**Knowledge and Capacity Building Products (KCP) Proposal**



**Advisory Services**

**I. General Information**

**KCP Title:**



**OPUS Number: Date of Proposal: New KCP: Linked to project:**

   

**Team Leader / Unit:**

 

**Joint Proposal:**

 (1) (2)  (3) 

If yes, identify units:

(4)  (5)  (6) 

**Proposed amount, without counterpart** in USD equivalent (enter whole number only): USD ****

Must match total of budget table on section VI, and project amount in OPUS

**Proposed amount** **including counterpart** (if applicable) in USD equivalent: USD ****

**Unit of Technical Responsibility:**  **Unit of Disbursement Responsibility:** 

**Letters of Request available Non-objection**

**Execution:** (or equivalent) **available**

  

**IDBdocs#:**  **IDBdocs#:** 

**Execution period (months):  Disbursement period:  Required Start Date: **

**Executing Agency:**



**Executing Agency description and capacity:**



Additional information - If necessary, in an appendix please provide further details that you consider relevant to describe the Executing Agency. In this case save it in IDBDOCS and record its number immediately after the “equal” sign on the link below (\*):

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=>

**Country of Origin of Executing Agency:**



**Contact in the Executing Agency:**



**E-mail address:**



**Please provide justification why the Bank is the Executing Agency:**



**Beneficiary Countries** (even if it is Regional, please specify the countries in which the work will be carried out)**:**













 CAN  CCB  CID  CSC  REGIONAL

**Beneficiary entity:** 

**Sector:** 

**II. KCP Type**

**Origination**



The client may require special studies to address a current public discussion, advice to draft laws or regulations, support for policy analysis and formulation, capacity improvement for the execution of a recently approved program, analysis of a public policy or private sector problem, or generate consensus around a specific issue.



These initiatives may include deepening the Bank’s knowledge in new subjects, interpreting new economic and social phenomena, generating new databases and diagnostic tools, or organizing a seminar, workshop, a regional policy dialogue, training, a publication.

**Scope Parecería que la demanda por los productos ofrecidos en esta operación son puntuales y pasibles de ser entregados en un corto plaza (short term scope) más alla de que se inserten en una estrategia nacional de más largo aliento. Sugerimos revisar calificación.**



Demand for this KCP has an immediate, short-term scope—possibly drawing from knowledge and experience that is readily available.



Demand for this KCP serves a longer-term, forward-looking purpose that may require the accumulation of new knowledge and experience. These products usually require a longer deployment time.

**III. Relation to IDB’s Institutional Priorities**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Social Policy for Equity and Productivity | |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| 2. Infrastructure for Competitiveness and Social Welfare | |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| 3. Institutions for Growth and Social Welfare | |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| 4. Competitive Regional and Global International Integration | |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| 5. Protecting the Environment and Responding to Climate Change | |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| -------------------------------------------------------------------------- | |
|  | |
| 6. Cross-cutting | |
|  |  |
|  |  |
|  | |
|  |  |
|  |  |

3.1 Explain how the knowledge produced with this KCP will be used (policy advice, institutional strengthening, input for programming and strategy, pipeline development, input for other KCPs):

El KCP tiene dos productos principales.

El primer producto contribuirá a la creación de un nuevo mecanismo para financiar infraestructura de proyectos de transporte público (fundamentalmente habilitación de vías urbanas, accesos peatonales, terminales de transferencia, estaciones de abordaje, etc). Se analizará la normativa vigente relevante y se apoyará el diseño de los instrumentos legales que permitan financiar estos proyectos por medio de la captura de los aumentos en los precios de las propiedades beneficiadas por los mismos. La implementación de este producto permitirá una distribución más equitativa de las cargas de financiación de la infraestructura de transporte, permitiendo a la sociedad participar de la capitalización de beneficios de accesibilidad[[1]](#footnote-1) (valorización).

