INE/TSP); Suarez Aleman, Ancor (INE/PPP); Torres Gracia, Daniel (INE/TSP).

REGIONAL
TRANSPORT INVEST - OPTIMIZANDO INVERSIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
RG-T4984

RESUMEN DEL PROYECTO

Tipo de Operación:	Cooperación Técnica
Sector:	TRANSPORTE
Subsector:	CONECTIVIDAD DE LAS REDES DE TRANSPORTE
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 de la CT es fortalecer la participación del sector privado en la infraestructura y los servicios de transporte en América Latina y el Caribe, con énfasis en Bolivia y Ecuador, como medio para contribuir a la reducción de las brechas de infraestructura y al crecimiento sostenible, así como para intercambiar experiencias y lecciones aprendidas. La CT apoyará el desarrollo de mecanismos de financiamiento y de fondeo, el fortalecimiento de las capacidades de planificación del transporte y la creación de espacios estructurados de articulación público-privada. Estos esfuerzos buscan habilitar un ecosistema más predecible, eficiente y atractivo para la inversión privada.

INFORMACIÓN FINANCIERA

Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	P3D - OC SDP Pilar 3- Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva	450.000
Financiamiento Total		450.000
Financiamiento de Contrapartida		0
Presupuesto Total del Proyecto		450.000
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.** A pesar de los avances registrados en las últimas décadas, la participación privada en el sector transporte de América Latina y el Caribe se ha concentrado principalmente en segmentos con flujos de ingresos más predecibles, como las concesiones viales, mientras que sectores como ferrocarriles y sistemas de transporte urbano continúan dependiendo en gran medida del financiamiento público¹. Esta situación responde a características estructurales del sector, incluyendo elevados riesgos de construcción, operación y demanda, así como impactos socioambientales significativos. Asimismo, los marcos tarifarios y los niveles de demanda frecuentemente resultan insuficientes para garantizar la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público, lo que incrementa su dependencia de subsidios². A ello se suman limitaciones derivadas del entorno regulatorio, la profundidad de los mercados financieros y la complejidad en la estructuración de proyectos y contratos³, que dificultan el desarrollo de esquemas de financiamiento de largo plazo atractivos para el capital privado y los mercados de deuda⁴.
- 1.2 En este contexto, la División de Transporte del BID (INE/TSP) ha definido como prioridad estratégica habilitar la inversión privada en el sector, actuando a través de tres ejes complementarios: (i) el fortalecimiento del conocimiento sectorial, procesos de planificación y priorización de proyectos con participación privada, (ii) el apoyo a la estructuración de proyectos y el uso de operaciones con garantía soberana para escalar inversiones privadas y (iii) la exploración de mecanismos financieros. Esta agenda reconoce que los obstáculos a la participación privada son de naturaleza múltiple y que no existe un instrumento único capaz de resolverlos de manera integral.
- 1.3 Así, en Bolivia, Brasil y Ecuador, aunque con distintos niveles de desarrollo, los desafíos para escalar la participación privada en el transporte convergen en la definición de fuentes de pago sostenibles, en mecanismos de mitigación de riesgos, en esquemas contractuales adecuados y en el acceso a instrumentos financieros de largo plazo en moneda local, así como en la articulación efectiva entre el sector público, los inversionistas privados y las entidades financieras.
- 1.4 En este contexto, la presente CT se orienta precisamente a abordar estas brechas, mediante el desarrollo y diseminación de nuevas fuentes de fondeo y de financiamiento, entre otros como la identificación de nuevas fuentes de pago en el marco de la estructuración de proyectos o el uso de operaciones con garantía soberana que generen las condiciones para movilizar capital privado a escala, en línea con los componentes definidos en la intervención
- 1.5 **Solicitud.** La solicitud de esta Cooperación Técnica (CT) la realizaron la Autoridad Boliviana de Carretera, el Ministerio de Transportes de Brasil y el Ministerio de

¹ [Vassallo](#), 2015.

² [BID](#), 2025.

³ [BID](#), 2021.

⁴ [Comisión Económica para América Latina y el Caribe](#), 2025.

Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia y el Ministerio de Infraestructura y Transportes de Ecuador, como entidades solicitantes con competencias en la planificación, estructuración y supervisión de infraestructura y servicios de transporte, en su calidad de potenciales entidades solicitantes y contrapartes técnicas, como se refleja en el Anexo I.

