

## CO-T1681 Términos de Referencia

### COMPONENTE 1.

*Proceso de selección #CO-T1681-P00X*

#### **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

***Consultoría para el desarrollo y construcción colectiva de una estrategia integral de financiamiento verde y sostenible para proyectos de infraestructura de la Agencia Nacional de Infraestructura***

#### **1. Antecedentes y Justificación**

- 1.1 Colombia debe migrar hacia un crecimiento económico sostenible de largo plazo, donde se priorizan los proyectos social, ambiental, institucional y financieramente sostenibles. Este crecimiento requerirá profundizar la inversión privada, además del acceso a nuevas fuentes de financiamiento, dado los limitados espacios fiscales. Afortunadamente, Colombia ha ajustado su modelo de concesiones, mediante la elaboración de un documento de política pública para aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES 4060) con el fin de mejorar su sostenibilidad, enfrentar los problemas encontrados, profundizar su aporte a la economía y el bienestar del país. El CONPES incorpora las cuatro dimensiones de sostenibilidad (social, ambiental, económico-financiero e institucional). Esto ayudará a Colombia a obtener una visión integral a largo plazo, apoyando a la recuperación económica sostenible tras la crisis del COVID-19.
- 1.2 La eficacia, éxito de las Asociaciones Públicos Privadas (APP) dependen de una clara, balanceada distribución de riesgos, entre la contraparte pública y privada. Los riesgos climáticos, su evolución en el futuro, presentan entonces un desafío importante, para la estabilidad de las APP y el éxito de sus contratos.
- 1.3 Así mismo, la correcta preparación de proyectos de infraestructura sostenible, es una actividad crítica compleja, para la cual resulta necesario destinar, importantes recursos para su adecuada realización. De acuerdo con el Global Infrastructure Hub (GIH), iniciativa del G20, los costos de preparación de proyectos de infraestructura, en los países en desarrollo generalmente oscilan entre el 5% - 10% de la inversión total del proyecto. Alrededor del 3% - 5% de los costos del proyecto en los países desarrollados. El retorno de esta inversión es ahorrar gastos innecesarios futuros, sobrecostos, retrasos, demás ineficiencias a lo largo del desarrollo, operación y mantenimiento de la infraestructura. Que pongan en peligro el beneficio el potencial de estos activos y sus servicios asociados. Para sacar el máximo provecho de la participación privada en infraestructura, la correcta preparación, estructuración de proyectos de infraestructura sostenible es clave, por tanto una herramienta clara, práctica para medir la sostenibilidad, a nivel de proyecto es necesaria.
- 1.4 Con esta visión, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha contactado al equipo de especialistas en infraestructura sostenible del Banco, para apoyarla en el desarrollo e

implementación de una política de infraestructura de transporte sostenible. De la mano con una herramienta para identificar riesgos climáticos, hacer seguimiento y evaluación a la sostenibilidad de cada una de sus concesiones. Todo ello, con el fin de detectar áreas de mejora, en cada uno de sus proyectos, monitorear sus avances, recolectar información para crear puntos de referencia o “Benchmarks” en el sector de infraestructura. Dicha solicitud fué aprobada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional (APC) en Colombia.

## **2. Objetivos**

- 2.1 Desarrollar recomendaciones para implementar, facilitar el uso de mecanismos de financiación sostenible, en los proyectos de APP en infraestructura de transporte.
- 2.2. Realizar, en conjunto con ANI y BID, ruedas de negocios nacionales e internacionales, talleres, mesas de trabajo de creación de capacidades entre desarrolladores de proyectos, fuentes de financiación y otros actores relevantes
- 2.3 Capacitar el personal de la ANI en temas de financiamiento verde y sostenible

## **3. Actividades Clave**

- 3.1 Consolidar recomendaciones para facilitar y acceder a la financiación sostenible a partir de la integración de mejores prácticas de mitigación y adaptación en proyectos de infraestructura de transporte
- 3.2 Identificación de incentivos u otros mecanismos innovadores para el desarrollo de iniciativas de infraestructura sostenible en la ejecución de proyectos de la ANI (CONPES 4060, Línea 17)
- 3.3 Desarrollar Ruedas de negocios nacionales e internacionales, talleres, mesas de trabajo de creación de capacidades entre desarrolladores de proyectos, fuentes de financiación y otros actores relevantes
- 3.4 Evaluar y analizar las herramientas y metodologías para la transición hacia la utilización de mecanismos de cuantificación de los bienes no mercadeables y orientar las decisiones de inversión, mantenimiento y gestión de flujos de los ecosistemas en que se inscriben los proyectos. (CONPES 4060, Línea 18)
- 3.5. Exploración a profundidad en los mercados de los bonos verdes, sociales y sostenibles, así como los bonos y mercados de carbono.

## **4. Resultados y Productos Esperados**

Como resultados esperados de la consultoría se tiene:

- Documento de recomendaciones para el financiamiento sostenible e integración de payback en iniciativas de adaptación y resiliencia al cambio climático en proyectos de infraestructura.
- Estudio de mercado de certificaciones y estándares de adaptación y mitigación al cambio climático, requeridos por los DFIs

- Identificación de lecciones aprendidas de requisitos y estándares exigidos en otras jurisdicciones a nivel de pliegos de licitación en materia de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Lineamientos para la identificación de incentivos u otros mecanismos para el desarrollo de iniciativas de infraestructura sostenible.
- Propuesta metodológica para la definición de la estrategia comercial que permita incorporar iniciativas como ruedas de negocios, talleres de creación de capacidades públicas y privadas, y su búsqueda de financiamiento.
- Documento de evaluación y análisis de herramientas y metodologías para la transición hacia la utilización de mecanismos de cuantificación de los bienes no mercadeables y orientar las decisiones de inversión, mantenimiento y gestión de flujos de los ecosistemas en que se inscriben los proyectos ANI.
- Metodología para la cuantificación de los bienes no mercadeables y formulación de guía para decisiones de inversión, mantenimiento y gestión de flujos de los ecosistemas en que se inscriben los proyectos ANI.1 Análisis junto a los concesionarios privados de su implementación y comprensión de los estándares y certificaciones de Cambio climático
- Análisis de mercado de las ventajas, desventajas y oportunidades de implementación de diferentes fuentes de ingresos y obtención de financiación sostenible.

## **5. Calendario del Proyecto**

- 5.1 Duración del Proyecto: 8 meses a partir de la firma del contrato y con aceptación del BID.

## **6. Criterios de Aceptación**

- 6.1 La FC seleccionada debe tener experiencia produciendo, entregando servicios en temas de cambio climático y sostenibilidad.
- 6.2 La FC seleccionada entregará un informe, por cada producto en Microsoft Word, Excel o PowerPoint según sea el caso para cada producto.
- 6.3 El Banco se reserva el derecho de publicar total o parcialmente, cualquier información relevante sobre el trabajo realizado por la FC seleccionada.

## **7. Requisitos de la Firma**

- 7.1 La FC seleccionada deberá contar con los idiomas español e inglés leído, escrito y hablado imprescindiblemente.
- 7.2 La FC seleccionada deberá contar con comprobada experiencia en asesoría de temas de financiamiento sostenible y verde en LAC (mencionar por lo menos dos países y/o tres transacciones).
- 7.3 La FC seleccionada deberá contar con experiencia comprobada con proyectos y/o políticas con el sector financiero colombiano.

7.4 La FC seleccionada deberá contar, con miembros claves del equipo con lo siguiente:

- 1 con experiencia en análisis financiero de proyectos APP.
- 1 con experiencia en infraestructura resiliente en el sector transporte
- 1 con experiencia en sector financiero
- 1 con experiencia en Colombia, dominio del Español leído, escrito y hablado.
- Infraestructura.