El segundo producto es la asesoría técnica para el análisis, desarrollo, socialización y evaluación de las propuestas contenidas en Plan Maestro de Transporte de largo plazo (2010-2032). Esta asesoría permitirá integrar una visión de planeación estratégica del sector transporte, multimodal, y con la cual se espera mejorar las intervenciones en infraestructura y la provisión de servicios de transporte y logística desde una perspectiva de objetivos por resultados, de nivel de servicio para los usuarios, y de sostenibilidad económica, social y ambiental de los sistemas de transporte.

**IV. OBJECTIVES, EXPECTED RESULTS AND ACTIVITIES** (Maximum 4 pages for this section. Please do not change font size, line spacing or margins)

4.1 Describe the challenge that this KCP addresses (e.g. policy, institutional, technical):

El KCP tiene el reto de apoyar al nuevo Gobierno de Colombia en desarrollar dos elementos estratégicos dentro del sector transporte como lo son la financiación de la infraestructura y la regulación de servicios. El actual Gobierno de Colombia, a través del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, se encuentra adelantando la estructuración del denominado Plan Maestro de Transporte de largo plazo (2010-2032), en el diagnóstico, análisis y evaluación de de propuestas en siguientes áreas: (i) coordinación general y estructuración institucional del sector transporte; (ii) financiamiento del sector; (iii) regulación y servicios de transporte; (iv) oferta de infraestructura; y (v) desarrollo logístico. El nuevo Gobierno Nacional requerirá continuar con el análisis y evaluación de las propuestas contenidas en el diseño del PMT, su socialización e inclusión en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, y la implantación de las medidas de corto plazo contenidas en el plan de acción.

En este sentido, la estrategia del Banco para Colombia se orienta a: (i) sentar las bases para reactivar y dinamizar la economía; (ii) promover el desarrollo social y asegurar la protección de los más vulnerables; y (iii) mejorar la gobernabilidad del país y apoyar la modernización del Estado. El KCP propuesto es consistente con esta estrategia en la medida que mejorará la gobernabilidad del país y apoyará la modernización del Estado con la formulación del Plan Maestro de Transporte (PMT) 2010-2032 y la implantación de su plan de acción de corto plazo. Mediante este Plan se integrara una visión estratégica del sector transporte dirigida a mejorar el estado actual de la infraestructura vial y optimizar los servicios de transporte bajo principios de eficiencia y sostenibilidad. Esta iniciativa también sentará las bases para un desarrollo armónico del sector y que propenda a la dinamización de la economía a través de menores costos logísticos y de transporte, asegurando un desarrollo social y protección de los más vulnerables.

4.2 Describe lessons learned from previous similar KCPs:

Este es el primer Advisory Services KCP que se ha solicitado para estudiar temas de planificación estratégica del transporte en Colombia, por lo tanto las lecciones se obtienen de las experiencias del país en este sector.

El Ministerio de Transporte es la entidad encargada de de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia, así como la formulación de la regulación técnica y económica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo, y establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte. En este marco, hay un reto importante en el desarrollo de mecanismos de financiación innovadores de infraestructura de transporte que permitan aliviar la alta carga fiscal que tiene el sector público para el desarrollo de sistemas de transporte urbano eficientes[[2]](#footnote-2). El Programa Nacional de Transporte Urbano ha desembolsado mas de US$ 1 B en los últimos 10 años, atendiendo más de 15 M de personas. Sin embargo, la financiación de la infraestructura ha sido responsabilidad del sector público y se ha perdido la oportunidad de capturar los incrementos en los precios de las propiedades beneficiadas, de acuerdo con los principios de valorización y participación en plusvalías. El Ministerio tiene el reto de fortalecer los mecanismos de financiación existentes y desarrollar nuevos mecanismos de tal manera que la financiación de los proyectos se desarrolle de una manera eficiente, equitativa y dentro un marco legal apropiado.

