

SOLICITUD DE MANIFESTACIONES DE INTERÉS
SERVICIOS DE CONSULTORÍA - OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BANCO
PROCESO DE SELECCIÓN COMPETITIVO SIMPLIFICADO

NOMBRE DEL PROYECTO: De la planificación a la inversión: Guía para desarrollar carteras de proyectos de transporte en América Latina y el Caribe

SELECCIÓN #: RG-T4925-P001

MÉTODO DE SELECCIÓN: Competitivo Simplificado

PAÍS: Regional (América Latina y el Caribe)

SECTOR OR DEPARTAMENTO: Transporte – División de Transporte (INE/TSP)

NOMBRE DE LA CT: Fortalecimiento de la Efectividad y la Transparencia de los Proyectos de Transporte en América Latina y el Caribe

FINANCIAMIENTO – CT #: RG-T4925 – ATN/FG-22608-RG

ENLACE AL DOCUMENTO DE CT: <https://www.iadb.org/document.cfm?id=EZIDB001371-971262586-30>

Atención Firmas Consultoras: Actualización Importante sobre el Registro en el Portal de Adquisiciones BEO

Todas las firmas consultoras, tanto nuevas como previamente registradas en el [Portal de Adquisiciones BEO](#), deben agregar su **Número de Socio Comercial (Business Partner Number por sus siglas en inglés)** al perfil de su organización para participar o continuar participando en un proceso de adquisición BEO.

Por favor consulte las [Preguntas Frecuentes](#) (FAQs) en el Portal para más detalles sobre **"Cómo encontrar u obtener su Número BP"**.

Evite retrasos, no espere hasta el último momento para completar esta actualización. Este proceso puede tardar hasta **48 horas** en completarse y podría impedir que su organización participe en un Proceso BEO.

Para preguntas o asistencia técnica, utilice el [chat en vivo](#) en la página del Portal de Adquisiciones BEO o envíenos un correo electrónico a: ocs.procurement@iadb.org

El Banco Interamericano de Desarrollo (el Banco) se creó en diciembre de 1959 para contribuir a acelerar el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe. En la actualidad, el Banco es un importante catalizador en la movilización de recursos para la región (Para más información sobre el Banco, consulte su sitio web en www.iadb.org).

Sección 1. Objeto de la presente Solicitud de Manifestaciones de Interés

- 1.1. El Banco ejecuta el proyecto mencionado. El Banco tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en la presente Solicitud de Manifestaciones de Interés (REOI, por sus siglas en inglés). El propósito de esta REOI es obtener información suficiente que permita al Banco evaluar si las empresas consultoras (EC) elegibles poseen la experiencia y la competencia requeridas pertinentes para prestar los servicios de consultoría solicitados por el Banco.
- 1.2. Según se define en la Política de Adquisiciones Institucionales ([GN-2303-33](#)), las EC participantes deben ser de un País¹ o Territorio² miembro del Banco para poder presentar una Manifestación de Interés (EOI por sus siglas en inglés). Las EC que posean la experiencia requerida relevante para el encargo serán evaluadas. El Banco llevará a cabo la evaluación y clasificación (ranking) de las EOI presentadas por las EC que hayan manifestado su interés. El Banco invitará a las EC a presentar una propuesta en el orden en que se haya establecido la clasificación (ranking). Si la propuesta de la EC clasificada en primer lugar es aceptable, se le invitará a negociar un Contrato. Si fracasan las negociaciones con la primera EC, se podrá invitar a la siguiente EC clasificada a presentar una propuesta y negociar.
- 1.3. Esta REOI no debe interpretarse ni como una Solicitud de Propuesta ni como una oferta de contratación y no obliga en modo alguno al Banco a contratar a ninguna EC. El Banco se reserva el derecho de rechazar cualquiera y todas las EC participantes por cualquier motivo o sin motivo alguno, sin necesidad de dar explicaciones. El Banco no se compromete de modo alguno a seleccionar a una empresa consultora participante. El Banco no informará los motivos por los que cualquier EC participante haya o no sido incluida como parte de la lista corta.

Sección 2. Instrucciones para las empresas consultoras elegibles

- 2.1. Las manifestaciones de interés deberán enviarse utilizando el [Portal de Adquisiciones BEO del BID](#) (el Portal) antes del 4 de noviembre de 2026 5:00 PM. (**hora de Washington, D.C.**) en formato PDF (Max. 45MB).
- 2.2. Para acceder al Portal, la EC debe generar una cuenta de registro que incluya **todos** los datos solicitados por el Portal. En caso de que no se incluya alguno de los datos solicitados, la empresa consultora no podrá participar en este ni en

¹ **Países miembro:** Alemania, Argentina, Austria, Bahamas, Barbados, Bélgica, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Chile, Croacia, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Eslovenia, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Israel, Italia, Jamaica, Japón, México, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Reino Unido, República de Corea, República Dominicana, República Popular China, Suecia, Suiza, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

² **Territorios elegibles:** a) Guadalupe, Guayana Francesa, Martinica, Reunión - como Departamentos de Francia; b) Islas Vírgenes de los Estados Unidos, Puerto Rico, Guam - como Territorios de los EE.UU.; c) Aruba - como país constituyente de los Países Bajos; y Bonaire, Curaçao, San Martín, Saba, San Eustaquio - como Departamentos de los Países Bajos; d) Hong Kong - como Región Administrativa Especial de la República Popular China.

ningún otro proceso de selección que lleve a cabo el Banco. Si la empresa consultora se ha registrado previamente, verifique que tenga **toda** la información de la EC actualizada y completa antes de presentar una EOI.