## 8. **Supervisión e Informes**

8.1 Todo proyecto de investigación académica, que utilice productos de esta contratación, deberá contar con la autorización de los coordinadores técnicos del BID.

8.2 El Banco será el único propietario de todos los productos, entregables que surjan de esta consultoría, incluyendo los derechos de reproducción, distribución, diseminación y publicación de materiales en todos los idiomas.

8.3 La FC consultora seleccionada reportará directamente a la División de Cambio Climático y Sustentabilidad (CSD/CCS) del BID, enviando todos los productos, entregables para que supervise su trabajo, proporcione comentarios y le apruebe los pagos correspondientes.

8.4 Todos los entregables recibirán retroalimentación, aprobación de los especialistas del Banco. Los entregables deben estar en formato electrónico, de Microsoft Word, Excel o PowerPoint en español o inglés cuando sea necesario.

8.8 La FC seleccionada reportará en CSD/CCS: José Sandoval, Especialista sectorial, [jmanuelsen@iadb.org](mailto:jmanuelsen@iadb.org); por parte de INE/TSP: Natalia Ariza, Especialista del Sector, [naariza@iadb.org](mailto:naariza@iadb.org); y por parte de VPC: Ancor Suárez, Especialista de Operaciones con APP, [ancors@iadb.org](mailto:ancors@iadb.org).

## 9. **Calendario de Pagos**

9.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos, productos, entregables del contrato, especificados abajo, una vez aprobados por el BID. El Banco no espera realizar pagos anticipados, en virtud de contratos de consultoría, a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes.

9.2 El BID desea recibir la propuesta de costos más competitiva, por los servicios descritos en el presente documento. La tasa de cambios oficial del BID, indicada en la Solicitud de Propuesta (RFP), se aplicará para las conversiones, necesarias en pagos de moneda local.

| PLAN DE PAGOS                       |             |
|-------------------------------------|-------------|
| ENTREGABLES                         | PORCENTAJE  |
| 1. Entregables de actividades 1 y 2 | 20%         |
| 2. Entregables de actividades 3 y 4 | 40%         |
| 3. Entregables de actividades 5 y 6 | 20%         |
| 4. Entregables de actividad 7       | 20%         |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>100%</b> |

## COMPONENTE 2.

*Proceso de selección #CO-T1681-P00X*

### **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

#### ***Consultoría para el desarrollo y acompañamiento en la implementación de Lineamientos de Infraestructura Verde acorde con la línea 16 del CONPES 4060***

##### **1. Antecedentes y Justificación**

- 1.5 Colombia debe migrar hacia un crecimiento económico sostenible de largo plazo, donde se priorizan los proyectos social, ambiental, institucional y financieramente sostenibles. Este crecimiento requerirá profundizar la inversión privada, además del acceso a nuevas fuentes de financiamiento, dado los limitados espacios fiscales. Afortunadamente, Colombia ha ajustado su modelo de concesiones, mediante la elaboración de un documento de política pública para aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES 4060) con el fin de mejorar su sostenibilidad, enfrentar los problemas encontrados, profundizar su aporte a la economía y el bienestar del país. El CONPES incorpora las cuatro dimensiones de sostenibilidad (social, ambiental, económico-financiero e institucional). Esto ayudará a Colombia a obtener una visión integral a largo plazo, apoyando a la recuperación económica sostenible tras la crisis del COVID-19.
- 1.6 La eficacia, éxito de las Asociaciones Públicos Privadas (APP) dependen de una clara, balanceada distribución de riesgos, entre la contraparte pública y privada. Los riesgos climáticos, su evolución en el futuro, presentan entonces un desafío importante, para la estabilidad de las APP y el éxito de sus contratos.
- 1.7 Así mismo, la correcta preparación de proyectos de infraestructura sostenible, es una actividad crítica compleja, para la cual resulta necesario destinar, importantes recursos para su adecuada realización. De acuerdo con el Global Infrastructure Hub (GIH), iniciativa del G20, los costos de preparación de proyectos de infraestructura, en los países en desarrollo generalmente oscilan entre el 5% - 10% de la inversión total del proyecto. Alrededor del 3% - 5% de los costos del proyecto en los países desarrollados. El retorno de esta inversión es ahorrar gastos innecesarios futuros, sobrecostos, retrasos, demás ineficiencias a lo largo del desarrollo, operación y mantenimiento de la infraestructura. Que pongan en peligro el beneficio el potencial de estos activos y sus servicios asociados. Para sacar el máximo provecho de la participación privada en infraestructura, la correcta preparación, estructuración de proyectos de infraestructura sostenible es clave, por tanto una herramienta clara, práctica para medir la sostenibilidad, a nivel de proyecto es necesaria.
- 1.8 Con esta visión, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha contactado al equipo de especialistas en infraestructura sostenible del Banco, para apoyarla en el desarrollo e implementación de una política de infraestructura de transporte sostenible. De la mano con una herramienta para identificar riesgos climáticos, hacer seguimiento y evaluación a la sostenibilidad de cada una de sus concesiones. Todo ello, con el fin de detectar áreas de mejora,

en cada uno de sus proyectos, monitorear sus avances, recolectar información para crear puntos de referencia o “Benchmarks” en el sector de infraestructura. Dicha solicitud fue aprobada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional (APC) en Colombia.

## **2. Objetivos**

- 2.1 Desarrollo de lineamientos de infraestructura verde para los proyectos liderados por la ANI, compatibles con metas de cambio climático y la normatividad ambiental vigente, con base en los trabajos del Ministerio de Transporte en la materia (LIVV) y acorde con la línea 16 del CONPES 4060
- 2.2. Apoyar en la implementación de un proyecto piloto en materia de lineamientos de infraestructura verde

## **3. Actividades Clave**

- 3.1 A partir del portafolio de 5G de proyecto de la ANI, evaluar las oportunidades y necesidades para la incorporación de lineamientos verdes de infraestructura
- 3.2. Revisión de literatura internacional en cuanto a los desarrollos de infraestructura verde.
- 3.3. Revisar los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV) del Ministerio de Transporte (2021) y evaluar su pertinencia a la luz de las actividades 3.1 y 3.2.
- 3.4 Identificación y concertación de lineamientos de infraestructura verde para la ANI, revisión de aspectos financieros y jurídicos. así como de las certificaciones aplicables a infraestructura sostenible aplicados internacionalmente, en el marco del ecosistema colombiano
- 3.5 Propuesta jurídica sobre reglamentación de los LIVV.
- 3.6. Realizar un proyecto de piloto de lineamientos de infraestructura verde

## **4. Resultados y Productos Esperados**

Como resultados esperados de la consultoría se tiene:

- Documento de recomendaciones para el financiamiento sostenible e integración de payback en iniciativas de adaptación y resiliencia al cambio climático en proyectos de infraestructura.
- Estudio de mercado de certificaciones y estándares de adaptación y mitigación al cambio climático, requeridos por los DFIs
- Identificación de lecciones aprendidas de requisitos y estándares exigidos en otras jurisdicciones a nivel de pliegos de licitación en materia de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Lineamientos para la identificación de incentivos u otros mecanismos para el desarrollo de iniciativas de infraestructura sostenible.

