

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**COLOMBIA**

**APOYO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE  
BOGOTÁ**

**(CO-T1146)**

**PLAN DE OPERACIONES**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Felipe Targa (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Jean Paul Vélez (INE/TSP); Sergio Deambrosi (TSP/CCO); Javier Jiménez (LEG/SGO); y Giselle Apat (INE/TSP), quién asistió en la preparación del documento.

## ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN .....	2
II.	OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN .....	5
III.	COSTO Y FINANCIAMIENTO .....	7
IV.	EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN .....	8
	A. Organismo ejecutor.....	8
	B. Mecanismo de ejecución y supervisión .....	8
	C. Coordinación con otras instituciones.....	8
V.	BENEFICIOS Y RIESGOS .....	9
VI.	ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL.....	9

## ANEXOS REQUERIDOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto detallado
ANEXO III	Plan de Adquisiciones

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS	
Datos socioeconómicos básicos	<a href="http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata">http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata</a>
Cartera en ejecución	<a href="http://ops.iadb.org/approvals/pdfs/COsp.pdf">http://ops.iadb.org/approvals/pdfs/COsp.pdf</a>
Programa Tentativo de Préstamos	<a href="http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=CO&amp;L=SP">http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=CO&amp;L=SP</a>
Términos de Referencia	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1671666">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1671666</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMB	Alcaldía Mayor de Bogotá
CT	Cooperación Técnica
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DC	Departamento de Cundinamarca
INE/TSP	Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte
DNP	Departamento Nacional de Planeación
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
MT	Ministerio de Transporte
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
PMM	Plan Maestro de Movilidad
PIB	Producto Interno Bruto
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público
UGP	Unidad Gestora del Proyecto SITP
URP	Unidad de Responsabilidad Básica

## PLAN DE OPERACIONES

### APOYO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ

(CO-T1146)

#### RESUMEN EJECUTIVO

<b>Beneficiario:</b>	Alcaldía Mayor de Bogotá
<b>Equipo de proyecto:</b>	Felipe Targa (INE/TSP) Jefe de Equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Sergio Deambrosi (TSP/CCO); Jean Paul Vélez (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); y Giselle Apat (INE/TSP).
<b>Organismo ejecutor:</b>	El Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP).
<b>Beneficiarios directos:</b>	Los beneficios asociados a la Cooperación Técnica provendrán de la asistencia técnica a las entidades de la Alcaldía Mayor de Bogotá del sector de movilidad, y en particular a la Unidad Gestora del Proyecto SITP, en el proceso de análisis, ajustes al diseño, implantación y ejecución del SITP para Bogotá. La capacidad institucional y técnica de la Unidad Gestora del Proyecto SITP será fortalecida con los recursos de la Cooperación Técnica a fin de garantizar una transición al esquema del SITP bajo una adecuada operación y gestión.
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	BID (OC) – Infrafondo: US\$ 1.500.000 Local: <u>US\$ 500.000</u> Total: US\$ 2.000.000
<b>Objetivos:</b>	El objetivo de la Cooperación Técnica consiste en apoyar a la Alcaldía Mayor de Bogotá en el proceso de implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP, a partir de servicios de asistencia técnica en el marco de una estrategia que garantice la transición al nuevo esquema de transporte público bajo una adecuada operación y gestión.
<b>Cronograma de ejecución:</b>	Período de Ejecución: 18 meses Período de Desembolso: 24 meses
<b>Condiciones contractuales especiales:</b>	Ninguna
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b>	Ninguna
<b>Revisión medioambiental y social:</b>	El ESR revisó por vía simplificada (“ <i>cleared</i> ”) el Perfil (correo del 17 de septiembre de 2008). Debido a la naturaleza y objetivos de la cooperación técnica y sus impactos y riesgos medioambientales y socioculturales, el ESR confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C” (¶6.1).