- 2.3. **El nombre de la EC que presente una Manifestación de Interés en el BEO Portal debe corresponderse con el nombre que aparezca en la documentación presentada durante todo el proceso.** Asimismo, el **BP Number** debe corresponder a la firma y país de la entidad que está presentando la Manifestación de Interés. No se acepta la presentación de Manifestaciones de Interés utilizando BP Number de filiales o sucursales de la EC que está presentando la Manifestación de Interés. El incumplimiento de este numeral podrá ser causa de descalificación del proceso.
- 2.4. Las EC elegibles podrán asociarse en forma de Consorcio/ Joint Venture (JV) para mejorar sus calificaciones. Dicho Consorcio/ JV designará a una de las EC como representante responsable de las comunicaciones, del registro en el Portal y de la presentación de los documentos correspondientes.
- 2.5. Las EC elegibles interesadas podrán obtener más información en horario de oficina, de 09:00 AM a 5:00 PM (**hora de Washington, D.C.**), enviando un correo electrónico a: Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org) e Indo Lázaro (indol@iadb.org)

Banco Interamericano de Desarrollo

División: División de Transporte (INE/TSP)

A la atención de: Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org) e Indo Lázaro (indol@iadb.org), Jefes de Equipo del Proyecto

1300 New York Ave, NW

Washington DC 20577

Correo electrónico: mcalatayud@iadb.org; indol@iadb.org

Página web: www.iadb.org

- 2.6. Por la presente, el Banco invita a las EC elegibles a indicar su interés en prestar los servicios descritos a continuación en el borrador de Términos de Referencia para realizar los servicios de consultoría. Las EC interesadas deberán proporcionar información que demuestre que poseen la experiencia necesaria y están calificadas para prestar los servicios. Para que todas las respuestas puedan evaluarse adecuadamente, las EC elegibles deben incluir en sus presentaciones la información solicitada en la siguiente sección, con explicaciones completas y claras.

Sección 3. Servicios de consultoría

- 3.1. Los servicios de consultoría incluyen la elaboración de un diagnóstico regional y de una Guía Práctica dirigida a responsables de política pública para fortalecer la capacidad de los países de América Latina y el Caribe de construir y sostener carteras creíbles de inversión en transporte. El trabajo comprende cuatro componentes: (i) marco conceptual sobre las características de una cartera creíble de inversión en transporte; (ii) diagnóstico regional de los desafíos, sus causas subyacentes y las barreras que limitan el avance de los proyectos a lo largo de su ciclo de maduración; (iii) identificación de buenas prácticas, formulación de recomendaciones de política e institucionales y desarrollo de la Guía Práctica y sus herramientas de aplicación; y (iv) aplicación piloto de la Guía en tres países seleccionados por el BID (preliminarmente Perú, Colombia y Ecuador), con la elaboración de hojas de ruta específicas para cada país. La consultoría tendrá una duración estimada de siete (7) meses, con la entrega de seis productos a lo largo de 24 semanas. El presupuesto estimado disponible para la consultoría es de US\$100.000.
- 3.2. Aunque no existe un formato estándar para presentar una EOI, las EC elegibles deberán presentar una EOI que contenga la siguiente información:
- a) Información básica: indique el nombre oficial de la EC, el nombre de la persona de contacto, la dirección de correo electrónico, los números de teléfono y la dirección de la oficina de la persona de contacto clave responsable de la EOI.
 - b) Antecedentes: Incluya una descripción de la EC. La EC puede incluir folletos o documentos que proporcionen información sobre su organización, historia, misión, estructura y número de empleados.
 - c) Experiencia relacionada con los servicios de consultoría solicitados: Proporcione todo tipo de pruebas que la EC considere apropiadas para demostrar su experiencia y conocimientos técnicos en la prestación de servicios similares a los descritos en el Anexo A, Términos de Referencia (por ejemplo, folletos, informes, estudios, descripción de encargos similares, referencias a casos en los que haya prestado servicios similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de habilidades apropiadas entre el personal, etc.)
- 3.3. Presupuesto estimado: US\$100.000

Anexo A. Borrador de los Términos de Referencia

Tenga en cuenta que el Banco podrá modificar los Términos de Referencia adjuntos. Se notificarán estos cambios a las EC que hayan sido preseleccionadas.

Proceso de selección #RG-T4925-P001

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría “De la planificación a la inversión: Guía para desarrollar carteras de proyectos de transporte en América Latina y el Caribe”

REGIONAL

RG-T4925

ATN/FG-22608-RG

[Enlace al Documento de CT](#)

Fortalecimiento de la Efectividad y la Transparencia de los Proyectos de Transporte en América Latina y el Caribe

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1.** El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su División de Transporte (TSP), está impulsando **Transport Delivers**, una iniciativa regional orientada a mejorar la calidad, transparencia, competencia y efectividad en la preparación, contratación y ejecución de inversiones de transporte en América Latina y el Caribe (ALC). Transport Delivers parte de una premisa: incrementar el impacto de la inversión en infraestructura requiere no solo movilizar mayores recursos, sino también mejorar los sistemas, capacidades e instituciones que determinan cómo las inversiones son identificadas, preparadas, llevadas al mercado y ejecutadas. La iniciativa busca aprovechar la experiencia operacional del BID, las buenas prácticas desarrolladas en los países de ALC y la experiencia y conocimiento de socios internacionales para desarrollar **bienes públicos regionales**—incluyendo metodologías, herramientas, guías prácticas, soluciones digitales, diagnósticos y mecanismos de intercambio de conocimiento—que puedan ser utilizados y adaptados por los gobiernos de la región. De esta manera, Transport Delivers busca trascender intervenciones proyecto por proyecto y generar soluciones escalables que fortalezcan los sistemas de inversión en transporte.
- 1.2.** Uno de los ámbitos prioritarios de la iniciativa es el fortalecimiento de las **carteras de inversión en transporte** (*transport investment pipelines*). La existencia de carteras creíbles y predecibles es relevante tanto para la gestión pública como para el funcionamiento de los mercados de infraestructura. Para los gobiernos, permite mejorar la planificación, priorización y preparación de las inversiones. Para el sector privado y los financiadores, una mayor visibilidad sobre futuras oportunidades reduce incertidumbre, facilita la planificación y la asignación de capacidades y recursos, y puede contribuir a atraer mayor participación, inversión, innovación y competencia.
- 1.3.** Una cartera creíble no constituye simplemente un listado de proyectos. Requiere mecanismos que permitan identificar y priorizar inversiones de manera consistente con las estrategias sectoriales; asignar recursos para su preparación; coordinar a las instituciones involucradas; considerar restricciones fiscales y de financiamiento; incorporar resiliencia y sostenibilidad a lo largo del ciclo de vida; y actualizar y comunicar

las oportunidades de inversión de manera predecible.