- Propuesta metodológica para la definición de la estrategia comercial que permita incorporar iniciativas como ruedas de negocios, talleres de creación de capacidades públicas y privadas, y su búsqueda de financiamiento.
- Documento de evaluación y análisis de herramientas y metodologías para la transición hacia la utilización de mecanismos de cuantificación de los bienes no mercadeables y orientar las decisiones de inversión, mantenimiento y gestión de flujos de los ecosistemas en que se inscriben los proyectos ANI.
- Metodología para la cuantificación de los bienes no mercadeables y formulación de guía para decisiones de inversión, mantenimiento y gestión de flujos de los ecosistemas en que se inscriben los proyectos ANI.1 Análisis junto a los concesionarios privados de su implementación y comprensión de los estándares y certificaciones de Cambio climático
- Análisis de mercado de las ventajas, desventajas y oportunidades de implementación de diferentes fuentes de ingresos y obtención de financiación sostenible.
- Memorias del piloto de acompañamiento en la implementación de los lineamientos de infraestructura verde,

## **5. Calendario del Proyecto**

5.2 Duración del Proyecto: 8 meses a partir de la firma del contrato y con aceptación del BID.

## **6. Criterios de Aceptación**

- 6.4 La FC seleccionada debe tener experiencia produciendo, entregando servicios en temas de cambio climático y sostenibilidad.
- 6.5 La FC seleccionada entregará un informe, por cada producto en Microsoft Word, Excel o PowerPoint según sea el caso para cada producto.
- 6.6 El Banco se reserva el derecho de publicar total o parcialmente, cualquier información relevante sobre el trabajo realizado por la FC seleccionada.

## **7. Requisitos de la Firma**

- 7.5 La FC seleccionada deberá contar con los idiomas español e inglés leído, escrito y hablado imprescindiblemente.
- 7.6 La FC seleccionada deberá contar con comprobada experiencia en asesoría de temas de financiamiento sostenible y verde en LAC (mencionar por lo menos dos países y/o tres transacciones).
- 7.7 La FC seleccionada deberá contar con experiencia comprobada con proyectos y/o políticas con el sector financiero colombiano.
- 7.8 La FC seleccionada deberá contar, con miembros claves del equipo con lo siguiente:
- 1 con experiencia en análisis financiero de proyectos APP.
  - 1 con experiencia en infraestructura resiliente en el sector transporte

- 1 con experiencia en sector financiero
- 1 con experiencia en Colombia, dominio del Español leído, escrito y hablado.
- Infraestructura.

## 8. Supervisión e Informes

- 8.1 Todo proyecto de investigación académica, que utilice productos de esta contratación, deberá contar con la autorización de los coordinadores técnicos del BID.
- 8.2 El Banco será el único propietario de todos los productos, entregables que surjan de esta consultoría, incluyendo los derechos de reproducción, distribución, diseminación y publicación de materiales en todos los idiomas.
- 8.3 La FC consultora seleccionada reportará directamente a la División de Cambio Climático y Sustentabilidad (CSD/CCS) del BID, enviando todos los productos, entregables para que supervise su trabajo, proporcione comentarios y le apruebe los pagos correspondientes.
- 8.4 Todos los entregables recibirán retroalimentación, aprobación de los especialistas del Banco. Los entregables deben estar en formato electrónico, de Microsoft Word, Excel o PowerPoint en español o inglés cuando sea necesario.
- 8.8 La FC seleccionada reportará en CSD/CCS: José Sandoval, Especialista sectorial, [jmanuella@iadb.org](mailto:jmanuella@iadb.org); por parte de INE/TSP: Natalia Ariza, Especialista del Sector, [naariza@iadb.org](mailto:naariza@iadb.org); y por parte de VPC: Ancor Suárez, Especialista de Operaciones con APP, [ancors@iadb.org](mailto:ancors@iadb.org).

## 9. Calendario de Pagos

- 9.3 Las condiciones de pago se basarán en los hitos, productos, entregables del contrato, especificados abajo, una vez aprobados por el BID. El Banco no espera realizar pagos anticipados, en virtud de contratos de consultoría, a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes.
- 9.4 El BID desea recibir la propuesta de costos más competitiva, por los servicios descritos en el presente documento. La tasa de cambios oficial del BID, indicada en la Solicitud de Propuesta (RFP), se aplicará para las conversiones, necesarias en pagos de moneda local.

| PLAN DE PAGOS                        |             |
|--------------------------------------|-------------|
| ENTREGABLES                          | PORCENTAJE  |
| 5. Entregables de actividades 1 y 2  | 20%         |
| 6. Entregables de actividades 3 y 4  | 20%         |
| 7. Entregables de actividades 5 y 6  | 25%         |
| 8. Entregables de actividad 7, 8 y 9 | 35%         |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>100%</b> |



### COMPONENTE 3.

#### **Consultoría para elaborar estudios para el fortalecimiento de la planeación estratégica e implementación del portafolio de proyectos de transporte multimodal sostenible de la ANI en Colombia.**

##### **1. Antecedentes y Justificación:**

- 1.1. La cartera de Proyectos de TSP en Colombia incluye un portafolio variado de proyectos en temas estratégicos para la División tales como: asociaciones público-privadas, proyectos fluviales y marítimos, sistemas de transporte masivo y electromovilidad.
- 1.2. En el ámbito del transporte urbano el BID ha apoyado varios proyectos en Colombia y TSP desea obtener lecciones aprendidas y buenas prácticas, apoyar la mitigación de los riesgos asociados a la implementación y difundir los proyectos de transporte y movilidad en el ámbito urbano que financia el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Dentro de los temas prioritarios, están la promoción de sistemas de transporte accesibles para todos, la adopción de enfoques de género para asegurar que los sistemas de transporte responden a las necesidades de las mujeres, la productividad y la innovación en la movilidad y la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático.
- 1.3. El Gobierno de Colombia ha establecido la infraestructura de transporte como estrategia de desarrollo y se ha fundamentado en una cultura de innovación, cuyo contexto se enmarca en un entorno de productividad y competitividad, en donde ha definido al sector infraestructura de transporte como uno de los sectores impulsores del crecimiento a través del desarrollo de esquemas de Asociaciones Público Privadas, los cuales permiten la conectividad del país, para así atender los retos que representan la aplicación de los tratados de libre comercio que negocia y aquellos que están en curso de ser aplicados, conforme a las metas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.
- 1.4. El Gobierno de Colombia se propone además incrementar la participación privada en la oferta de bienes públicos, provisión de servicios e inversión en otros sectores de infraestructura, tanto productiva como social, entre ellos: energía y minería; agua potable y saneamiento básico; telecomunicaciones; agropecuario y rural (distritos de riego y adecuación de tierras); defensa; educación, salud y atención integral a la primera infancia; vivienda; justicia; infraestructura física de entidades públicas; desarrollo de infraestructura logística; entre otros.
- 1.5. En particular en el sector transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha liderado un ambicioso programa de inversión en concesiones viales (por más de US\$20 billones para el periodo 2014-2018) y prevé el aumento de inversiones en los sectores ferroviario, portuario y aeroportuario potenciando las APPs como esquema de financiación y gestión de la infraestructura. En el sector de agua potable y saneamiento, existe un amplio espacio para la participación del sector privado, como la vinculación de nuevos operadores especializados.
- 1.6. De otra parte, Colombia debe migrar hacia un crecimiento económico sostenible de largo plazo, donde se priorizan los proyectos social, ambiental, institucional y financieramente sostenibles. Este crecimiento requerirá pensar nuevas modalidades de transporte bajo en carbono. Afortunadamente, Colombia ha ajustado su modelo de concesiones, mediante la elaboración de un documento de política pública para aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES 4060 de 2021) y orienta su política hacia una mayor inclusión de los criterios de sostenibilidad ambiental en los proyectos de entidades como la ANI. Esto permitirá no sólo contribuir a las metas del país con la lucha frente al cambio climático sino lograr ahorros derivados de proyectos de infraestructura más eficientes, innovadores, acorde a las necesidades de conectividad rural y con mayores niveles de resiliencia.