## I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 **Marco socioeconómico.** Con casi ocho millones de habitantes, el área urbana de Bogotá concentra aproximadamente el 17% de la población del país<sup>1</sup>. El Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad representa el 23% del total nacional, con una tasa de crecimiento económico que alcanzó el 7,5% en 2007. La población económicamente activa es cercana al 50% y su fuerza laboral tiene los mayores niveles de educación y capacitación en el país. Aunque la tasa de desocupación es del 11%, el subempleo y el nivel de informalidad del empleo son cercanos al 32% y 54%, respectivamente. El tejido empresarial de la ciudad es el más grande del país, con aproximadamente el 50% de la gran, mediana y pequeña empresa del total nacional.
- 1.2 En términos de clima de negocios, Bogotá es considerada uno de los principales centros de negocios del continente, calificada por ejecutivos latinoamericanos como la tercera ciudad en la región en cuanto a generación de valor para negocios<sup>2</sup>. La percepción positiva de la ciudad ha aumentado en los últimos años debido principalmente a la mejora continua en la percepción de seguridad, calidad de vida y gestión urbana.
- 1.3 **La movilidad.** Según la última encuesta de movilidad de Bogotá (2005), los viajes en transporte público representan el 57,2%<sup>3</sup> del total de viajes diarios en la ciudad (equivalentes a 9,7 millones de viajes), seguido de los viajes a pie con el 15,1% y en vehículo particular con el 14,7%. El total de viajes no motorizados (a pie y en bicicleta) alcanza una participación del 17,3% de los viajes totales. Los principales motivos de viaje son trabajo (47%) y estudio (36%).
- 1.4 Con relación a la propiedad vehicular, el 67% de los hogares en Bogotá no dispone de ningún tipo de vehículo motorizado. Asimismo, el 90% de las personas que viajan en transporte público no poseen automóvil o no lo tienen disponible, lo que los hace usuarios cautivos del transporte público al no tener otra alternativa de viaje en modo motorizado. La dependencia de la población bogotana a los modos de transporte público y no motorizado es aún más marcada en los sectores de menores ingresos (estratos 1 y 2), con una participación del 69,3% (transporte público) y 23,4% (transporte no motorizado)<sup>4</sup> de los viajes diarios, y del 61,9% y 13,7%, para sectores de ingresos medios (estratos 3 y 4).

---

<sup>1</sup> El Distrito Capital concentra 6,8 millones de habitantes y el área urbana total, con municipios aledaños, 7,8 millones (Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE –censo 2005). Densidad poblacional de aproximadamente 3.912 hab./km<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Encuesta “Mejores Ciudades para Hacer Negocios en América Latina”, América Economía ([www.americaeconomia.com](http://www.americaeconomia.com)).

<sup>3</sup> Del total de viajes en transporte público, el 66% son realizados en transporte público colectivo (bus, buseta o microbús), el 28% en transporte masivo (TransMilenio: troncal y alimentador) y el restante 6% en una combinación de colectivo y masivo. De este total, el 55% son realizados por personas de ingreso medio (estratos 3 y 4) y el 39% por usuarios de ingresos bajos (estratos 1 y 2).

<sup>4</sup> Más de 1 millón 400 mil personas de los sectores de estratos más bajos realizan diariamente viajes a pie con recorridos promedio de 3,2 kilómetros.

- 1.5 En términos de tiempo de viaje, la matriz de viajes de transporte público revela que el tiempo promedio que gasta un habitante de Bogotá por viaje se ha venido incrementando desde el año 2003. Para el año 2007, el 57% de los bogotanos gasta en promedio entre una hora y una hora y media para poder llegar a su destino, y un 6% adicional invierte más de dos horas. Es decir, más de la mitad de los habitantes de Bogotá gasta entre dos y tres horas en sus viajes diarios. Pero no solo el tiempo de viaje ha aumentado; las encuestas más recientes sobre gasto del ingreso familiar indican que en promedio los hogares bogotanos gastan un 14,2% de su ingreso en transporte y comunicaciones, participación que era solo del 7,7% en la década de los 80.
- 1.6 **El problema.** Aún con la exitosa experiencia del sistema de transporte masivo TransMilenio<sup>5</sup> implantado a finales del año 2000 (movilizando hoy en día el 28% de los viajes en transporte público), el resto del sistema de transporte público (colectivo) de Bogotá continúa operando bajo condiciones de baja eficiencia y nivel de servicio<sup>6</sup>.
- 1.7 Los factores asociados con la ineficiencia del sistema de transporte público colectivo en la ciudad son: (i) la sobreoferta de servicios; (i) una oferta irregular de servicios de transporte público (estimada en un 30% de la flota oficialmente registrada); (ii) una proporción significativa de vehículos obsoletos en términos de edad y de diseño vehicular; (iii) un esquema empresarial que no propende a la eficiencia del sistema (la mayoría de las empresas no son propietarias de los vehículos y generan la mayor parte de sus recursos por el sistema de afiliación de los mismos); (iv) un sistema no jerarquizado, donde autobuses y microbuses compitan entre sí, afectando la rentabilidad de las rutas; (v) una malla vial deteriorada en varios sectores, lo cual contribuye a la reducción de la velocidad y a mayores costos de operación; (vi) un esquema (formula) de determinación de tarifa donde los factores de eficiencia y calidad del servicio no son reflejados adecuadamente en el mejoramiento del sistema; (vii) un sistema de recaudo ineficiente; (viii) un sistema de remuneración que propicia la denominada “guerra del centavo”, aspecto que contribuye al deterioro de la seguridad vial y a la reducción del nivel de servicio de las vías; (ix) un esquema de rutas y servicios con una cobertura deficiente en zonas periféricas de bajos ingresos; y (x) un esquema de paraderos que no reúnen condiciones técnicas para la espera y el abordaje de pasajeros a los vehículos.
- 1.8 En particular, la sobreoferta, uno de los principales factores asociados a la ineficiencia del sistema, contribuye a una mayor congestión, accidentalidad y contaminación, así como al deterioro y desvalorización de algunos corredores de la ciudad. Además de no ser sostenible para los usuarios del sistema, en términos de baja calidad de servicio, y para la sociedad en general en términos de seguridad

---

<sup>5</sup> La ciudad desarrolló un sistema muy exitoso de *Bus Rapid Transit* (BRT), de clase mundial y que ha servido de modelo para varias ciudades en todo el mundo, rompiendo paradigmas en niveles de capacidad de transporte de pasajeros.