- 1.6 **Objetivo.** El objetivo de la CT es fortalecer la participación del sector privado en la infraestructura y los servicios de transporte en América Latina y el Caribe, con énfasis en Bolivia, Brasil y Ecuador, como medio para contribuir a la reducción de las brechas de infraestructura y al crecimiento sostenible, así como para intercambiar experiencias y lecciones aprendidas. La CT apoyará el desarrollo de mecanismos de financiamiento y de fondeo, el fortalecimiento de las capacidades de planificación del transporte y la creación de espacios estructurados de articulación público-privada. Estos esfuerzos buscan habilitar un ecosistema más predecible, eficiente y atractivo para la inversión privada.
- 1.7 **Complementariedad.** A continuación, se desarrolla cómo la intervención propuesta se alinea y contribuye a la visión estratégica del sector y del Banco:
- 1.8 **Género.** En Bolivia, Brasil y Ecuador persisten brechas de género significativas que afectan tanto los patrones de movilidad como la participación de las mujeres en el transporte público. En áreas urbanas de Bolivia, como La Paz, los viajes de cuidado recaen desproporcionadamente en las mujeres: el 70,4 % de los desplazamientos realizados con niños son ejecutados por las madres, frente a solo un 4,5 % por los padres, reflejando una sobrecarga de tareas de cuidado que condiciona los tiempos, recorridos y modos de transporte utilizados⁵. Además, 22 % de las usuarias de transporte público reportaron haber sufrido contacto sexual no deseado, lo que ha derivado en cambios forzados en sus patrones de viaje para reducir riesgos⁶. En Brasil, las desigualdades de género se manifiestan con fuerza en el mercado laboral del sector: la participación femenina en la construcción civil es de apenas 9,5 %, con brechas salariales persistentes—ingresos promedio mensuales equivalentes a US\$222 para mujeres frente a US\$345 para hombres, pese a avances en los niveles educativos femeninos⁷. En Ecuador, el 90,1% de las mujeres percibe el transporte público como inseguro, y 6 de cada 10 han sido víctimas de violencia sexual alguna vez en sus vidas⁸.
- 1.9 **Diversidad.** En Bolivia, Brasil y Ecuador persisten brechas relevantes de diversidad e inclusión en el acceso y uso del transporte público, que afectan de manera desproporcionada a personas con discapacidad y a grupos históricamente discriminados. En Bolivia, la falta de accesibilidad universal en vehículos, aceras y edificaciones limita severamente la movilidad de las personas con discapacidad, constituyendo una de las principales barreras para su acceso a educación, empleo y servicios básicos⁹. En Brasil, las brechas de diversidad se manifiestan en el trato y la seguridad dentro del transporte público: 23 % de los usuarios percibe diferencias de trato entre personas blancas y negras, mientras

⁵ [BID](#), 2024.

⁶ [BID](#), 2021.

⁷ [Encuesta nacional continua por muestreo de hogares](#) (IBGE, 2019).

⁸ [BID](#), 2021.

⁹ [Derechos de las Personas con Discapacidad y Movilidad](#) (Defensoría del Pueblo Bolivia, 2021).

que las personas LGBTQIA+ reportan mayores niveles de violencia y abuso. Asimismo, más del 45 % de los encuestados afirma haber sufrido o presenciado agresiones contra personas LGBTQIA+ en el transporte público, lo que impacta negativamente en la percepción de seguridad y en el acceso equitativo a oportunidades¹⁰. En Ecuador, persisten brechas de inclusión en el transporte que afectan de manera estructural. Pese a que la ley garantiza el acceso al transporte de las personas con discapacidad, los instrumentos jurídicos no se articulan para generar una movilidad inclusiva efectiva¹¹.

- 1.10 **Alineación Estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con el objetivo de impulsar un crecimiento regional sostenible, alineándose con las áreas de enfoque operativo de: (i) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, mediante la promoción de inversión privada en transporte y el desarrollo de sistemas de movilidad más eficientes y resilientes al clima; (ii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana, a través del fortalecimiento de marcos regulatorios y normativos que mejoran la transparencia y certeza jurídica; (iii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos, incorporando enfoques sensibles a género y diversidad en lineamientos y acciones del sector transporte; (iv) desarrollo productivo e innovación a través del sector privado, fomentando nuevos mecanismos de financiamiento, el fortalecimiento de la estructuración de proyectos y la colaboración público-privada para movilizar capital privado; y (v) integración regional, al favorecer el intercambio de conocimientos, la armonización de buenas prácticas y el desarrollo de marcos comunes que faciliten la participación del sector privado en proyectos de transporte.
- 1.11 La CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID Bolivia ([GN-3088-2](#)), con vigencia hasta el 18 de septiembre de 2026 gracias a la extensión [GN-3088-2](#), en el área estratégica de diversificación productiva, en concreto, con el objetivo específico de contribuir a impulsar la competitividad logística, los polos de desarrollo y la integración, mediante el fortalecimiento regulatorio, la diversificación de fuentes de financiamiento y el desarrollo de capacidades para estructurar proyectos de transporte bancables con mayor participación privada.
- 1.12 Asimismo, la CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID Brasil ([GN-3243-3](#)) con el área estratégica para acelerar el crecimiento mediante instituciones sólidas y una mayor productividad, en concreto con los objetivos específicos: (i) potenciar las inversiones sostenibles y fomentar la integración regional; y (ii) impulsar el crecimiento de la infraestructura a través del aumento de la inversión privada, promoviendo marcos regulatorios más eficientes, mecanismos innovadores de financiamiento y el uso de asociaciones público-privadas para un crecimiento sostenible.
- 1.13 La CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID Ecuador ([GN-3340-3](#)) con el área estratégica de promoción de la inversión privada y el fortalecimiento de la capacidad institucional.