1.7. Con esta visión, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha contactado al equipo de especialistas en infraestructura sostenible del Banco, para apoyarla en el desarrollo e implementación de un estudio para el fortalecimiento de la planeación estratégica e implementación del portafolio de proyectos de transporte multimodal sostenible de la ANI en Colombia.

## 2. Objetivos

2.1. La división de TSP está buscando a una firma consultora que contribuya al fortalecimiento de la planificación estratégica y puesta en marcha de proyectos de transporte multimodal sostenible -entre ellos ferroviarios y fluvial- del portafolio de la ANI identificando las mejores y más innovadoras prácticas y tecnologías internacionales que puedan ser aplicadas en Colombia.

## 3. Actividades Clave

- Analizar el portafolio de proyectos de transporte multimodal de la ANI.
- Analizar portafolios, prácticas y tecnologías innovadoras de transporte multimodal sostenible con énfasis en desarrollo fluvial y ferroviario con énfasis de conectividad de zonas rurales.
- Identificar las brechas y oportunidades para impusar criterios de cambio climático y sostenibilidad ambiental en el portafolio existente de la ANI y propuesta para la ampliación de este portafolio conforme a las tendencias internacionales.
- Desarrollar espacios de co-construcción, retroalimentación y socialización de las oportunidades con actores estratégicos definidos al inicio de la consultoría.
- Presentar una propuesta de implementación de las nuevas oportunidades y proyectos incluyendo análisis y recomendaciones para dar viabilidad financiera, jurídica y socio-ambiental.
- Desarrollar una propuesta de financiamiento combinando para la ejecución de nuevos proyectos, considerando las competencias de los actores nacionales, departamentales, territoriales, el sector privado y la academia.
- Desarrollar una estrategia para la inclusión del enfoque de género en el desarrollo de esta propuesta de iniciativas.
- Desarrollar una propuesta de evaluación intermedia de estos proyectos con énfasis el logro de resultados de cambio climático y sostenibilidad ambiental.

## 4. Resultados y Productos Esperados

Como resultados esperados de la consultoría se tiene:

- **Producto 1:** Documento con el plan de trabajo que incluya cronograma y propuesta metodológica.
- **Producto 2:** Documento con el diagnóstico que incluya análisis del portafolio de la ANI y de las experiencias internacionales de transporte multimodal sostenible orientado a la conectividad de zonas rurales. Debe contener un énfasis en el análisis de brechas para la incorporación de tecnologías y soluciones carbono neutras que contribuyan a la sostenibilidad ambiental y a la reducción de impactos ambientales de las intervenciones.
- **Producto 3:** Documento con estrategia para la inclusión del enfoque de género en el desarrollo de esta propuesta de iniciativas.
- **Producto 4:** Documento con la propuesta de implementación de un nuevo portafolio de proyectos incluyendo análisis y recomendaciones para dar viabilidad financiera, jurídica y socio-ambiental. Debe incluir consideraciones para la inclusión del enfoque de género.
- **Producto 5:** Documento con propuesta de evaluación de estos proyectos con énfasis el logro de resultados de cambio climático y sostenibilidad ambiental.

## 5. Calendario del Proyecto:

Duración del Proyecto: 8 meses a partir de la firma del contrato y con aceptación del BID.

| Producto/fecha | 30/06/2023 | 30/07/2023 | 30/08/2023 | 30/09/2023 | 30/10/2023 | 30/11/2023 | 30/12/2023 | 30/01/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |

## 6. Criterios de Aceptación:

- 6.1. La FC seleccionada debe tener experiencia produciendo, entregando servicios en temas de cambio climático y sostenibilidad.
- 6.2. La FC seleccionada entregará un informe, por cada producto en Microsoft Word, Excel o PowerPoint según sea el caso para cada producto.
- 6.3. El Banco se reserva el derecho de publicar total o parcialmente, cualquier información relevante sobre el trabajo realizado por la FC seleccionada.

## 7. Requisitos de la Firma

- 7.1. La FC seleccionada deberá contar con los idiomas español e inglés leído, escrito y hablado.
- 7.2. La FC seleccionada deberá contar con comprobada experiencia en asesoría de temas transporte multimodal (mencionar por lo menos tres países y/o cuatro transacciones).
- 7.3. La FC seleccionada deberá contar con comprobada experiencia en asesoría temas de sostenibilidad ambiental y/o carbono neutralidad en el sector transporte (mencionar por lo menos dos países y/o tres transacciones).
- 7.4. La FC seleccionada deberá contar con experiencia comprobada con proyectos y/o políticas con el sector transporte colombiano.
- 7.5. La FC seleccionada deberá contar, con miembros claves del equipo con lo siguiente:
  - 1 director de proyecto con amplio conocimiento del sector transporte con énfasis en transporte multimodal sostenible.
  - 1 con experiencia en proyectos e innovación en el transporte multimodal.
  - 1 con experiencia en análisis financiero de proyectos APP.
  - 1 con experiencia legal y de trabajo con el sector público colombiano
  - 1 con experiencia en mitigación y adaptación al cambio climático en el sector transporte

## 8. Supervisión e Informes:

- 8.1. Todo proyecto de investigación académica, que utilice productos de esta contratación, deberá contar con la autorización de los coordinadores técnicos del BID.

- 8.2. El Banco será el único propietario de todos los productos, entregables que surjan de esta consultoría, incluyendo los derechos de reproducción, distribución, diseminación y publicación de materiales en todos los idiomas.
- 8.3. La FC consultora seleccionada reportará directamente a la División de Cambio Climático y Sustentabilidad (CSD/CCS) del BID, enviando todos los productos, entregables para que supervise su trabajo, proporcione comentarios y le apruebe los pagos correspondientes.
- 8.4. Todos los entregables recibirán retroalimentación, aprobación de los especialistas del Banco. Los entregables deben estar en formato electrónico, de Microsoft Word, Excel o PowerPoint en español o inglés cuando sea necesario.
- 8.5. La FC seleccionada reportará en CSD/CCS: José Sandoval, Especialista sectorial, [jmanuelsa@iadb.org](mailto:jmanuelsa@iadb.org); por parte de INE/TSP: Natalia Ariza, Especialista del Sector, [naariza@iadb.org](mailto:naariza@iadb.org); y por parte de VPC: Ancor Suárez, Especialista de Operaciones con APP, [ancors@iadb.org](mailto:ancors@iadb.org).

## 9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos, productos, entregables del contrato, especificados abajo, una vez aprobados por el BID. El Banco no espera realizar pagos anticipados, en virtud de contratos de consultoría, a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes.
- 9.2. El BID desea recibir la propuesta de costos más competitiva, por los servicios descritos en el presente documento. La tasa de cambios oficial del BID, indicada en la Solicitud de Propuesta (RFP), se aplicará para las conversiones, necesarias en pagos de moneda local.
- 9.3. Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| Cronograma de Pagos                           |     |
|---|-----|
| Hito  | %   |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 20% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 10% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 20% |

## **Consultoría de asesoramiento financiero para la estructuración de la Asociación Público Privada - APP de la conexión del Corredor Central.**

**Contexto de la búsqueda:** La cartera de Proyectos de TSP en Colombia incluye un portafolio variado de proyectos en temas estratégicos para la División tales como: asociaciones público-privadas, proyectos fluviales y marítimos, sistemas de transporte masivo y electromovilidad.

En el ámbito del transporte urbano el BID ha apoyado varios proyectos en Colombia y TSP desea obtener lecciones aprendidas y buenas prácticas, apoyar la mitigación de los riesgos asociados a la implementación y difundir los proyectos de transporte y movilidad en el ámbito urbano que financia el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Dentro de los temas prioritarios, están la promoción de sistemas de transporte accesibles para todos, la adopción de enfoques de género para asegurar que los sistemas de transporte responden a las necesidades de las mujeres, la productividad y la innovación en la movilidad y la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático.