<sup>6</sup> La edad promedio de los vehículos de transporte público colectivo es de 17 años, y transportan aproximadamente 220 pasajeros diarios, equivalentes a un Índice de Pasajero-Kilómetro (IPK) de 1,36.

y medio ambiente, la sobreoferta impide que el negocio para los propietarios de vehículos de transporte público colectivo sea sostenible financieramente.

- 1.9 **La estrategia.** La Alcaldía Mayor de Bogotá (AMB), bajo las directrices del Plan de Ordenamiento Territorial –POT (Decreto 190 de 2004) y del Plan Maestro de Movilidad –PMM (Decreto 319 de 2006), busca impulsar una política sectorial para la ciudad basada en una movilidad segura, equitativa, sostenible y competitiva, estableciendo como eje estructurador el sistema de transporte público. El PMM define los siguientes lineamientos: (i) movilidad sostenible; (ii) movilidad competitiva; (iii) prioridad al peatón; (iv) **transporte público eje estructurador** (el transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema); (v) racionalización del vehículo particular; (vi) integración modal; (vii) movilidad inteligente; (viii) movilidad socialmente responsable; y (ix) movilidad orientada a resultados. Asimismo, se busca promover un modelo de ciudad donde el sistema de transporte será clave para la productividad y competitividad de su actividad económica.
- 1.10 **El SITP.** La visión estratégica de la AMB para el transporte público, en función de su naturaleza de servicio público esencial, está basada en los principios de prevalencia del interés público y en atender a la mayor parte de la población bogotana. En este contexto, la política distrital de movilidad establece el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), para el cual se hace necesario definir alternativas para solucionar de manera integral y sostenible los problemas estructurales del transporte colectivo. Esta solución busca integrar los servicios en un sistema que cubra la totalidad de las necesidades de los usuarios, articulando los distintos modos: sistema colectivo actual con los masivos de TransMilenio, y los futuros Metro y Tren Metropolitano, con el recaudo centralizado de tarifas, la jerarquización y racionalización de rutas y servicios, la eliminación de la sobreoferta, la promoción de reposición temprana de vehículos y la disminución de circulación innecesaria de taxis.
- 1.11 **Estrategia del Banco con el país.** La estrategia del Banco para Colombia está orientada 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. La CT es consistente con los objetivos de promover la competitividad y el desarrollo social, ya que apoyará acciones tendientes a la mejora de la gestión y operación del transporte público en la capital del país: servicio fundamental para asegurar las condiciones de accesibilidad y movilidad de la población de menores ingresos, aquella que depende de este modo de transporte para acceder a oportunidades de desarrollo económico y social.
- 1.12 **Justificación.** Según el PMM, el SITP tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá. Bajo esta premisa, el nivel de cambios y

de reestructuración del sistema de transporte público actual requerirá de un conjunto de acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema. El diseño e implantación del SITP representa uno de los mayores y más complejos retos de reorganización de sistemas de transporte urbano en la región, comparable solo a procesos realizados en Santiago de Chile y Sao Paulo, Brasil. La exitosa implantación del SITP dependerá de un proceso de integración operacional, tarifaria e institucional de acuerdo con los principios de coordinación y complementariedad, garantizando a los usuarios del transporte el acceso al servicio en condiciones de calidad, economía y eficiencia.

- 1.13 **La Cooperación Técnica (CT).** La AMB, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), viene ejecutando el diseño conceptual y la estructuración de los elementos operativos, institucionales y legales del SITP<sup>7</sup>. Una vez definidos estos elementos, será necesario seguir adelante con la definición de los elementos operativos y de gestión del proceso de implantación y ejecución del SITP, así como actividades complementarias para la estructuración de los diferentes modos de transporte que componen el SITP. En este contexto, y para apoyar la implantación y puesta en marcha del SITP, la AMB ha solicitado al Banco fondos de CT no reembolsables del Fondo de Infraestructura (InfraFondo)<sup>8</sup>. La CT hace parte de la preparación de una operación de préstamo por US\$ 10 millones (COL1076) que la AMB ha solicitado al Banco para apoyar la estructuración de la plataforma gerencial-organizacional, y el montaje institucional y operativo para la implantación del SITP, incluido el montaje de la gerencia del proyecto Metro.