1.4. Las experiencias acumuladas por los países de la región en estos procesos son heterogéneas. Algunos países han desarrollado mayores capacidades y avances institucionales en los procesos de planificación estratégica y priorización de inversiones, mientras que otros han progresado de manera más significativa en los procesos de preparación y estructuración de proyectos, o en el fortalecimiento de la gobernanza y la coordinación interinstitucional. En consecuencia, en distintas partes de la región se han desarrollado políticas, instituciones, capacidades técnicas y herramientas específicas que abordan, con distinto grado de madurez, las diferentes fases del ciclo de la cartera de inversión. A modo de ejemplo, países como Colombia, Perú y Ecuador han desarrollado diferentes sistemas de planificación, priorización y gestión del pipeline de inversión en infraestructura de transporte, cuyas experiencias, avances y limitaciones podrán constituir un insumo relevante para nutrir el diagnóstico regional y la identificación de lecciones aprendidas y buenas prácticas adaptables a otros contextos institucionales de ALC.

1.5. A pesar de la importancia de estos sistemas, existe limitada evidencia sistematizada específicamente sobre cómo los países de ALC construyen y sostienen sus carteras de inversión en transporte, qué desafíos enfrentan y qué reformas y herramientas prácticas pueden ayudar a fortalecer estos procesos. Los marcos existentes tienden a abordar aspectos más amplios de la gestión de la inversión pública, metodologías de preparación de proyectos o la madurez de proyectos individuales. En este contexto, la presente consultoría tendrá un enfoque diferente: analizará la capacidad de los sistemas de transporte para generar y sostener una cartera continua y creíble de inversiones. La pregunta que orientará el trabajo será:

¿Enfrentan los países de América Latina y el Caribe desafíos para construir y sostener carteras creíbles de inversión en transporte? De ser así, ¿cuáles son sus principales causas subyacentes y qué reformas de política e institucionales pueden contribuir a abordarlas?

1.6. La consultoría deberá tener una orientación eminentemente práctica y de política pública. El diagnóstico será el punto de partida para identificar soluciones, sirviendo como vehículo para orientar el objetivo final del trabajo. El resultado deberá traducir la evidencia, la experiencia operacional del BID y las buenas prácticas regionales e internacionales en recomendaciones, herramientas y hojas de ruta que puedan ser utilizadas por tomadores de decisiones y autoridades responsables de la planificación y gestión de inversiones en transporte

2. Objetivos

2.1. El **objetivo general** de la consultoría será desarrollar una guía práctica para responsables de política pública que contribuya a fortalecer la capacidad de los países de ALC para construir y sostener carteras de inversión en transporte y abordar las barreras que restringen la maduración y el avance de los de los proyectos, mediante la identificación de desafíos y sus causas subyacentes y la formulación de recomendaciones de política, buenas prácticas, herramientas y hojas de ruta de implementación adaptables a distintos contextos institucionales.

2.2. Los **objetivos específicos** serán:

- Definir las características de una cartera creíble de inversión en transporte, a partir de la experiencia regional e internacional y del conocimiento operacional del BID.
- Identificar y analizar los principales desafíos que enfrentan los países de ALC para construir y sostener dichas carteras, incluyendo los factores institucionales, técnicos, operativos, financieros, fiscales, de gobernanza y de capacidad, así como las diferentes barreras que restringen el avance de los proyectos a lo largo del ciclo de preparación hasta alcanzar el grado de madurez necesario para su financiamiento y ejecución.
- Identificar y sistematizar buenas prácticas regionales e internacionales que permitan abordar los desafíos identificados.
- Traducir los resultados del diagnóstico en recomendaciones prácticas de política e institucionales, diferenciando entre distintos tipos de desafíos y contextos institucionales.
- Desarrollar una hoja de ruta de implementación que permita a los gobiernos priorizar reformas en el corto, mediano y largo plazo.
- Desarrollar herramientas prácticas que permitan a las autoridades evaluar sus sistemas de desarrollo de carteras e identificar áreas prioritarias de mejora.
- Pilotear y validar el enfoque, las recomendaciones y las herramientas en tres países de ALC seleccionados por el BID, incluyendo un diagnóstico detallado del pipeline de inversión en transporte, el análisis de los procesos de gestión del pipeline, la identificación de las barreras que enfrentan los proyectos de transporte en las distintas fases de su ciclo de maduración, y el análisis detallado de proyectos específicos seleccionados en conjunto con el BID. Los aprendizajes obtenidos, junto con las lecciones aprendidas y las buenas prácticas desarrolladas por los países se incorporarán en la versión final del producto. Preliminarmente, se han identificado a Perú, Colombia y Ecuador como los objetivos del piloto.

3. Alcance de los Servicios

3.1. La firma desarrollará **un análisis regional y una guía práctica de política pública** para construir y sostener carteras de inversión en transporte. El trabajo adoptará una perspectiva sistémica y de cartera, evitando evaluaciones de preparación, desempeño o viabilidad de proyectos individuales. El diagnóstico tendrá alcance regional y buscará identificar patrones, desafíos y causas comunes, así como buenas prácticas relevantes y lecciones aprendidas de ALC y de otras regiones. El diagnóstico incluirá la identificación detallada de las barreras que enfrentan los países de la región para identificar, priorizar, preparar y estructurar proyectos de transporte a lo largo de las distintas fases del ciclo de los proyectos hasta que alcanzan la madurez necesaria para iniciar su ejecución. El trabajo deberá traducir los hallazgos del diagnóstico en recomendaciones y herramientas concretas que permitan a los gobiernos identificar y priorizar reformas para fortalecer sus sistemas de desarrollo y gestión de carteras de inversión de transporte. Como parte de este ejercicio, se hará un *deep-dive* en tres países, que incluirán el diagnóstico sobre la situación en dichos países y la aplicación de la guía, resultando en **hojas de ruta específicas para cada país**, desarrolladas en consulta con las autoridades correspondientes.