El Gobierno de Colombia ha establecido la infraestructura de transporte como estrategia de desarrollo y se ha fundamentado en una cultura de innovación, cuyo contexto se enmarca en un entorno de productividad y competitividad, en donde ha definido al sector infraestructura de transporte como uno de los sectores impulsores del crecimiento a través del desarrollo de esquemas de Asociaciones Público Privadas, los cuales permiten la conectividad del país, para así atender los retos que representan la aplicación de los tratados de libre comercio que negocia y aquellos que están en curso de ser aplicados, conforme a las metas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

El Gobierno de Colombia se propone además incrementar la participación privada en la oferta de bienes públicos, provisión de servicios e inversión en otros sectores de infraestructura, tanto productiva como social, entre ellos: energía y minería; agua potable y saneamiento básico; telecomunicaciones; agropecuario y rural (distritos de riego y adecuación de tierras); defensa; educación, salud y atención integral a la primera infancia; vivienda; justicia; infraestructura física de entidades públicas; desarrollo de infraestructura logística; entre otros.

En particular en el sector transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lidera un ambicioso programa de inversión en concesiones viales (por más de US\$20 billones para el periodo 2014-2018) y prevé el aumento de inversiones en los sectores ferroviario, portuario y aeroportuario potenciando las APPs como esquema de financiación y gestión de la infraestructura. En el sector de agua potable y saneamiento, existe un amplio espacio para la participación del sector privado, como la vinculación de nuevos operadores especializados.

En cuanto al transporte ferroviario, los ferrocarriles de Colombia, al igual que los de la gran mayoría de Latinoamérica, se originaron como concesiones privadas a finales del siglo XIX. En 1954, y con el objetivo de unificar los distintos ferrocarriles existentes en una sola entidad con una red en trocha angosta de 914 mm, se creó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC).

Transcurridos más de 50 años de llevado a cabo ese intento y, luego, otro con la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferrovías (en ambos casos, sin que se haya cumplido con las expectativas), se concesionaron los dos corredores con mayor potencial: el ferrocarril del Atlántico en el valle del Magdalena, concesión que incluyó el tramo aislado entre Bogotá y Belencito que aún mantenía alguna actividad, y el ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca. Las vías concesionadas se encuentran hoy bajo la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene a su cargo estructurar y administrar las concesiones de infraestructura de transporte del Estado<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia a / Jorge Kohon, Jorge Champin, Manuel Rodríguez, René Cortés. BIDtransporte.

El Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 de la Red Férrea del Pacífico, se suscribió el 18 de diciembre de 1998 entre la extinta empresa Ferrovías y la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico S.A. – CRFP. Dicha sociedad posteriormente cambió su razón social a Sociedad Tren de Occidente S.A., quien, mediante Otrosí 15 del 10 de julio de 2008, cedió el contrato de concesión a la Sociedad Ferrocarril del Oeste - hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S., sin embargo, sobre el tramo Zaragoza-La Felisa, el cumplimiento del plan de obras quedó a cargo de la Sociedad Tren de Occidente.

Durante la ejecución del mencionado contrato, se evidenció que el concesionario sobreestimó la dimensión de la demanda y los volúmenes transportados fueron insuficientes para mantener el ferrocarril en operación. En 2008, el Gobierno Nacional autorizó la cesión de la concesión a un consorcio de 12 empresas asociadas en el denominado Ferrocarril del Oeste, el que debería operar inicialmente el tramo entre Buenaventura y Cartago de 380 km, para posteriormente recibir el tramo de 118 km entre Cartago y La Felisa, cuya rehabilitación estaba detenida por conflictos ambientales<sup>2</sup>.

Las previsiones de crecimiento de la demanda en un plazo más amplio se basaron en el movimiento del puerto de Buenaventura, que en 2014 movilizó cerca de 12 millones de toneladas. Sin embargo, el ferrocarril no ha logrado captar una parte significativa de este transporte. Muy probablemente una de las razones principales de la baja participación del ferrocarril estuvo relacionada con las limitaciones de la infraestructura ferroviaria, que encarecieron y dificultaron la operación y sólo permitían la circulación de trenes cortos de baja capacidad de transporte, haciéndolos poco competitivos frente a la carretera: el trazado entre Buenaventura y Cali, diseñado y construido en el siglo XIX, tiene una geometría difícil y costosa de operar, con la complicación adicional de que cruza por dentro de la ciudad de Cali antes de seguir hacia el norte. El resto de la red tiene un trazado más favorable hasta Cartago, donde se encuentra interrumpido hasta que se termine de construir la variante ferroviaria que evite el paso por la ciudad<sup>3</sup>.

El Ferrocarril del Oeste no logró consolidarse y luego de varios cambios en el control accionario, a partir de 2013, y bajo la denominación de Ferrocarril del Pacífico, se encuentra en manos del grupo suizo Impala Trafigura cuyo objetivo de corto plazo fue pasar de movilizar 20.000 toneladas a 80.000 toneladas mensuales entre el puerto de Buenaventura y la estación de Yumbo (acero, rollos de diferentes metales, cemento, y también contenedores) mediante la incorporación de 4 locomotoras (año 2015)<sup>4</sup>. No obstante, la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante Resolución 1685 del 12 de noviembre de 2019, confirmada por la Resolución No. 20207070005965 del 15 de mayo de 2020, declaró la caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98, y la sociedad concesionaria, Ferrocarril del Pacífico S.A.S., se encuentra en proceso de liquidación judicial.

Bajo este panorama, las APP se consolidan como un instrumento clave a considerar para atraer nuevas inversiones al transporte ferroviario de cargas y capacidad de gestión a la situación del sector. Adecuadamente estructuradas y reguladas permiten sacar el máximo provecho a la flexibilidad y eficiencia del sector privado y a la capacidad reguladora y coordinadora del Estado.

Por esta razón, la división de TSP está buscando a un consultor financiero para la estructuración y/o implementación de proyectos de APP, y para la implementación de políticas, marcos normativos y regulatorios que permitan desarrollar la red férrea colombiana, específicamente de la conexión del Corredor Central.

**La misión del equipo:** La División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura. Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, fluvial, aéreo, puertos) en combinación con las áreas

---

<sup>2</sup> Ibidem.

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Ibidem.

estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

### **Lo que harás:**

- Apoyar desde el punto de vista financiero en la construcción de los documentos administrativos, contractuales y todo lo que se requiera del área legal y financiera, que permitan el logro del objetivo de la consultoría.
- Apoyar desde el punto de vista financiero aspectos de la estructuración del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para la conexión con el Corredor Central.
- Analizar y proponer instrumentos financieros relevantes para el desarrollo del proyecto de la conexión con el Corredor Central.
- Apoyar en la revisión de instrumentos financieros vigentes y recomendar las modificaciones necesarias, de requerirse, para la implementación, desarrollo y financiamiento del proyecto de la conexión con el Corredor Central.
- Apoyar en la redacción de informes y documentación relacionada con los aspectos financieros del proyecto de la conexión con el Corredor Central.
- Mantener comunicación fluida con la ANI y el BID.
- Las demás requeridas para cumplir con el objeto de la presente consultoría.