¹⁰ [Pesquisa Nacional de Saude](#) (Ministerio de Salud e IBGE, 2021).

¹¹ [Análisis de la Política de Transporte y Accesibilidad Universal en Ecuador con datos de CONADIS](#), 2020.

- 1.14 A su vez, la CT se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo ([GN-2710-5](#)), al apoyar la provisión de infraestructura multimodal que mejora la accesibilidad, transitabilidad y seguridad. La CT también es consistente con los Marcos Sectoriales de Transporte ([GN-2740-12](#)) fortaleciendo las instituciones y regulaciones del sector, Integración y Comercio ([GN-2715-12](#)) y el Plan de Acción de Género y Diversidad ([GN-3116-1](#)).
- 1.15 La CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario OC SDP Pilar 3 - Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva (P3D) (GN-2819-25), al apoyar la generación y preparación de proyectos, la ejecución y supervisión, el fortalecimiento de capacidades institucionales y la generación de conocimiento.

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componentes.** La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes:
- 2.2 **Componente I. Desarrollo de estudios de mercado y mecanismos de financiamiento que viabilicen sinergias entre en sector público y privado en proyectos de transporte.** Este componente financiará: (i) consultoría para el análisis de mercado de operadores y proveedores privados en los diversos segmentos del sector transporte incluyendo transporte urbano e interurbano, marítimo y aéreo; (ii) consultorías para el desarrollo y análisis de mecanismos innovadores de financiamiento y fuentes de fondeo para proyectos de transporte, incluyendo bonos verdes, uso de garantías, financiamiento subnacional sin garantía soberana y esquemas de pago por disponibilidad; y (iii) consultoría para el apoyo en la planificación sectorial para la identificación de proyectos con potencial de participación privada en Bolivia, Brasil y Ecuador.
- 2.3 **Componente II. Apoyo a proyectos con potencial estratégico para operaciones con participación del sector privado.** Este componente financiará el apoyo a estudios que permitan el desarrollo de proyectos específicos con potencial de explorar sinergias público-privadas en proyectos de transporte. Las actividades incluirán: (i) eventos para el apoyo técnico en el diálogo con contrapartes gubernamentales, inversionistas privados e instituciones financieras para avanzar en la preparación de proyectos hacia condiciones que permitan atraer financiación del sector privado; (ii) consultoría para el diseño de esquemas de financiación que permitan articular operaciones conjuntas, maximizando el efecto de apalancamiento y la movilización de capital privado; y (iii) consultorías para apoyar al menos dos proyectos con potencial de operaciones con garantía soberana.
- 2.4 **Componente III. Diálogo público-privado y difusión regional en el sector de transportes.** Este componente financiará la organización de espacios estructurados de diálogo público-privado de manera presencial e híbrida a través de la plataforma Teams, incluyendo eventos regionales y comités para promover la participación de empresas regionales y no regionales en procesos competitivos

financiados por el BID, con enfoque en género y diversidad. Adicionalmente, se incluirá un documento que sintetice las lecciones aprendidas de esta CT para futuras operaciones.