3.2. La consultoría comprenderá cuatro componentes principales:

3.3. Componente 1. Marco conceptual: Definición de las características de una cartera creíble de inversión en transporte y revisión selectiva de literatura, metodologías y experiencias relevantes para este estudio. Como punto de partida, una **cartera creíble**

deberá entenderse como algo más que un listado de proyectos: deberá reflejar un flujo de inversiones priorizadas, progresivamente preparadas, fiscal y financieramente realistas, institucionalmente respaldadas, regularmente actualizadas y suficientemente transparentes y predecibles para orientar tanto la acción pública como las expectativas del mercado.

3.4. Componente 2. Diagnóstico regional: Identificación de patrones comunes, desafíos y causas subyacentes que afectan la capacidad de los países de ALC para construir y sostener carteras de inversión en transporte, así como de las barreras que limitan el avance de los proyectos de transporte en las distintas fases de su ciclo de maduración e impiden que alcancen el nivel de *readiness* necesario para su implementación.

3.5. Componente 3. Identificación de buenas prácticas, recomendaciones de política y Guía Práctica: Desarrollo de recomendaciones de política e institucionales, herramientas prácticas y una metodología que permita a los gobiernos diagnosticar sus principales áreas de mejora, priorizar acciones y elaborar una hoja de ruta de reforma, teniendo en cuenta buenas prácticas y experiencias internacionales que hayan probado la efectividad de las recomendaciones señaladas.

3.6. Componente 4. Piloto en tres países y validación de la guía: Aplicación de la guía en tres países seleccionados por el BID. El ejercicio incluirá análisis detallado del pipeline de inversión en transporte y de los proyectos asociados, la identificación de las principales barreras que enfrentan los proyectos en las distintas fases de su ciclo de maduración, y el análisis detallado de proyectos específicos (a ser acordados con el BID). Asimismo, se identificarán buenas prácticas y soluciones desarrolladas por los países que puedan ser adaptables y replicables en otros contextos de la región. Los resultados del diagnóstico se plasmarán en una hoja de ruta de reforma y acciones específicas, desarrollada en consulta con las autoridades correspondientes, que identificará las medidas prioritarias para fortalecer la gestión del pipeline, impulsar el avance de los proyectos prioritarios a través de las distintas fases de maduración y contribuir a que alcancen las condiciones necesarias para su ejecución. Las hojas de ruta deberán definir los desafíos prioritarios, las acciones requeridas para abordarlos, los actores responsables, las condiciones habilitantes, el posible apoyo del BID a cada proyecto y acción identificada (asistencia técnica, instrumento de financiamiento adecuado, etc.) y una secuencia de implementación de corto, mediano y largo plazo. Los resultados de los diagnósticos, junto con las mejores prácticas y las lecciones aprendidas de los países, y los aprendizajes derivados de la aplicación de la Guía, se utilizarán para validar y perfeccionar su enfoque, recomendaciones y herramientas, así como para desarrollar una versión final de la Guía Práctica.

4. Actividades Clave

4.1. Revisión de evidencia y experiencias existentes: La firma deberá realizar una revisión focalizada de: (i) literatura y metodologías internacionales relevantes; (ii) marcos de gestión de inversión pública; (iii) enfoques de planificación y gestión de carteras de infraestructura; (iv) experiencias de organismos multilaterales; (v) buenas prácticas y lecciones aprendidas en países seleccionados de ALC y otras regiones; y (vi) documentación, operaciones y conocimiento proporcionado por el BID. La revisión deberá orientarse específicamente a identificar prácticas transferibles y lecciones útiles

para *policymakers*, evitando una revisión bibliográfica exhaustiva de carácter académico.

4.2. Desarrollo del marco analítico: La firma propondrá, para aprobación del BID, un marco que defina qué se entiende por una cartera creíble de inversión en transporte y cuáles son las dimensiones necesarias para construirla y sostenerla. El marco deberá prestar particular atención no solo a la construcción inicial de una cartera, sino a su sostenibilidad en el tiempo, analizando los mecanismos que permiten generar continuamente nuevas oportunidades de inversión, avanzar progresivamente su preparación, actualizar prioridades, retirar o reformular iniciativas cuando corresponda y mantener una cartera dinámica, realista y predecible. El marco podrá considerar, entre otros: alineación con estrategias nacionales y sectoriales; mecanismos de identificación/originación de proyectos; priorización; sistemas y financiamiento para la preparación; gobernanza y responsabilidades institucionales; capacidad técnica y organizacional; coordinación interinstitucional; alineación fiscal y financiera; resiliencia y enfoque de ciclo de vida; transparencia, actualización y gestión de la cartera.

4.3. Diagnóstico regional: Sobre la base del marco aprobado, la firma realizará un diagnóstico orientado a responder la pregunta central de la consultoría. El diagnóstico deberá determinar, entre otros: (i) si existen desafíos comunes para construir y sostener carteras creíbles, así como barreras que limitan el avance de los proyectos de transporte en las distintas fases de su ciclo de maduración e impiden que alcancen el nivel de *readiness* necesario para su financiamiento e implementación; (ii) cuáles son los desafíos y barreras más relevantes; (iii) cuáles son sus causas subyacentes; y (iv) cómo afectan la predictibilidad de los mercados y la capacidad de atraer competencia e inversión. El diagnóstico deberá sustentarse en una combinación de análisis documental, información disponible sobre sistemas y prácticas nacionales, evidencia y experiencia operacional del BID y consultas estructuradas con actores relevantes. La firma deberá proponer en el marco metodológico una estrategia de recopilación de información que permita identificar patrones regionales sin requerir diagnósticos exhaustivos de todos los países de ALC. Como mínimo, el diagnóstico deberá analizar las siguientes dimensiones:

- **Planificación estratégica y originación de proyectos:** existencia de mecanismos que permitan traducir objetivos nacionales y sectoriales en un flujo continuo de potenciales inversiones, evitando que la cartera dependa exclusivamente de iniciativas ad hoc.
- **Priorización de inversiones:** mecanismos, criterios y procesos utilizados para seleccionar y ordenar las inversiones que integran la cartera, incluyendo su consistencia, transparencia y continuidad en el tiempo.
- **Sistemas de preparación de proyectos:** existencia de mecanismos institucionales y financieros que permitan avanzar progresivamente la preparación de las inversiones que integran la cartera.
- **Materialización de la cartera:** análisis de las principales causas por las que los proyectos no llegan a implementarse, tanto en la fase de estructuración y licitación como después de la adjudicación (cierre financiero, construcción e inicio de operación), y de su efecto en la credibilidad de la cartera.
- **Gobernanza institucional:** claridad de roles, responsabilidades, *accountability* y mecanismos de coordinación entre las instituciones involucradas en la identificación, priorización, preparación y gestión de la cartera.
- **Capacidad técnica y organizacional:** capacidades, recursos humanos, estructuras y

procesos institucionales necesarios para desarrollar y gestionar una cartera continua de inversiones.