### **Entregables y cronograma de pagos:**

El consultor entregará los siguientes productos:

1. Un (1) documento que contenga el Plan de Trabajo de las actividades y productos a desarrollar.
2. Un (1) informe con el primer avance de la asesoría financiera en la estructuración y/o revisión del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para los corredores que se definan en marco de la consultoría.
3. Un (1) informe con el análisis de instrumentos financieros vigentes y las recomendaciones de ajustes o mejoras a implementar, para el desarrollo de los proyectos que se definan en marco de la consultoría.
4. Un (1) informe con el análisis financiero comparativo de experiencias internacionales respecto a la contratación e implementación de proyectos de corredores ferroviarios de condiciones similares a los corredores definidos en marco de la consultoría.
5. Un (1) informe con el resumen de las acciones realizadas en el marco de esta consultoría.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente cronograma:

| Producto/fecha | 15/05/2023 | 15/06/2023 | 15/07/2023 | 15/08/2023 | 15/09/2023 | 15/10/2023 | 15/11/2023 | 15/12/2023 | 15/01/2024 | 15/02/2024 | 15/03/2024 | 15/04/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| Cronograma de Pagos                           |     |
|---|-----|
| Hito  | %   |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20% |

|   |     |
|---|-----|
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 10% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 10% |

### **Lo que necesitarás:**

**Ciudadanía:** Ciudadano/a de Colombia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Colombia.

**Consanguinidad:** No tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.

**Educación:** Título en Economía, Finanzas, Administración, Contaduría y afines, Ingeniería y afines

**Posgrado:** En Economía, Finanzas, Administración, Contaduría y afines, Ingeniería y afines.

**Experiencia:** 60 meses o más de experiencia profesional relacionada con proyectos de infraestructura de transporte.

**Idiomas:** Español.

### **Competencias generales y técnicas:**

Capacidades de investigación, síntesis, análisis e interpretación de información. Excelente comunicación oral y escrita. Buena habilidad para trabajar de forma independiente y en equipo. Aptitud en uso de tecnologías de comunicación emergentes (Teams, Zoom, etc).

### **Resumen de la oportunidad:**

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor por Productos Externos PEC
- **Duración del contrato:** El plazo del presente contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción de la orden de inicio.
- **Fecha de inicio:** 15 de abril de 2023.
- **Ubicación:** Consultor Externo, Bogotá D.C.
- **Persona responsable:** [\*].

**Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

**Nuestra cultura:** nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

**Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.**

**Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

**Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.**



## **Consultoría de asesoramiento financiero para la estructuración de la Asociación Público Privada - APP del Corredor Férreo del Pacífico.**

**Contexto de la búsqueda:** La cartera de Proyectos de TSP en Colombia incluye un portafolio variado de proyectos en temas estratégicos para la División tales como: asociaciones público-privadas, proyectos fluviales y marítimos, sistemas de transporte masivo y electromovilidad.

En el ámbito del transporte urbano el BID ha apoyado varios proyectos en Colombia y TSP desea obtener lecciones aprendidas y buenas prácticas, apoyar la mitigación de los riesgos asociados a la implementación y difundir los proyectos de transporte y movilidad en el ámbito urbano que financia el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Dentro de los temas prioritarios, están la promoción de sistemas de transporte accesibles para todos, la adopción de enfoques de género para asegurar que los sistemas de transporte responden a las necesidades de las mujeres, la productividad y la innovación en la movilidad y la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático.

El Gobierno de Colombia ha establecido la infraestructura de transporte como estrategia de desarrollo y se ha fundamentado en una cultura de innovación, cuyo contexto se enmarca en un entorno de productividad y competitividad, en donde ha definido al sector infraestructura de transporte como uno de los sectores impulsores del crecimiento a través del desarrollo de esquemas de Asociaciones Público Privadas, los cuales permiten la conectividad del país, para así atender los retos que representan la aplicación de los tratados de libre comercio que negocia y aquellos que están en curso de ser aplicados, conforme a las metas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

El Gobierno de Colombia se propone además incrementar la participación privada en la oferta de bienes públicos, provisión de servicios e inversión en otros sectores de infraestructura, tanto productiva como social, entre ellos: energía y minería; agua potable y saneamiento básico; telecomunicaciones; agropecuario y rural (distritos de riego y adecuación de tierras); defensa; educación, salud y atención integral a la primera infancia; vivienda; justicia; infraestructura física de entidades públicas; desarrollo de infraestructura logística; entre otros.

En particular en el sector transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lidera un ambicioso programa de inversión en concesiones viales (por más de US\$20 billones para el periodo 2014-2018) y prevé el aumento de inversiones en los sectores ferroviario, portuario y aeroportuario potenciando las APPs como esquema de financiación y gestión de la infraestructura. En el sector de agua potable y saneamiento, existe un amplio espacio para la participación del sector privado, como la vinculación de nuevos operadores especializados.

En cuanto al transporte ferroviario, los ferrocarriles de Colombia, al igual que los de la gran mayoría de Latinoamérica, se originaron como concesiones privadas a finales del siglo XIX. En 1954, y con el objetivo de unificar los distintos ferrocarriles existentes en una sola entidad con una red en trocha angosta de 914 mm, se creó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC).

Transcurridos más de 50 años de llevado a cabo ese intento y, luego, otro con la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferrovías (en ambos casos, sin que se haya cumplido con las expectativas), se concesionaron los dos corredores con mayor potencial: el ferrocarril del Atlántico en el valle del Magdalena, concesión que incluyó el tramo aislado entre Bogotá y Belencito que aún mantenía alguna actividad, y el ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca. Las vías concesionadas se encuentran hoy

bajo la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene a su cargo estructurar y administrar las concesiones de infraestructura de transporte del Estado<sup>5</sup>.

El Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 de la Red Férrea del Pacífico, se suscribió el 18 de diciembre de 1998 entre la extinta empresa Ferrovías y la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico S.A. – CRFP. Dicha sociedad posteriormente cambió su razón social a Sociedad Tren de Occidente S.A., quien, mediante Otrosí 15 del 10 de julio de 2008, cedió el contrato de concesión a la Sociedad Ferrocarril del Oeste - hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S., sin embargo, sobre el tramo Zaragoza-La Felisa, el cumplimiento del plan de obras quedó a cargo de la Sociedad Tren de Occidente.

Durante la ejecución del mencionado contrato, se evidenció que el concesionario sobreestimó la dimensión de la demanda y los volúmenes transportados fueron insuficientes para mantener el ferrocarril en operación. En 2008, el Gobierno Nacional autorizó la cesión de la concesión a un consorcio de 12 empresas asociadas en el denominado Ferrocarril del Oeste, el que debería operar inicialmente el tramo entre Buenaventura y Cartago de 380 km, para posteriormente recibir el tramo de 118 km entre Cartago y La Felisa, cuya rehabilitación estaba detenida por conflictos ambientales<sup>6</sup>.

Las previsiones de crecimiento de la demanda en un plazo más amplio se basaron en el movimiento del puerto de Buenaventura, que en 2014 movilizó cerca de 12 millones de toneladas. Sin embargo, el ferrocarril no ha logrado captar una parte significativa de este transporte. Muy probablemente una de las razones principales de la baja participación del ferrocarril estuvo relacionada con las limitaciones de la infraestructura ferroviaria, que encarecieron y dificultaron la operación y sólo permitían la circulación de trenes cortos de baja capacidad de transporte, haciéndolos poco competitivos frente a la carretera: el trazado entre Buenaventura y Cali, diseñado y construido en el siglo XIX, tiene una geometría difícil y costosa de operar, con la complicación adicional de que cruza por dentro de la ciudad de Cali antes de seguir hacia el norte. El resto de la red tiene un trazado más favorable hasta Cartago, donde se encuentra interrumpido hasta que se termine de construir la variante ferroviaria que evite el paso por la ciudad<sup>7</sup>.