## II. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de la CT consiste en apoyar a la AMB en el proceso de implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP para Bogotá, a partir de servicios de asistencia técnica en el marco de una estrategia que garantice la transición al nuevo esquema de transporte público bajo una adecuada operación y gestión.
- 2.2 Para lograr el objetivo propuesto, la CT financiará las siguientes actividades:
- 2.3 **Componente I. Apoyo al proceso de implantación del SITP.** Este componente incluye la revisión y complementación del diseño conceptual, técnico, legal y financiero del SITP, desarrollado como parte del estudio de consultoría contratado por la AMB. En particular, se realizarán los ajustes a dicho diseño, así como completar los componentes de los diseños que hayan quedado pendientes y que sean indispensables para iniciar el proceso de licitación de operadores de

---

<sup>7</sup> Contrato de consultoría No. 227 de 2006 de la SDM: “Estructuración técnica, legal y financiera la integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo de la ciudad”.

<sup>8</sup> Se consultaron otros fondos de CT disponibles en el Banco, sin embargo se considera que los fondos no estarían en los tiempos y las condiciones que el proyecto necesita.



transporte y del sistema de recaudo. Para esto se realizará un análisis con base en experiencias y mejores prácticas de otros procesos similares a nivel internacional, identificando riesgos, y recomendando mecanismos o medidas de mitigación. Asimismo, se perfeccionará el plan de trabajo para las fases de preparación, cambio de modelo empresarial y alistamiento general, así como el dimensionamiento de los perfiles necesarios de la plataforma gerencial-organizacional que adelantará la gestión del SITP.

- 2.4 Para este componente se contratarán servicios de consultoría especializados con experiencia y conocimiento específico en procesos de reorganización de sistemas de transporte público llevados a cabo recientemente en ciudades de Latinoamérica con características similares al del SITP de Bogotá. Los Términos de Referencia para la contratación de estos servicios de consultoría se presentan en las referencias electrónicas.

2.5 **Componente II. Apoyo al proceso de puesta en marcha y ejecución del SITP.**

El proceso de implantación y puesta en marcha del SITP se hará de manera gradual, y dentro de este proceso se realizará un monitoreo y evaluación de la ejecución del mismo. Se prevé que durante el proceso de operación del sistema, y a partir de una continua evaluación y seguimiento, se presenten eventos que requieran ajustes o adaptaciones al esquema detallado de rutas y servicios, así como ajustes a los elementos técnicos, financieros, o de recaudo único. En este contexto, este componente financiará servicios de consultoría que incluirán una asesoría integral y un acompañamiento a la Unidad Gestora del Proyecto SITP (UGP) en la puesta en marcha y ejecución del SITP. Los servicios de consultoría asistirán y acompañarán las áreas temáticas de la UGP con un equipo de expertos en las siguientes tareas: (i) negociación, comunicación y socialización de las medidas y acciones durante la definición y ajustes a los elementos operativos de detalle, licitación y puesta en marcha; (ii) control, monitoreo y evaluación de la puesta en marcha desde el punto de vista operativo, técnico, financiero, social, y de gestión del sistema en el sector; y (iii) diseño de recomendaciones sobre reformas sectoriales de corto, mediano y largo plazo, así como actividades complementarias que garanticen una adecuada transición al esquema del SITP. Estos servicios de consultoría serán financiados parcialmente con recursos de la CT, y el restante con recursos de la operación de préstamo CO-L1076 en preparación.

- 2.6 **Componente III. Desarrollo institucional del SITP.** Este componente financiará actividades que fortalezcan la capacidad técnica e institucional de las entidades y procesos relacionados con el SITP. En particular, se financiarán las siguientes actividades:

- a. fortalecimiento institucional y capacitación a la UGP encargada del proceso de implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP;
- b. diseño del esquema regulatorio para el sector movilidad en Bogotá y la región capital, con los mecanismos y reglas de supervisión y control, y la

definición de las estructuras institucionales necesarias para dicho marco regulatorio en el contexto del SITP;

- c. diseño organizacional y gerencial de las estructuras institucionales propuestas para la gestión del SITP (UGP del SITP y unidad de gestión del proyecto Metro), incluida su organización, estructura, relaciones interinstitucionales, procedimientos, reglamento operativo, manual de funciones, desempeño de los cargos, sus denominaciones y niveles jerárquicos, entre otros. Además de la definición de los perfiles para los cuadros directivos, gerenciales y técnicos, se definirán las necesidades de capacitación para todas las fases de implantación de los proyectos;
- d. elaboración de un estudio de experiencias de financiación de sistemas de transporte masivo por valorización (*value capture*) con gestión inmobiliaria, y desarrollo de esquemas institucionales, legales y operacionales para la aplicación de estos mecanismos en la estructuración financiera de los proyectos integrantes del SITP, en particular para los modos masivos TransMilenio, Metro y Tren Metropolitano;
- e. realización de un seminario internacional en Bogotá sobre sistemas Metro orientado a promover el intercambio de experiencias y mejores prácticas en la planeación, implantación y gestión de proyectos Metro a nivel internacional. Con el seminario se espera contribuir en la generación de conocimiento aplicado para el caso del proyecto de la primera línea de Metro de Bogotá, y que éste pueda ser aprovechado por las diferentes entidades y funcionarios de la AMB y del Gobierno Nacional.