- **Alineación fiscal y financiera:** vinculación entre la cartera, la planificación presupuestaria de mediano plazo, la disponibilidad de recursos para preparación y ejecución y las diferentes alternativas de financiamiento.
- **Resiliencia y enfoque de ciclo de vida:** incorporación de resiliencia, mantenimiento, gestión de activos y costos de ciclo de vida en la planificación y priorización de las inversiones.
- **Transparencia y gestión de la cartera:** mecanismos para consolidar, actualizar, monitorear y comunicar periódicamente la cartera, incluyendo la disponibilidad y calidad de información sobre futuras oportunidades de inversión.

4.4. Identificación de buenas prácticas: La identificación de buenas prácticas tendrá como objetivo identificar soluciones concretas y evidencia que permita informar las recomendaciones de política derivadas del diagnóstico (ver Actividad 4.5). La selección deberá partir prioritariamente de los desafíos identificados en el diagnóstico (Actividad 4.3): para cada desafío relevante, la firma buscará experiencias que permitan identificar cómo otros gobiernos o instituciones han abordado problemas comparables y qué condiciones hicieron posible su implementación. Las experiencias deberán seleccionarse por su relevancia y potencial de adaptación a ALC, y podrán incluir, entre otros, casos de España, Reino Unido, Australia y países de América Latina y el Caribe. Para cada práctica seleccionada deberá explicarse brevemente: el problema que buscaba resolver; la solución adoptada; los factores que facilitaron su implementación; resultados o lecciones disponibles; condiciones necesarias para su posible adaptación a ALC.

4.5. Desarrollo de recomendaciones de política: A partir de los resultados del diagnóstico regional y de las buenas prácticas identificadas, la firma deberá formular un conjunto de recomendaciones de política, institucionales y de gestión orientadas a abordar los principales desafíos y causas subyacentes identificados para la construcción y sostenibilidad de carteras creíbles de inversión en transporte. Las recomendaciones deberán:

- estar directamente vinculadas con los desafíos y causas identificados en el diagnóstico;
- distinguir entre reformas de política, institucionales, organizacionales y de gestión;
- considerar distintos contextos y niveles de capacidad institucional;
- identificar las condiciones necesarias para su implementación;
- incorporar buenas prácticas regionales e internacionales cuando corresponda;
- evitar recomendaciones genéricas y formular acciones suficientemente concretas para orientar decisiones de política pública.

Para cada recomendación o grupo de recomendaciones, deberá establecerse de manera explícita la relación: desafío → causa subyacente → acción recomendada → evidencia/buena práctica que la sustenta → condiciones de implementación → resultado esperado.

4.6. Desarrollo de la Guía Práctica: Sobre la base del diagnóstico, las buenas prácticas y las recomendaciones desarrolladas en las actividades anteriores, la firma elaborará una Guía Práctica dirigida a responsables de política pública y autoridades del sector transporte. La Guía constituirá el principal producto operativo de la consultoría y deberá permitir a los gobiernos utilizar los resultados del estudio para analizar su propio contexto, identificar áreas prioritarias de mejora y definir una secuencia de reformas para

fortalecer sus sistemas de desarrollo de carteras de inversión. La Guía deberá diseñarse como un bien público regional, de manera que pueda ser utilizada y adaptada por distintos países de ALC sin requerir un ejercicio de consultoría específico para cada aplicación. Entre otros, la Guía deberá integrar, de manera accesible y orientada a la implementación:

- preguntas o criterios que permitan a cada gobierno identificar los desafíos relevantes en su contexto y las potenciales causas de los mismos;
- orientaciones para seleccionar, priorizar y organizar en el tiempo las recomendaciones más pertinentes de acuerdo con los desafíos identificados;
- buenas prácticas y ejemplos que ilustren alternativas de implementación;
- las matrices, *checklists* y plantillas necesarias para facilitar su aplicación.

4.7. Aplicación de la Guía Práctica y elaboración de hojas de ruta en tres países: La firma aplicará la Guía desarrollada en la Actividad 4.6 en tres países seleccionados por el BID. La aplicación se realizará en coordinación con el BID y las autoridades correspondientes y tendrá tres objetivos: (i) realizar, para cada país, un diagnóstico del pipeline de inversión en transporte, los procesos de gestión del pipeline de inversión en transporte, la identificación de las principales barreras que enfrentan los proyectos en las distintas fases de su ciclo de maduración y el análisis detallado de los proyectos específicos que sean seleccionados en conjunto con el BID (ver detalle más adelante en esta actividad); (ii) producir para cada país una hoja de ruta práctica para fortalecer su sistema de desarrollo de carteras de inversión en transporte; (iii) identificar buenas prácticas y soluciones desarrolladas por los países que puedan ser adaptables y replicables en otros contextos de la región; y (iv) probar la utilidad y aplicabilidad de la Guía en diferentes contextos institucionales, incorporando los aprendizajes en su versión final. La aplicación en cada país deberá utilizar un enfoque consistente con el marco del diagnóstico regional, permitiendo analizar las mismas dimensiones en mayor profundidad e identificar cuáles de los desafíos y causas identificados regionalmente resultan relevantes en el contexto nacional. Como parte del *deep-dive* en cada país, la firma deberá: (a) diagnosticar los procesos de gestión del pipeline de inversión en transporte del país e identificar los gaps frente al marco regional; y (b) identificar los proyectos de transporte que integran el pipeline del país y analizar, para un grupo de proyectos relevantes a seleccionar con el BID, los motivos y barreras específicas —institucionales, técnicas, financieras, fiscales, de gobernanza o de capacidad— que explican su falta de avance o maduración. Los resultados de este mapeo deberán vincularse explícitamente con las recomendaciones de política del Componente 3, permitiendo confirmarlas, matizarlas o formular recomendaciones adicionales específicas para el país antes de consolidar la hoja de ruta. La firma deberá complementar el análisis documental con consultas virtuales estructuradas con las instituciones relevantes y realizar, al menos, una instancia de discusión y validación virtual de los hallazgos y de la hoja de ruta con las autoridades correspondientes. Cada hoja de ruta deberá identificar las áreas prioritarias de mejora, las reformas y acciones recomendadas, los principales actores involucrados, las condiciones necesarias para su implementación, el posible apoyo del BID a cada proyecto y acción identificada (p. ej., asistencia técnica o el instrumento de financiamiento más adecuado) y una secuencia de acciones de corto, mediano y largo plazo. Las hojas de ruta deberán concentrarse en un número limitado de reformas prioritarias, seleccionadas en función de su relevancia, impacto esperado, factibilidad, secuencia y dependencias con otras reformas.