El Ferrocarril del Oeste no logró consolidarse y luego de varios cambios en el control accionario, a partir de 2013, y bajo la denominación de Ferrocarril del Pacífico, se encuentra en manos del grupo suizo Impala Trafigura cuyo objetivo de corto plazo fue pasar de movilizar 20.000 toneladas a 80.000 toneladas mensuales entre el puerto de Buenaventura y la estación de Yumbo (acero, rollos de diferentes metales, cemento, y también contenedores) mediante la incorporación de 4 locomotoras (año 2015)<sup>8</sup>. No obstante, la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante Resolución 1685 del 12 de noviembre de 2019, confirmada por la Resolución No. 20207070005965 del 15 de mayo de 2020, declaró la caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98, y la sociedad concesionaria, Ferrocarril del Pacífico S.A.S., se encuentra en proceso de liquidación judicial.

Bajo este panorama, las APP se consolidan como un instrumento clave a considerar para atraer nuevas inversiones al transporte ferroviario de cargas y capacidad de gestión a la situación del sector. Adecuadamente estructuradas y reguladas permiten sacar el máximo provecho a la flexibilidad y eficiencia del sector privado y a la capacidad reguladora y coordinadora del Estado.

Por esta razón, la división de TSP está buscando a un consultor legal para la estructuración y/o implementación de proyectos de APP, y para la implementación de políticas, marcos normativos y regulatorios que permitan desarrollar la red férrea colombiana, específicamente el Corredor Férreo del Pacífico.

---

<sup>5</sup> Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia a / Jorge Kohon, Jorge Champin, Manuel Rodríguez, René Cortés. BIDtransporte.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Ibidem.

**La misión del equipo:** La División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura. Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, fluvial, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

### **Lo que harás:**

- Apoyar desde el punto de vista financiero en la construcción de los documentos administrativos, contractuales y todo lo que se requiera del área legal y financiera, que permitan el logro del objetivo de la consultoría.
- Apoyar desde el punto de vista financiero aspectos de la estructuración del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para la conexión con el Corredor Férreo del Pacífico
- Analizar y proponer instrumentos financieros relevantes para el desarrollo del proyecto de la conexión con el Corredor Férreo del Pacífico
- Apoyar en la revisión de instrumentos financieros vigentes y recomendar las modificaciones necesarias, de requerirse, para la implementación, desarrollo y financiamiento del proyecto de la conexión con el Corredor Férreo del Pacífico
- Apoyar en la redacción de informes y documentación relacionada con los aspectos financieros del proyecto de la conexión con el Corredor Férreo del Pacífico
- Mantener comunicación fluida con la ANI y el BID.
- Las demás requeridas para cumplir con el objeto de la presente consultoría.

### **Entregables y cronograma de pagos:**

El consultor entregará los siguientes productos:

6. Un (1) documento que contenga el Plan de Trabajo de las actividades y productos a desarrollar.
7. Un (1) informe con el primer avance de la asesoría financiera en la estructuración y/o revisión del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para los corredores que se definan en marco de la consultoría.
8. Un (1) informe con el análisis de instrumentos financieros vigentes y las recomendaciones de ajustes o mejoras a implementar, para el desarrollo de los proyectos que se definan en marco de la consultoría.
9. Un (1) informe con el análisis financiero comparativo de experiencias internacionales respecto a la contratación e implementación de proyectos de corredores ferroviarios de condiciones similares a los corredores definidos en marco de la consultoría.
10. Un (1) informe con el resumen de las acciones realizadas en el marco de esta consultoría.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente cronograma:

| Producto/fecha | 15/05/2023 | 15/06/2023 | 15/07/2023 | 15/08/2023 | 15/09/2023 | 15/10/2023 | 15/11/2023 | 15/12/2023 | 15/01/2024 | 15/02/2024 | 15/03/2024 | 15/04/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| Cronograma de Pagos                           |     |
|---|-----|
| Hito  | %   |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 10% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 10% |

### **Lo que necesitarás:**

**Ciudadanía:** Ciudadano/a de Colombia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Colombia.

**Consanguinidad:** No tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.

**Educación:** Título en Economía, Finanzas, Administración, Contaduría y afines, Ingeniería y afines

**Posgrado:** Economía, Finanzas, Administración, Contaduría y afines, Ingeniería y afines.

**Experiencia:** 60 meses o más de experiencia profesional relacionada con proyectos de infraestructura de transporte.

**Idiomas:** Español.

### **Competencias generales y técnicas:**

Capacidades de investigación, síntesis, análisis e interpretación de información. Excelente comunicación oral y escrita. Buena habilidad para trabajar de forma independiente y en equipo. Aptitud en uso de tecnologías de comunicación emergentes (Teams, Zoom, etc).

### **Resumen de la oportunidad:**

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor por Productos Externos PEC
  - **Duración del contrato:** El plazo del presente contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción de la orden de inicio.
  - **Fecha de inicio:** 15 de abril de 2023.
  - **Ubicación:** Consultor Externo, Bogotá D.C.
  - **Persona responsable:** [\*].
- Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

**Nuestra cultura:** nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

**Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.**

**Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para

ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

**Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.**

## **Consultoría legal para la estructuración de la Asociación Público Privada - APP de la conexión del Corredor Central.**

**Contexto de la búsqueda:** La cartera de Proyectos de TSP en Colombia incluye un portafolio variado de proyectos en temas estratégicos para la División tales como: asociaciones público-privadas, proyectos fluviales y marítimos, sistemas de transporte masivo y electromovilidad.

En el ámbito del transporte urbano el BID ha apoyado varios proyectos en Colombia y TSP desea obtener lecciones aprendidas y buenas prácticas, apoyar la mitigación de los riesgos asociados a la implementación y difundir los proyectos de transporte y movilidad en el ámbito urbano que financia el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Dentro de los temas prioritarios, están la promoción de sistemas de transporte accesibles para todos, la adopción de enfoques de género para asegurar que los sistemas de transporte responden a las necesidades de las mujeres, la productividad y la innovación en la movilidad y la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático.

El Gobierno de Colombia ha establecido la infraestructura de transporte como estrategia de desarrollo y se ha fundamentado en una cultura de innovación, cuyo contexto se enmarca en un entorno de productividad y competitividad, en donde ha definido al sector infraestructura de transporte como uno de los sectores impulsores del crecimiento a través del desarrollo de esquemas de Asociaciones Público Privadas, los cuales permiten la conectividad del país, para así atender los retos que representan la aplicación de los tratados de libre comercio que negocia y aquellos que están en curso de ser aplicados, conforme a las metas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

El Gobierno de Colombia se propone además incrementar la participación privada en la oferta de bienes públicos, provisión de servicios e inversión en otros sectores de infraestructura, tanto productiva como social, entre ellos: energía y minería; agua potable y saneamiento básico; telecomunicaciones; agropecuario y rural (distritos de riego y adecuación de tierras); defensa; educación, salud y atención integral a la primera infancia; vivienda; justicia; infraestructura física de entidades públicas; desarrollo de infraestructura logística; entre otros.

En particular en el sector transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lidera un ambicioso programa de inversión en concesiones viales (por más de US\$20 billones para el periodo 2014-2018) y prevé el aumento de inversiones en los sectores ferroviario, portuario y aeroportuario potenciando las APPs como esquema de financiación y gestión de la infraestructura. En el sector de agua potable y saneamiento, existe un amplio espacio para la participación del sector privado, como la vinculación de nuevos operadores especializados.

En cuanto al transporte ferroviario, los ferrocarriles de Colombia, al igual que los de la gran mayoría de Latinoamérica, se originaron como concesiones privadas a finales del siglo XIX. En 1954, y con el objetivo de unificar los distintos ferrocarriles existentes en una sola entidad con una red en trocha angosta de 914 mm, se creó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC).