La literatura y los estudios empíricos en Colombia nos demuestran que los sistemas de transporte público tienen una alta influencia sobre los precios de las propiedades. En particular, el BRT de Bogotá ha sido estudiado extensivamente y se han encontrado incrementos de 8-12% en los precios anunciados de propiedades beneficiadas, producto de la capitalización de una mejor accesibilidad regional. Igualmente, en Colombia existe una experiencia importante en materia de impuestos de valorización. Bogotá ha financiado el 50% de su malla vial arterial a través de estos mecanismos, dando como resultado una consolidada “cultura fiscal” asociada con el cobro del impuesto de valorización para financiación de infraestructura de transporte. Se espera utilizar las lecciones aprendidas de la literatura del transporte y de las experiencias específicas en el país en el diseño de nuevos mecanismos de financiación

4.3 State the KCP objectives:

El objetivo del KCP propuesto consiste en prestar asistencia técnica al nuevo Gobierno de Colombia, a través del Ministerio de Transporte, para:

(i) el estudio y diseño de nuevas herramientas para fortalecer los mecanismos de financiación de proyectos de transporte

(ii) el fortalecimiento de la capacidad local para el análisis, desarrollo, socialización y evaluación de las propuestas contenidas en Plan Maestro de Transporte de largo plazo (2010-2032).

4.4 State the KCP expected results:

Los resultados esperados del KCP incluyen:

(i) el diseño de los instrumentos legales necesarios para la implementación de mecanismos de financiación con base en la captura de plusvalías inmobiliarias; el resultado final serían las normas (por ejemplo decretos y/o resoluciones) necesarias para reglamentar el uso de dichas fuentes de financiación

(ii) el análisis técnico y de la la gestión inter-administrativa con los demás organismos competentes (e.g. Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda, etc) para el desarrollo de propuestas en el sector transporte; el resultado final será la priorización y apoyo a las iniciativas más importantes del Plan Maestro de Transporte de largo plazo

4.5 Provide a description of the main outputs and related activities expected to be carried out:

El KCP tiene dos componentes de consultoría:

1. Financiación de proyectos de transporte: Mediante este componente, se apoyará el diseño de los instrumentos legales que permitan financiar proyectos de transporte público por medio de la capitalización de beneficios de accesibilidad (valorización). El componente financiaría la respectiva asesoría legal y técnica al Ministerio de Transporte por medio de reportes de consultorías especializadas, haciendo uso del cuerpo de conocimiento normativo y empírico existente en el país. En Colombia ya hay experiencia con el uso de la valorización para las obras viales, sin embargo los proyectos de transporte público no se han beneficiado de este instrumento por la dificultad en demostrar su impacto en el valor de las propiedades y las complicaciones resultantes para su instrumentalización y cobro de tarifas. Sin embargo, en los últimos años diferentes estudios empíricos han demostrado el impacto positivo de los sistemas de transporte masivo (BRT) en Colombia sobre los precios de las propiedades beneficiadas y la correspondiente capitalización de sus beneficios de accesibilidad (Rodriguez y Targa, 2004, Muñoz-Raskin, 2007, Mendieta y Perdomo, 2008, Rodriguez y Mojica, 2009). Este cuerpo de estudios permite suponer que el mercado respondería de manera positiva ante la posibilidad de ofertar los derechos de construcción en las áreas beneficiadas por los proyectos de transporte y subastarlos de tal manera que sea el mercado quien valore los respectivos beneficios de accesibilidad. Mediante este componente se busca diseñar el instrumento legal que permita a los gestores de proyecto capitalizar estas plusvalías y fortalecer las fuentes tradicionales de financiación de los sistemas de transporte masivo.
2. Articulación Plan Maestro de Transporte: Este componente apoyará al Ministerio de Transporte en el análisis, desarrollo y evaluación de las propuestas del Plan Maestro de Transporte. Se busca fortalecer la capacidad local por medio de servicios de consultoría especializados que permitan articular las propuestas del PMT en el contexto Nacional. Los consultores estarán encargados de analizar estratégicamente propuestas en las siguientes áreas: (i) coordinación general y estructuración institucional del sector transporte; (ii) financiamiento del sector; (iii) regulación y servicios de transporte; (iv) oferta de infraestructura; y (v) desarrollo logístico. La consultoría priorizará y recomendará las intervenciones específicas de acuerdo con un análisis estratégico de los actores involucrados y el impacto de cada iniciativa. Se contará con un cronograma de implementación que permita al Ministerio contar con una estrategia para el desarrollo de las propuestas del PMT. Igualmente, mediante este componente se dirigirá el proceso de socialización y presentación de las propuestas en las diferentes instancias (legislativas y gubernamentales) para su implementación. Esta articulación requiere que la consultoría preste una asesoría estratégica para desarrollar la presentación de propuestas y proyectos en reuniones de alto nivel. El trabajo de la consultoría estará siempre acompañado por el equipo local del Ministerio para asegurar el traspaso del conocimiento y el fortalecimiento de la capacidad institucional. Como resultado de este componente, se espera contar con un informe que describa los aspectos técnicos-analíticos asociados con este trabajo y presente los resultados de la estrategia de implementación.