5. Resultados y Productos Esperados

5.1. La consultoría incluirá los siguientes productos:

5.2. Producto 1. Plan de trabajo para la ejecución de la consultoría, que deberá incluir, como mínimo: metodología general de trabajo; actividades y tareas previstas; organización y responsabilidades del equipo consultor; estrategia preliminar para la recopilación de la información y realización de consultas; cronograma detallado de actividades, productos, reuniones e hitos; modalidad de coordinación con el equipo BID.

5.3. Producto 2. Marco metodológico que orientará el diagnóstico y los productos siguientes de la consultoría, y que deberá incluir, como mínimo: definición de lo que se entiende por una cartera creíble de inversión en transporte; dimensiones y variables que serán analizadas en el diagnóstico; mecanismo de recolección y análisis de información; criterios para la selección de buenas prácticas; enfoque metodológico preliminar para la formulación de recomendaciones y posterior aplicación a nivel de país.

5.4. Producto 3. Diagnóstico regional y presentación PowerPoint, incluyendo los desafíos que enfrentan los países de ALC para construir y sostener carteras creíbles de inversión en transporte y las barreras que restringen el avance de los proyectos a lo largo del ciclo de preparación hasta alcanzar el grado de madurez necesario para su ejecución. Este producto deberá identificar, entre otros: los principales desafíos observados; sus causas subyacentes; diferencias y patrones relevantes entre distintos contextos institucionales; implicaciones para la capacidad de los países de generar y sostener carteras de inversión; implicaciones para la predictibilidad de los mercados, la competencia y la movilización de inversión; conclusiones que servirán de base para la identificación de buenas prácticas y formulación de recomendaciones. El diagnóstico deberá estar acompañado por una presentación ejecutiva en PowerPoint que sintetice los principales hallazgos.

5.5. Producto 4. Buenas prácticas y recomendaciones de política, incluyendo, entre otros: elección y análisis de experiencias y buenas prácticas relevantes; explicación de los problemas que dichas prácticas buscan resolver y de las condiciones que facilitaron su implementación; análisis de su potencial de adaptación a distintos contextos de ALC; recomendaciones de política, institucionales, organizacionales y de gestión; primera clasificación de las recomendaciones según su factibilidad y horizonte de implementación.

5.6. Producto 5. Hojas de ruta con aplicación de la Guía Práctica en tres países y presentación PowerPoint. La firma aplicará en tres países seleccionados por el BID el marco, las recomendaciones y las herramientas preliminares que posteriormente serán consolidadas en la Guía Práctica. Esta aplicación servirá para probar y perfeccionar la metodología y las herramientas antes de la elaboración de la versión final de la Guía, así como para identificar hallazgos específicos que permitan confirmar, matizar o complementar el diagnóstico regional (Producto 3) y las recomendaciones de política (Producto 4). Para cada país se elaborará una hoja de ruta que deberá:

- diagnosticar los procesos de gestión de la cartera de inversión en transporte del país
- identificar los proyectos de transporte en pipeline y, para una selección de estos, los motivos y barreras específicas que explican su falta de avance o maduración;
- identificar, para cada uno de los proyectos analizados, el posible apoyo del BID para impulsar su avance hacia la implementación, incluyendo: asistencia técnica para su preparación y maduración; el mecanismo o instrumento de financiamiento más

adecuado según las características de cada proyecto; y oportunidades concretas de financiamiento por parte del BID;

- identificar las lecciones aprendidas y buenas prácticas observadas en el país en cada una de dichas fases, que puedan informar las recomendaciones y la hoja de ruta y replicarse en otros países de la región;
- identificar las principales fortalezas y áreas de mejora del sistema de desarrollo de carteras de inversión en transporte;
- priorizar los desafíos que deberán ser abordados;
- identificar las reformas y acciones recomendadas;
- identificar los principales actores institucionales involucrados;
- establecer las condiciones habilitantes para su implementación;
- identificar el posible apoyo técnico del BID para la implementación de las reformas y acciones recomendadas, como asistencia técnica, fortalecimiento de capacidades institucionales, desarrollo de herramientas y metodologías, o intercambio de experiencias con otros países;
- organizar las acciones propuestas en una secuencia de implementación de corto, mediano y largo plazo.

5.7. Producto 6. Guía Práctica y presentación final. Como producto final de la consultoría, la firma elaborará una Guía Práctica para el fortalecimiento de carteras de inversión en transporte, dirigida principalmente a responsables de política pública, ministerios de transporte, agencias sectoriales y otras instituciones involucradas en la planificación, priorización, preparación y gestión de inversiones en transporte. La Guía deberá consolidar los resultados de los productos anteriores y traducirlos en un documento práctico, accesible y orientado a la acción, que permita a los gobiernos comprender los principales desafíos asociados a la construcción y sostenibilidad de carteras creíbles de inversión, identificar posibles áreas de mejora en sus propios sistemas y seleccionar reformas y herramientas adecuadas a su contexto institucional. La firma deberá asimismo preparar una presentación final ejecutiva en PowerPoint que sintetice los principales hallazgos, recomendaciones, herramientas y metodología de aplicación de la Guía.