- 2.5 **Resultados Esperados.** Los resultados clave incluyen: (i) el desarrollo y la aplicación de mecanismos de fondeo y estructuración financiera; (ii) el apoyo a proyectos que tengan potencial estratégico para operaciones con participación del sector privado; y (iii) capacidades institucionales fortalecidas mediante procesos de capacitación, diálogo público-privado, productos de conocimiento y herramientas de información que mejoran la toma de decisiones basada en evidencia. En conjunto, estos resultados contribuirán a incrementar la calidad y bancabilidad de los proyectos de transporte, ampliar la movilización de capital privado y apoyar una trayectoria de inversión en infraestructura más sostenible y resiliente en la región.
- 2.6 **Beneficiarios.** Los beneficiarios de esta Cooperación Técnica (CT) serán, de manera directa, la Autoridad Boliviana de Carretera, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia, el Ministerio de Transportes de Brasil y el Ministerio de Infraestructura y Transportes de Ecuador, como entidades solicitantes con competencias en la planificación, estructuración y supervisión de infraestructura y servicios de transporte, en su calidad de potenciales entidades solicitantes y contrapartes técnicas. La CT contribuirá a fortalecer sus capacidades para desarrollar mecanismos de financiamiento innovadores y estructurar proyectos de transporte de mayor calidad. Asimismo, se beneficiarán otras instituciones públicas y actores relevantes vinculados a la conectividad, la logística y la planificación territorial, mediante el acceso a insumos técnicos, espacios de diálogo y actividades de capacitación orientadas a mejorar la toma de decisiones. De manera indirecta, la población de Bolivia, Brasil y Ecuador será la beneficiaria final, en tanto la mejora en la gestión, el financiamiento y el desempeño de la infraestructura de transporte contribuirá a servicios más eficientes, a la reducción de costos logísticos y a una movilidad más sostenible y resiliente.

II. PRESUPUESTO

- 3.1 **Presupuesto.** El presupuesto de la CT será de US\$350.000, financiados por OC SDP Pilar 3 - Infraestructura Sostenible, Resiliente e Inclusiva (P3D). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	BID/P3D (USD)	Financiamiento Total (USD)
Componente I. Desarrollo de estudios de mercado y mecanismos de financiamiento	195.000	195.000
Componente II. Apoyo a proyectos con potencial estratégico para operaciones con participación del sector privado	200.000	200.000

Componente III. Diálogo público-privado y difusión regional en el sector de transportes	55.000	55.000
TOTAL	450.000	450.000

III. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 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 Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP), en amplia coordinación con la Unidad APP (INE/PPP) y BID Invest. La ejecución por parte del Banco se fundamenta en la naturaleza regional de la operación, así como en la experiencia y el conocimiento acumulado del BID en el diseño, financiamiento y supervisión de proyectos de transporte en la región. También se apoya en su capacidad para intercambiar conocimiento entre países y convertir las lecciones aprendidas en herramientas operativas con alcance regional. Esto favorecerá la sostenibilidad de los resultados de la cooperación técnica, al promover su adopción y ampliación a través de la cartera regional de transporte del BID y de las instituciones beneficiarias.
- 4.2 Asimismo, el Banco será el encargado de la coordinación de las actividades con las firmas consultoras, consultores individuales y contrapartes involucradas.
- 4.3 **Adquisiciones.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta CT 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 (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.
- 4.4 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El periodo de desembolso (incluyendo la ejecución) será de 36 meses. La División de Transporte del BID (INE/TSP) actuará como Unidad Responsable del Desembolso (UDR).
- 4.5 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión.** El monitoreo y supervisión de la Cooperación Técnica estará a cargo del Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP), en coordinación con la Representación del BID en Bolivia (CAN/CBO), Brasil (CSC/CBR) y Ecuador (CAN/CEC). El punto focal designado será Reinaldo Fioravanti, Especialista Principal de Transporte y Jefe de Equipo de la CT. El seguimiento financiero y técnico se registrará en el Sistema de Seguimiento y Presentación de Informes de Cooperación Técnica (TCM), lo que asegurará la trazabilidad y el control durante todo el período de ejecución.

IV. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la CT, no se identifican riesgos potenciales, al tratarse de consultorías cuyo trabajo en campo se limita a la realización de inspecciones y recolección de información necesaria para análisis y estudios. El jefe de equipo concluye que los riesgos asociados a la ejecución del proyecto se mitigan, ya que el Banco ejecutará la CT, lo que contribuirá al cumplimiento de los plazos.
- 5.2 Todos los productos de conocimiento derivados de esta CT serán propiedad intelectual del Banco. Los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán de propiedad del Banco y podrán colocarse a disposición del público bajo licencia de creative commons, de acuerdo con el Procedimiento para la Publicación de Productos de Conocimiento (AM-331). No obstante, a solicitud de los beneficiarios, se podrá también ceder o licenciar la propiedad intelectual de dichos productos a su favor.

V. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

VI. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 Esta Cooperación Técnica no está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o de factibilidad de proyectos de inversión específicos, ni estudios ambientales y sociales asociados a ellos; por lo tanto, esta CT 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
-