4.6 Identify the main audience or expected users of knowledge generated or disseminated by this KCP:

El usuario directo del conocimiento producido será el Ministerio de Transporte. Se beneficiará por contar con nuevos elementos legales para proveer financiación de infraestructura. Se beneficiará también por la asesoría de primera mano para implementar las iniciativas consignadas en el PMT

Additional technical information - If necessary, in an appendix please provide further technical details that you consider relevant to evaluate the technical quality of this KCP. In this case save it in IDBDOCS and record its number immediately after the “equal” sign on the link below (\*):

El KCP consistirá en servicios de asistencia técnica prestados por el grupo de consultores que serán seleccionados de acuerdo con las políticas del Banco para desarrollar las actividades descritas en cada componente. Estas asesorías serán prestadas a partir del conocimiento específico sectorial de cada consultor, de la revisión de mejores prácticas nacionales en otros sectores e internacionales en el sector transporte, de consultas, entrevistas y retroalimentación con otras entidades públicas o privadas, gremios y organizaciones del sector.

V. KCPs RESULTS FRAMEWORK. Main Outcomes and Outputs.

5.1 Results Matrix:

Please, in the first column fill in each outcome indicator with the relevant outputs.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Results Matrix | | | | | | | | | |
|  |  | Baseline | | Year 1 | | Year 2 | | Expected Completion Date | Data Source |
| Unit | Value | Year | Planned | Actual | Planned | Actual |
| Resultado Esperado:  Fortalecimiento de las políticas de financiación y regulación del transporte |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Productos esperados:  Estudios técnico para el diseño de nuevos mecanismos de financiación de proyectos de transporte | 1 | 0 | 2010 | 1 |  | Noviembre 2011 | Legislación local; estudios de transporte; estudios de mercado de bienes raíces |
| Productos esperados:  Informes estratégico para mejorar la articulación, análisis, desarrollo, evaluación y socialización de las propuestas del Plan Maestro de Transporte | 2 | 0 | 2010 | 2 |  | Noviembre 2011 | PMT, mejores prácticas locales e internacionales |

Please note that this outcome and output indicators will be the input for the PMR and will be monitored in the Quarterly Business Review.

VI. BUDGET (\*):

6.1 Budget should be presented by outputs or groups of outputs (for example: three publications, three conferences, seminars or workshops; one database; one survey; two training courses), and the relevant activities. Total available funds from counterpart sources should be reported. Use whole numbers only.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Costs | Project Cost – IDB Financing | | | | | Counterpart Resources | Other Financing |
| Year 1 | | | Year 2 | Total request |
|  | Consult. | **Travel** (consultants only) | Other |
| Estudio técnico y legal para el diseño de nuevos mecanismos de financiación de proyectos de transporte | 56,000 |  |  | - | 56,000 |  |  |
| Informes estratégicos: Análisis, desarrollo, evaluación y socialización de las propuestas del Plan Maestro de Transporte | 74,000 |  |  | - | 74,000 |  |  |
| Sub-total |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Monitoring | | | |  |  |  |
| Total |  |  |  |  | 130,000 |  |  |
|  | | | | | | | |
| Approximate value of in-kind counterpart | | | | | |  |  |

(\*) More details may be required by donors (e.g. consultant cost per day).