La Guía deberá estructurarse de manera que un gobierno pueda utilizarla siguiendo una secuencia sencilla: 1. Entender qué caracteriza una cartera creíble → 2. Evaluar su situación → 3. Identificar los principales desafíos y causas → 4. Seleccionar las reformas pertinentes → 5. Priorizarlas y secuenciarlas → 6. Construir su hoja de ruta.

A título indicativo, la Guía deberá contemplar la siguiente estructura o equivalente:

- A. ¿Por qué importan las carteras de inversión en transporte? ¿Qué caracteriza a una cartera creíble de inversión en transporte?** Breve introducción sobre la importancia de construir y sostener carteras creíbles, incluyendo la diferencia entre una lista de proyectos y una cartera de inversión; su contribución a una mejor planificación, priorización y preparación; y su importancia para generar mercados más predecibles, atraer competencia e inversión y facilitar una transición más eficiente hacia la contratación.
- B. ¿Qué nos dice el diagnóstico de América Latina y el Caribe?** Síntesis ejecutiva de los resultados del diagnóstico regional, identificando los principales desafíos para construir y sostener carteras creíbles, sus causas subyacentes y sus implicaciones. El énfasis deberá estar en aquellos hallazgos que sean relevantes para orientar decisiones y reformas, evitando una descripción exhaustiva o evaluaciones

individuales de países.

- C. Recomendaciones prácticas de política e institucionales.** Esta sección constituirá el núcleo de la Guía. A partir de los desafíos y causas identificados en el diagnóstico, la firma presentará un menú priorizado de recomendaciones de política, institucionales, organizacionales y de gestión. Las recomendaciones deberán estar informadas por las buenas prácticas y experiencias regionales e internacionales analizadas durante la consultoría. Estas experiencias no deberán presentarse como una sección descriptiva independiente, sino incorporarse de manera selectiva dentro de las recomendaciones para demostrar cómo determinados desafíos han sido abordados en otros contextos y extraer lecciones relevantes para ALC.
- D. De las recomendaciones a la acción: cómo desarrollar una hoja de ruta.** Metodología práctica que permita a los gobiernos utilizar la Guía para evaluar su situación, identificar las reformas relevantes, priorizarlas según impacto y factibilidad, definir actores responsables y condiciones habilitantes, y secuenciar acciones de corto plazo (0–12 meses), mediano plazo (1–3 años) y largo plazo (3–5 años).
- E. Herramientas para la aplicación de la Guía:** Conjunto de instrumentos prácticos que permitan a las autoridades aplicar la Guía, incluyendo, según corresponda, una herramienta de autoevaluación, preguntas de diagnóstico, matrices de coordinación institucional, herramientas para identificar y priorizar reformas y una plantilla para elaborar la hoja de ruta.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

6.1. El calendario será el siguiente:

Producto	Entregable / Hito	Plazo de entrega
Producto 1	Plan de trabajo , incluyendo metodología general, actividades, organización del equipo, estrategia de recopilación de información y consultas, y cronograma detallado.	Semana 2
Producto 2	Marco metodológico , incluyendo la definición de cartera creíble de inversión en transporte, dimensiones de análisis, preguntas de diagnóstico, metodología de recopilación y análisis de información y criterios para el análisis de buenas prácticas.	Semana 6
Producto 3	Diagnóstico regional y presentación ejecutiva en PowerPoint , identificando los principales desafíos para construir y sostener carteras creíbles de inversión en transporte, sus causas subyacentes e implicaciones.	Semana 10
Producto 4	Buenas prácticas y recomendaciones de política , vinculando los desafíos y causas identificados con experiencias relevantes de ALC y otras regiones y formulando recomendaciones prácticas de política, institucionales, organizacionales y de gestión.	Semana 14
Producto 5	Hojas de ruta aplicadas en tres países y presentación ejecutiva en PowerPoint , incluyendo la identificación del pipeline, el diagnóstico detallado, la priorización de reformas y acciones de corto, mediano y largo plazo, y la identificación de oportunidades de apoyo y financiamiento por parte del BID	Semana 20
Producto 6	Guía Práctica para el fortalecimiento de carteras de inversión en transporte y presentación final en PowerPoint , integrando el diagnóstico regional, las recomendaciones informadas por	Semana 24

Producto	Entregable / Hito	Plazo de entrega
	<i>buenas prácticas, los aprendizajes de las aplicaciones país y las herramientas para su aplicación.</i>	

7. Requisitos de los Informes

7.1. Todos los informes y entregables se presentarán al Banco tanto en formatos electrónicos editables (.docx, .xlsx, .pptx, etc.) como no editables (.pdf), incluyendo bases de datos de información recolectada.

7.2. Todos los informes y entregables se entregarán en español.

7.3. Los requisitos adicionales de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Trabajo inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes podrán ser presentados en el idioma definido en esta contratación.

8. Criterios de aceptación

8.1. Modalidad de contratación y tipo de contrato: Proceso Competitivo Simplificado, contrato a Suma Alzada.

8.2. Duración del contrato: 7 meses

8.3. Fecha de inicio: Noviembre, 2026.

8.4. El Banco, a través de los Jefes de Equipo, Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org), e Indo Lázaro (indol@iadb.org), será responsable de la aprobación de los entregables.

9. Requisitos de la Empresa Consultora y Equipo Clave

9.1. La firma consultora deberá ser de uno de los 48 países miembros del BID.

9.2. Experiencia general. La firma consultora deberá contar con al menos quince (15) años de experiencia apoyando a entidades públicas, instituciones de desarrollo, Instituciones Financieras Internacionales o similares en el desarrollo de estudios, análisis, diagnósticos y productos de conocimiento y otras actividades similares.