### III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 3.1 El costo total estimado para la CT es de US\$ 2.000.000, de los cuales US\$ 1.500.000 serían financiados por el InfraFondo y US\$ 500.000 corresponderían a recursos de contrapartida local, aportados en especie (costos locales de administración de la CT) y en recursos financieros correspondientes al estudio que viene ejecutando la AMB para el diseño conceptual del SITP.

<b>Cuadro III-1 Costos y Financiamiento (miles US\$)</b>			
<b>Descripción</b>	<b>InfraFondo</b>	<b>Contrapartida</b>	<b>TOTAL</b>
Componente I	360	20	380
Componente II	400	50	450
Componente III	660	30	690
Suministro <sup>9</sup>	80	0	80
Estudio SITP (contrato No. 227 SDM) <sup>10</sup>	0	400	400
<b>TOTAL</b>	<b>1.500</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>
Participación (%)	75%	25%	100%

<sup>9</sup> Suministro de la CT por parte de consultores y asesores que el Banco contrate, o por parte del personal del Banco (Equipo de Proyecto). Nueva Política de Cooperación Técnica del Banco (GN-2470-2).

<sup>10</sup> Monto correspondiente al alcance que falta por ejecutar de este estudio, y lo que se reconocerá retroactivamente como gasto ejecutado en los últimos seis meses.

- 3.2 El plazo de ejecución de la CT y desembolsos se estima en 18 y 24 meses, respectivamente.

#### **IV. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN**

##### **A. Organismo ejecutor**

- 4.1 A solicitud del beneficiario, y de acuerdo a los procedimientos operativos y administrativos del InfraFondo, el Banco, a través del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte (INE/TSP) será el ejecutor de la CT. La justificación de esta solicitud está fundamentada en la necesidad de contar con las asesorías técnicas en los tiempos que requiere el cronograma de implantación del SITP, y en que la capacidad de ejecución de la SDM requiere ser reforzada con recursos de esta CT y de un préstamo institucional de cooperación técnica en preparación (CO-L1076).

##### **B. Mecanismo de ejecución y supervisión**

- 4.2 El Banco contratará los servicios de consultoría de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). INE/TSP actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones y será la encargada de la publicación de la solicitud de expresiones de interés, la elaboración de la lista corta, el pedido de propuestas, la evaluación y selección de la firma consultora conforme lo establecido en la Solicitud de Propuestas, y la negociación del contrato. Se prevé la utilización de la modalidad de contratación directa para el Componente I debido a las características específicas de diseño e implantación que representa el SITP de Bogotá, y que solo un limitado número de firmas cuentan con la experiencia y conocimiento de procesos de reorganización de sistemas de transporte público similares al SITP en la región.
- 4.3 La supervisión y coordinación de la ejecución de las asesorías que se contraten con recursos de esta CT serán realizadas en conjunto por INE/TSP y la UGP bajo la autoridad de la SDM, aún cuando INE/TSP sea la responsable técnica de los estudios. La CT apoyará y financiará el fortalecimiento institucional y capacitación de la UGP del SITP. Aunque el Banco será el ejecutor de la CT, el proceso cuenta con el mayor interés y apoyo por parte de la SDM debido a la prioridad política que tiene el SITP en la agenda de la actual administración.
- 4.4 Adicionalmente, INE/TSP contratará consultores y asesores para apoyar el suministro de la CT, que realizará por medio del Equipo de Proyecto, para lo cual dispondrá de recursos de la CT con cargo a la fuente del InfraFondo.

##### **C. Coordinación con otras instituciones**

- 4.5 El Gobierno de Colombia (GdC), a través del Departamento Nacional de Planeación (DNP), Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y

Ministerio de Transporte (MT), así como el Departamento de Cundinamarca (DP), también participarían en el proceso de análisis y definición de los proyectos integrantes del SITP, en el contexto que contribuirían en la financiación de los proyectos Metro y Tren Metropolitano.

## V. BENEFICIOS Y RIESGOS

- 5.1 **Beneficios.** Los beneficios asociados a la CT provendrán de la asistencia técnica a las entidades de la AMB del sector de movilidad, y en particular a la UGP, en el proceso de análisis, ajustes al diseño, implantación y ejecución del SITP para Bogotá. La capacidad institucional y técnica de la UGP será fortalecida con los recursos de la CT a fin de garantizar una transición al esquema del SITP bajo una adecuada operación y gestión.
- 5.2 Además de esta CT, el Banco continuará apoyando a la AMB, al GdC y al DC en la financiación de asistencia técnica, estudios de preinversión, así como el análisis de programas de inversión en infraestructura para todos los proyectos integrantes del SITP. En particular, los productos desarrollados con esta CT hacen parte de la preparación de una operación de préstamo por US\$ 10 millones (CO-L1076) que la AMB ha solicitado al Banco para apoyar la estructuración de la plataforma gerencial-organizacional, y el montaje institucional y operativo para la implantación del SITP, incluido el montaje de la gerencia del proyecto Metro. Asimismo, se prevén futuras operaciones para apoyar la preinversión y la financiación de los proyectos Metro y el Tren Metropolitano.
- 5.3 **Riesgos.** Existe un riesgo asociado a la complejidad de los procesos de implantación y puesta en marcha que apoyarán los servicios de consultoría financiados con la CT, y en particular a la posibilidad de llegar a un acuerdo con los agentes del sistema actual que garantice una transición adecuada al esquema del SITP.

## VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos medioambientales y socioculturales, el ESR confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C”.

## COLOMBIA

### APOYO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ (CO-T1146)

### MARCO LÓGICO

Objetivo	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>Propósito (resultados)</b>			
Apoyar a la AMB en el proceso de implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP para Bogotá, a partir de servicios de asistencia técnica en el marco de una estrategia que garantice la transición al nuevo esquema de transporte público bajo una adecuada operación y gestión	<p>La AMB cuenta con asistencia técnica, estudios, instrumentos normativos y técnicos que le permitan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>revisar y complementar el diseño conceptual, técnico, legal y financiero del SITP;</li> <li>justificar técnicamente las opciones para el SITP a partir de experiencias y mejores prácticas de otros procesos similares a nivel internacional, identificando riesgos, y recomendando mecanismos o medidas de mitigación;</li> <li>realizar un monitoreo y evaluación continua de la ejecución del SITP;</li> <li>fortalecer institucionalmente y capacitar a la UGP encargada del proceso de implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP;</li> <li>diseñar del esquema regulatorio para el sector, diseñar organizacional y gerencialmente las estructuras institucionales para la gestión del SITP (UGP del SITP y unidad de gestión del proyecto Metro), y estructurar mecanismos novedosos para la financiación de los proyectos del SITP</li> </ul>	<p>Informes de los servicios de consultoría, dialogo continuo con la UGP del SITP, y misiones de administración</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>se mantiene la voluntad política para implantar el SITP como elemento fundamental de la solución al problema de movilidad de la ciudad;</li> <li>se dispone de la contrapartida financiera, institucional y técnica para la gestión de la CT</li> </ul>

Objetivo	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>Componentes (productos)</b>			
1. Apoyo al proceso de implantación del SITP	<ul style="list-style-type: none"> <li>ajustes al diseño del SITP, así como completar los componentes de los diseños que hayan quedado pendientes y que sean indispensables para iniciar el proceso de licitación de operadores de transporte y del sistema de recaudo;</li> <li>negociación, comunicación y socialización de las medidas y acciones durante la definición y ajustes a los elementos operativos de detalle, licitación y puesta en marcha;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>informes de los servicios de consultoría;</li> <li>misiones de administración</li> </ul>	La AMB destina personal profesional y equipos suficientes para la ejecución oportuna de la CT
2. Apoyo al proceso de puesta en marcha y ejecución del SITP	<ul style="list-style-type: none"> <li>control, monitoreo y evaluación de la puesta en marcha desde el punto de vista operativo, técnico, financiero, social, y de gestión del sistema en el sector; y</li> <li>diseño de recomendaciones sobre reformas sectoriales de corto, mediano y largo plazo, así como actividades complementarias que garanticen una adecuada transición al esquema del SITP</li> </ul>		
3. Estudio esquema regulatorio sector movilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>diseño del esquema regulatorio para el sector movilidad en Bogotá y la región capital, con los mecanismos y reglas de supervisión y control, y la definición de las estructuras institucionales necesarias para dicho marco regulatorio en el contexto del SITP</li> </ul>		
4. Estudio diseño organizacional-gerencial de las estructuras institucionales para gestión SITP	<ul style="list-style-type: none"> <li>diseño organizacional y gerencial de las estructuras institucionales propuestas para la gestión del SITP (UGP del SITP y unidad de gestión del proyecto Metro);</li> <li>definición de las necesidades de capacitación para los perfiles de los cuadros directivos, gerenciales y técnicos, en todas las fases de implantación de los proyectos</li> </ul>		

Objetivo	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
5. Estudio de financiación de sistemas de transporte masivo por valorización ( <i>value capture</i> ) con gestión inmobiliaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>estudio de experiencias de financiación de sistemas de transporte masivo por valorización (<i>value capture</i>) con gestión inmobiliaria, y desarrollo de esquemas institucionales, legales y operacionales para la aplicación de estos mecanismos en la estructuración financiera de los proyectos integrantes del SITP, en particular para los modos masivos TransMilenio, Metro y Tren Metropolitano</li> </ul>		
6. Seminario internacional del Metro de Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> <li>seminario internacional sobre sistemas Metro orientado a promover el intercambio de experiencias y mejores prácticas en la planeación, implantación y gestión de proyectos Metro a nivel internacional</li> </ul>		
<b>Actividades (productos)</b>			
<b>Contratación de firmas consultoras y consultores individuales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avance de los trabajos y actividades de acuerdo al cronograma establecido;</li> <li>obtención de los resultados previstos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>informes periódicos de avance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidad de consultores con el perfil adecuado</li> </ul>