6.2 Describe the source and type of counterpart resources:

N/A

6.3 Types of Consultants: Firms or individuals and main activities/deliverables:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Type: Individual or Firm (if available) | Nationality (if available) | Estimated Cost | Main Activities / Deliverables |
| Firma |  | US$ 56,000 | Estudio técnico y legal para el diseño de nuevos mecanismos de financiación de proyectos de transporte |
| Individual |  | US$ 38,000 | Informe estratégico: Articulación, análisis, desarrollo, evaluación y socialización de las propuestas de regulación dentro del Plan Maestro de Transporte |
| Individual |  | US$ 36,000 | Informe estratégico: Análisis, desarrollo, evaluación y socialización de las propuestas de gestión del Plan Maestro de Transporte |

VII. Bank costs:

For the Bank’s internal purposes, please provide information in Bank costs associated with the execution of this KCP:

7.1 Bank staff participation in KCP:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Staff Name | Bank Unit | FTEs |
| Carlos Mojica | INE/TSP |  |
| Sergio Deambrosi | INE/TSP |  |
| Daniel Torres Gracia | INE/TSP |  |
| Sandra Iriarte | INE/TSP |  |

7.2 Proposed administrative budget estimation required for the execution stages by year of execution (specify consulting, travel and other expenses)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Type | Year 1 | Subsequent Years | Total |
| Consultants | - | - | - |
| Travel | - | - | - |
| Other | - | - | - |
| Total | - | - | - |

VIII. Risks:

Fill-out the KCP’s Environmental Screening and Classification using this link to the [**Environmental Screening and Classification Toolkit**.](http://esgmrblue/toolkit/home.aspx) Then save it in IDBDOCS and record its number immediately after the “equal” sign on the link below (\*):

SSF: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35460796>

DOC# 35460796

SPF: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35460793>

DOC# 35460793

8.1 Implementation Risks:

No implementation risks are foreseen

8.2 Please identify key environmental and social risks and impacts, and the strategy to address them:

No environmental and social risks are associated.

IX. Coordination with other MDBs

9.1 Summarize collaboration or coordination with other MDBs, donors and other strategic partners (if any):

N/A

X. Monitoring plan

Fill-out the KCP’s Development Effectiveness Matrix (DEM) using this link to the [**AS DEM template**](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35140493). Then save it in IDBDOCS and record its number immediately after the “equal” sign on the link below (\*):

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35460822>

DOC# 35460822

10.1 Summarize the basic elements of the Monitoring plan, including key activities and associated budget:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Estudio técnico y legal para el diseño de nuevos mecanismos de financiación de proyectos de transporte | Informes estratégico: Análisis, desarrollo, evaluación y socialización de las propuestas del Plan Maestro de Transporte |
| Preparación TDRs Consultores | Marzo 2011 | Marzo 2011 |
| Contratación Consultores | Abril 2011 | Abril 2011 |
| Inicio Contratos | Abril 2011 | Abril 2011 |
| Revisión Intermedia con cliente | Agosto 2011 | Agosto 2011 |
| Peer Review producto | Octubre 2011 | Octubre 2011 |
| Recepción producto final | Noviembre 2011 | Noviembre 2011 |

Por su bajo monto, este proyecto no tendrá presupuesto de supervisión asignado. Sin embargo, el trabajo de los especialistas del Banco se ejecutará aprovechando las economías de escala de las operaciones que la división actualmente tiene en Colombia (CO-L-1076, CO-T1146, CO-T1202, RG-T-1798) y de las cuales participa el líder de proyecto de esta KCP Advisory Services.

(\*) All documents saved in IDBDocs must have read permissions granbd to the group DOCS Users

1. La accesibilidad es el grado en el que todas las personas pueden utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas. Los proyectos de transporte público tienen el potencial de mejorar la accesibilidad de los pasajeros al sistema de transporte (accesibilidad local) y a los bienes y servicios que ofrece una ciudad o región (accesibilidad regional) [↑](#footnote-ref-1)
2. Principalmente sistemas de transporte público como Bus Rapid Transit (BRT) [↑](#footnote-ref-2)