9.3. Experiencia específica. La firma consultora deberá contar con al menos diez (10) años de experiencia en el desarrollo de estudios, análisis, diagnósticos, y formulación de recomendaciones de política pública e institucionales en los sectores de transporte, infraestructura y gestión de inversión pública en Latinoamérica y el Caribe. Específicamente, la firma deberá demostrar experiencia comprobada en:

- Planificación y gestión de infraestructura y transporte, incluyendo el desarrollo de estrategias, planes sectoriales, planes de inversión y mecanismos para traducir objetivos de política pública y sectoriales en carteras o pipelines de inversión.
- Acompañamiento a la gestión y priorización de carteras de inversión pública, incluyendo el diseño o fortalecimiento de procesos, metodologías y sistemas para la identificación, priorización, programación, preparación, seguimiento y actualización de inversiones y proyectos de infraestructura y transporte.
- Acompañamiento a gobiernos e instituciones públicas en el diagnóstico y fortalecimiento de sus sistemas de planificación, inversión y gestión de infraestructura, incluyendo el análisis de capacidades institucionales, gobernanza, roles y responsabilidades, procesos y mecanismos de coordinación interinstitucional.
- Formulación de recomendaciones de política pública, institucionales y de gestión, incluyendo el diseño de propuestas de reforma, planes de acción y hojas de ruta para fortalecer sistemas y procesos de inversión pública y gestión de infraestructura
- Desarrollo de metodologías, guías prácticas y herramientas de aplicación, tales como marcos de diagnóstico, instrumentos de autoevaluación, matrices, checklists y otras herramientas dirigidas a autoridades y funcionarios públicos para facilitar la identificación de brechas, la priorización de acciones y la implementación de reformas

9.4. Se valorará la experiencia previa de la firma trabajando con el BID, otros organismos multilaterales de desarrollo, instituciones financieras internacionales o entidades públicas, así como una sólida experiencia internacional desarrollada en múltiples países. En particular, se valorará la experiencia en América Latina y el Caribe, incluyendo un conocimiento profundo y comparado de los sectores de infraestructura y transporte en la región, de los marcos institucionales y de gobernanza que los rigen, de las principales entidades sectoriales involucradas y de los sistemas y procesos de planificación, programación, priorización y gestión de la inversión pública. Se valorará asimismo la capacidad de la firma para comprender las diferencias entre los contextos institucionales de los países de la región e identificar experiencias y soluciones con potencial de adaptación a distintos entornos nacionales.

9.5. Equipo clave: sin perjuicio de cualquier otro perfil que la firma consultora considere necesario para el adecuado desarrollo de la consultoría, se espera que los equipos propuestos incluyan, como mínimo, los siguientes expertos clave:

- **Jefe/a de Equipo (Project Manager).** Maestría en economía, ingeniería civil o de transporte, administración pública, políticas públicas o disciplinas afines. Al menos diez (10) años de experiencia liderando equipos y estudios de política pública, gestión de inversión pública o infraestructura, con experiencia demostrable en países de ALC. Se valorará experiencia previa trabajando con el BID u otros bancos multilaterales de desarrollo.
- **Especialista Sectorial en Transporte e Infraestructura.** Maestría en ingeniería, economía, planificación urbana y transporte, políticas públicas o disciplinas afines. Al menos siete (7) años de experiencia profesional en el sector transporte, incluyendo experiencia en la elaboración de estrategias, políticas y planes sectoriales de transporte e infraestructura, planificación y programación de inversiones, identificación y priorización de proyectos, evaluación de proyectos de transporte. Deberá contar asimismo con experiencia en el análisis de sistemas de transporte y redes de infraestructura, desarrollo y gestión de proyectos a lo largo de su ciclo de

preparación y en la formulación de recomendaciones para mejorar la planificación y gestión de inversiones del sector. Se valorará particularmente la experiencia en América Latina y el Caribe y el conocimiento de las instituciones y marcos de gobernanza del sector transporte en la región.

- **Especialista en Instituciones, Gobernanza y Finanzas Públicas.** Maestría en administración pública, economía, finanzas públicas, políticas públicas, ciencias políticas o disciplinas afines. Al menos siete (7) años de experiencia en análisis y fortalecimiento de sistemas de gestión pública, gobernanza y coordinación interinstitucional, planificación y gestión de las finanzas públicas y desarrollo de capacidades institucionales, incluyendo experiencia en el diseño e implementación de reformas institucionales, planificación presupuestaria de mediano plazo, mecanismos de financiamiento de infraestructura y esquemas de participación privada. Se valorará particularmente la experiencia en el análisis de los vínculos entre la planificación sectorial, la programación de inversiones, la disponibilidad de recursos fiscales y las decisiones de financiamiento de infraestructura.

10. Otros Requisitos

- 10.1.** La empresa consultora deberá mantener una comunicación regular con el Equipo del BID. Todos los servicios contratados por la empresa consultora deben ser presentados y aprobados por el Jefe de Equipo del BID.

11. Supervisión e Informes

- 11.1.** La División de Transporte (INE/TSP) del BID será la responsable de la ejecución de este contrato de consultoría. La supervisión de la consultoría y la aprobación de los entregables estará a cargo de los Jefes de Equipo, Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org), e Indo Lázaro (indol@iadb.org).
- 11.2.** Los consultores presentarán los informes y entregables y dirigirán sus comunicaciones a Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org), e Indo Lázaro (indol@iadb.org).
- 11.3.** La firma consultora enviará los entregables de acuerdo con el Calendario del Proyecto. El equipo del Banco revisará cada entregable y enviará comentarios solicitando ajustes en los entregables en un plazo de dos semanas.
- 11.4.** Las reuniones de seguimiento, su frecuencia y otras actividades necesarias para la coordinación entre el equipo del Banco y la firma consultora se definidas y acordadas en el Plan de Trabajo.

12. Calendario de Pagos

- 12.1.** 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.
- 12.2.** 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>	%
1. Producto 1. Plan de trabajo	20%
2. Producto 3. Diagnóstico y presentación PPT	20%
3. Producto 5. Hoja de ruta aplicada a tres países y PPT	30%
4. Producto 6. Guía Práctica y presentación final	30%
TOTAL	100%