## COLOMBIA

### APOYO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ

(CO-T1146)

#### PRESUPUESTO DETALLADO

Presupuesto (US\$)			Costo	
Rubro	Unidad	Cantidad	Unitario	Total
<b>Componente I - Costos firma consultora</b>				
<u>Costos Salariales – Personal</u>				
Director del Proyecto	día	23	1,000	23,000
Coordinador de Proyecto	día	40	1,000	40,000
Especialista en diseño conceptual de proyectos BRT	día	10	1,000	10,000
Especialista en modelación de redes de transporte	día	20	1,000	20,000
Especialista en planeación de transporte	día	5	1,000	5,000
Especialista en diseño de redes de transporte público	día	40	1,000	40,000
Especialista en evaluación de proyectos	día	21	1,000	21,000
Especialista financiero	día	21	1,000	21,000
Especialista en estructuración legal	día	20	1,000	20,000
Total Salarios				200,000
<u>Gastos Administrativos ("Overhead")</u>			41%	82,000
Total Salarios & Gastos Administrativos				282,000
<u>Costos Directos</u>				
Viajes Locales/Regionales	viajes	38	1,100	42,000
Viajes internacionales	viajes	2	3,000	6,000
Viáticos	días	150	200	30,000
Total Costos Directos				78,000
<b>Costos Totales Firma Consultora (Componente I)</b>				<b>360,000</b>
<b>Componente II - Costos firma consultora</b>				
<u>Costos Salariales – Personal</u>				
Director del Proyecto	mes	4	20,000	80,000
Coordinador de Proyecto	mes	12	20,000	240,000
Especialista en implantación de sistemas BRT	mes	10	18,000	180,000
Especialista en análisis operacional de sistemas de transporte público	mes	10	18,000	180,000
Especialista en procesos de negociación, comunicación y socialización	mes	8	18,000	144,000
Especialista legal y jurídico	mes	8	18,000	144,000
Especialista en monitoreo y evaluación de sistemas de transporte público	mes	10	18,000	180,000
Especialista en análisis financiero	mes	10	18,000	180,000
Especialista en modelación de demanda de transporte urbano	mes	7	18,000	126,000
Especialista en simulación de tráfico	mes	5	18,000	90,000
Especialista en diseño vial y de estructuras	mes	6	18,000	108,000
Especialista en análisis de riesgo	mes	4	15,000	60,000
Especialista social y ambiental	mes	3	15,000	45,000
Asistentes (4)	mes	16	8,000	128,000
Total Salarios				1,885,000
<u>Gastos Administrativos ("Overhead")</u>			50%	942,500



Total Salarios & Gastos Administrativos				2,827,500
<u>Costos Directos</u>				
Viajes Locales/Regionales	viajes	50	1,150	57,500
Viajes internacionales	viajes	5	3,000	15,000
Viáticos	días	500	200	100,000
Total Costos Directos				172,500
<b>Costos Totales Firma Consultora</b>				<b>3,000,000</b>
<b>Financiación con fuente de la operación de préstamo CO-L1076 (87%)</b>				<b>2,600,000</b>
<b>Financiación con fuente de la CT CO-T1146 (13%)</b>				<b>400,000</b>
<hr/>				
<b>Componente III - Costos asistencia técnica y estudios</b>				
Fortalecimiento UGP (2 consultores)	mes	10	8,000	80,000
Esquema regulatorio	estudio	1	130,000	130,000
Diseño organizacional-gerencial	estudio	1	200,000	200,000
Financiación por valorización	estudio	1	150,000	150,000
Seminario internacional Metro	seminario	1	100,000	100,000
<b>Costos Totales asistencia técnica y estudios (Componente III)</b>				<b>660,000</b>
<hr/>				
<b>Suministro</b>				
Consultor individual de apoyo y seguimiento	mes	4	10,000	<b>40,000</b>
Gastos de administración Equipo de Proyecto del Banco	misiones	5	8,000	<b>40,000</b>
<b>Costos Locales de Administración</b>				
Oficina de soporte y otros costos				30,000
Salarios personal de contrapartida				70,000
<b>Costos Totales Locales de Administración</b>				<b>100,000</b>
<hr/>				
<b>Gastos Locales con Reconocimiento Retroactivo</b>				
Estudio diseño conceptual SITP (contrato No. 227 SDM)	estudio	1	400,000	<b>400,000</b>
<hr/>				
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>2,000,000</b>

## COLOMBIA

### APOYO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ (CO-T1146)

#### PLAN DE ADQUISICIONES

##### I. INFORMACIÓN GENERAL

<b>Organismo Ejecutor:</b>	El Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP)
<b>Fecha estimada de aprobación del Plan:</b>	Diciembre de 2008
<b>Período estimado cubierto por este Plan:</b>	Diciembre de 2008 a diciembre de 2010

##### II. SELECCIÓN DE CONSULTORES

**Lista Corta:** según lo estipulado en el párrafo 2.7 de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN 2350 7), y los límites del país beneficiario.

**Otros mecanismos especiales de Adquisición:**

Selección Directa (SD): El tipo de actividades que implica la realización de los servicios de consultoría del Componente II (Apoyo al proceso de puesta en marcha y ejecución del SITP) requiere de una experiencia en planificación y gerencia de procesos de reorganización de sistemas de transporte público urbano basados en buses para ciudades latinoamericanas. Debido a las características específicas de diseño e implantación que representa el SITP de Bogotá, como uno de los mayores y más complejos retos de reorganización de sistemas de transporte público urbano en la región y solo comparable a procesos realizados en Santiago de Chile y Sao Paulo, la firma consultora deberá contar con experiencia y conocimiento en los procesos de reorganización de sistemas de transporte público llevados a cabo recientemente en dichas ciudades. La justificación de la SD se basa en las disposiciones del párrafo 3.10 de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN 2350 7), numeral (d).

Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores (SCC): Este método se utilizará para servicios de consultoría menores a US\$ 200.000 para los cuales no se justifica ni la preparación ni la evaluación de propuestas competitivas, según se establece en el párrafo 3.7 de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN 2350 7).

**Servicios de Consultoría previstos:**

DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO	COSTO ESTIMADO (US\$)	MÉTODO DE SELECCIÓN	REVISIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO		PUBLICIDAD Y/O INICIO PROCESO DE ADQUISICIÓN/ SELECCIÓN	TERMINACIÓN CONTRATO	STATUS (PENDIENTE, EN PROCESO, ADJUDICADO, CANCELADO)
				BID INFRAFUND	BID (CO-L1076)			
<b>1. Apoyo al proceso de implantación del SITP</b>	360.000	SD	n.a.	100%		sep-08	feb-09	en proceso
<b>2. Apoyo al proceso de puesta en marcha y ejecución del SITP</b>	3.000.000	SBCC	n.a.	13%	87%	oct-08	dic-10	pendiente
<b>3. Estudio esquema regulatorio sector movilidad</b>	130.000	SCC	n.a.	100%		nov-08	may-09	pendiente
<b>4. Estudio diseño organizacional-gerencial de las estructuras institucionales para gestión SITP</b>	200.000	SCC	n.a.	100%		nov-08	jul-08	pendiente
<b>5. Estudio de financiación de sistemas de transporte masivo por valorización (<i>value capture</i>) con gestión inmobiliaria</b>	150.000	SCC	n.a.	100%		nov-08	sep-08	pendiente
<b>Consultor apoyo UGP del SITP (legal-financiero)</b>	50.000	CCIN	n.a.	100%		oct-08	ago-09	pendiente
<b>Consultor apoyo UGP del SITP (técnico)</b>	30.000	CCIN	n.a.	100%		oct-08	oct-09	pendiente

**Firmas Consultoras:** SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa.

**Consultores Individuales:** CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 20082000289351

Fecha: 26/09/2008 10:11:23 AM

Bogotá, D.C., 26 de septiembre de 2008

Señor  
RODRIGO PAROT  
Representante en Bogotá  
Banco Interamericano de Desarrollo  
CRA 7 N° 71-21 TR B P 19  
Ciudad

**Asunto:** Proyecto - Apoyo al Sistema Integrado de Transporte  
Público de Bogotá - SITP

Estimado señor Parot:

Hemos recibido la iniciativa de la referencia, que ha sido puesta a consideración del Banco para optar por recursos de cooperación.

El SITP tiene por objeto generar un sistema de transporte público organizado, eficiente y sostenible, articulando los distintos modos: sistema colectivo actual de Transmilenio, y los futuros Metro y Tren de Cercanías, con el recaudo centralizado de tarifas, la jerarquización de vías, la eliminación de la sobreoferta, la promoción de reposición temprana de vehículos y la disminución de circulación innecesaria de taxis. Bajo esta premisa, el nivel de reestructuración del sistema de transporte público actual requerirá acciones para la operación integrada de los diferentes modos de transporte público, entidades e infraestructura relacionada.

Esta cooperación técnica tiene como objetivo apoyar a la Alcaldía Mayor en el proceso de implantación y ejecución del SITP para Bogotá, en particular para la puesta en marcha y acompañamiento de una estrategia que garantice la transición del actual sistema al esquema del SITP bajo una adecuada operación y gestión.

Dado lo anterior y que la iniciativa encaja dentro de la Estrategia de Cooperación Área 1 ODM, Objetivo 1: Erradicar la pobreza extrema y el hambre, Línea Estratégica 4: Competitividad y gestión comercial, esta entidad no tiene objeción en que se continúe con el proceso tendiente a la aprobación de una operación de cooperación.

Cordial saludo,

SANDRA ALZATE CIFUENTES  
Directora de Cooperación Internacional

CC. Señora Natalia Bargans B. Subdirectora de Crédito - DNP - Calle 26 No. 13-19

Ana.B