Transcurridos más de 50 años de llevado a cabo ese intento y, luego, otro con la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferroviás (en ambos casos, sin que se haya cumplido con las expectativas), se concesionaron los dos corredores con mayor potencial: el ferrocarril del Atlántico en el valle del Magdalena, concesión que incluyó el tramo aislado entre Bogotá y Belencito que aún mantenía alguna actividad, y el ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca. Las vías concesionadas se encuentran hoy bajo la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene a su cargo estructurar y administrar las concesiones de infraestructura de transporte del Estado<sup>9</sup>.

El Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 de la Red Férrea del Pacífico, se suscribió el 18 de diciembre de 1998 entre la extinta empresa Ferroviás y la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico S.A.

---

<sup>9</sup> Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia a / Jorge Kohon, Jorge Champin, Manuel Rodríguez, René Cortés. BIDtransporte.

– CRFP. Dicha sociedad posteriormente cambió su razón social a Sociedad Tren de Occidente S.A., quien, mediante Otrosí 15 del 10 de julio de 2008, cedió el contrato de concesión a la Sociedad Ferrocarril del Oeste - hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S., sin embargo, sobre el tramo Zaragoza-La Felisa, el cumplimiento del plan de obras quedó a cargo de la Sociedad Tren de Occidente.

Durante la ejecución del mencionado contrato, se evidenció que el concesionario sobreestimó la dimensión de la demanda y los volúmenes transportados fueron insuficientes para mantener el ferrocarril en operación. En 2008, el Gobierno Nacional autorizó la cesión de la concesión a un consorcio de 12 empresas asociadas en el denominado Ferrocarril del Oeste, el que debería operar inicialmente el tramo entre Buenaventura y Cartago de 380 km, para posteriormente recibir el tramo de 118 km entre Cartago y La Felisa, cuya rehabilitación estaba detenida por conflictos ambientales<sup>10</sup>.

Las previsiones de crecimiento de la demanda en un plazo más amplio se basaron en el movimiento del puerto de Buenaventura, que en 2014 movilizó cerca de 12 millones de toneladas. Sin embargo, el ferrocarril no ha logrado captar una parte significativa de este transporte. Muy probablemente una de las razones principales de la baja participación del ferrocarril estuvo relacionada con las limitaciones de la infraestructura ferroviaria, que encarecieron y dificultaron la operación y sólo permitían la circulación de trenes cortos de baja capacidad de transporte, haciéndolos poco competitivos frente a la carretera: el trazado entre Buenaventura y Cali, diseñado y construido en el siglo XIX, tiene una geometría difícil y costosa de operar, con la complicación adicional de que cruza por dentro de la ciudad de Cali antes de seguir hacia el norte. El resto de la red tiene un trazado más favorable hasta Cartago, donde se encuentra interrumpido hasta que se termine de construir la variante ferroviaria que evite el paso por la ciudad<sup>11</sup>.

El Ferrocarril del Oeste no logró consolidarse y luego de varios cambios en el control accionario, a partir de 2013, y bajo la denominación de Ferrocarril del Pacífico, se encuentra en manos del grupo suizo Impala Trafigura cuyo objetivo de corto plazo fue pasar de movilizar 20.000 toneladas a 80.000 toneladas mensuales entre el puerto de Buenaventura y la estación de Yumbo (acero, rollos de diferentes metales, cemento, y también contenedores) mediante la incorporación de 4 locomotoras (año 2015)<sup>12</sup>. No obstante, la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante Resolución 1685 del 12 de noviembre de 2019, confirmada por la Resolución No. 20207070005965 del 15 de mayo de 2020, declaró la caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98, y la sociedad concesionaria, Ferrocarril del Pacífico S.A.S., se encuentra en proceso de liquidación judicial.

Bajo este panorama, las APP se consolidan como un instrumento clave a considerar para atraer nuevas inversiones al transporte ferroviario de cargas y capacidad de gestión a la situación del sector. Adecuadamente estructuradas y reguladas permiten sacar el máximo provecho a la flexibilidad y eficiencia del sector privado y a la capacidad reguladora y coordinadora del Estado.

Por esta razón, la división de TSP está buscando a un consultor legal para la estructuración y/o implementación de proyectos de APP, y para la implementación de políticas, marcos normativos y regulatorios que permitan desarrollar la red férrea colombiana, específicamente de la conexión del Corredor Central.

**La misión del equipo:** La División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura. Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, fluvial, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

---

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Ibidem.



### **Lo que harás:**

- Apoyar desde el punto de vista legal en la construcción de los documentos administrativos, contractuales y todo lo que se requiera del área legal, que permitan el logro del objetivo de la consultoría.
- Apoyar desde el punto de vista jurídico aspectos de la estructuración del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para la conexión con el Corredor Central.
- Analizar y emitir los conceptos legales que sean asignados para el desarrollo del proyecto de la conexión con el Corredor Central.
- Apoyar en la revisión del marco regulatorio y recomendar las modificaciones necesarias, de requerirse, para la implementación y desarrollo del proyecto de la conexión con el Corredor Central.
- Apoyar en la redacción de informes jurídicos y documentación relacionada con el proyecto de la conexión con el Corredor Central.
- Mantener comunicación fluida con la ANI y el BID.
- Las demás requeridas para cumplir con el objeto de la presente consultoría.

### **Entregables y cronograma de pagos:**

El consultor entregará los siguientes productos:

11. Un (1) documento que contenga el Plan de Trabajo de las actividades y productos a desarrollar.
12. Un (1) informe con el primer avance de la asesoría en la estructuración y/o revisión del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para los corredores que se definan en marco de la consultoría.
13. Un (1) informe con el análisis regulatorio actual y las recomendaciones de ajustes o mejoras a implementar, para el desarrollo de los proyectos que se definan en marco de la consultoría.
14. Un (1) informe con el análisis legal comparativo de experiencias internacionales respecto a la contratación e implementación de proyectos de corredores ferroviarios de condiciones similares a los corredores definidos en marco de la consultoría.
15. Un (1) informe con el resumen de las acciones realizadas en el marco de esta consultoría.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente cronograma:

| Producto/fecha | 15/05/2023 | 15/06/2023 | 15/07/2023 | 15/08/2023 | 15/09/2023 | 15/10/2023 | 15/11/2023 | 15/12/2023 | 15/01/2024 | 15/02/2024 | 15/03/2024 | 15/04/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| <b>Cronograma de Pagos</b>                    |          |
|---|----------|
| <b>Hito</b>                                   | <b>%</b> |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 30%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 30%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 10%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 10%      |



### **Lo que necesitarás:**

**Ciudadanía:** Ciudadano/a de Colombia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Colombia.

**Consanguinidad:** No tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.

**Educación:** Título de Abogado.

**Posgrado:** En Derecho, Contratación, Derecho Administrativo, Derecho Público, Derecho Constitucional, Derecho Comercial o áreas afines.

**Experiencia:** 60 meses o más de experiencia profesional.

**Idiomas:** Español.

### **Competencias generales y técnicas:**

Capacidades de investigación, síntesis, análisis e interpretación de información. Excelente comunicación oral y escrita. Buena habilidad para trabajar de forma independiente y en equipo. Aptitud en uso de tecnologías de comunicación emergentes (Teams, Zoom, etc).

### **Resumen de la oportunidad:**

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor por Productos Externos PEC
  - **Duración del contrato:** El plazo del presente contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción de la orden de inicio.
  - **Fecha de inicio:** 15 de abril de 2023.
  - **Ubicación:** Consultor Externo, Bogotá D.C.
  - **Persona responsable:** [X].
- Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

**Nuestra cultura:** nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

**Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.**

**Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

**Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.**

## **Consultoría legal para la estructuración de la Asociación Público Privada - APP del Corredor Férreo del Pacífico.**

**Contexto de la búsqueda:** La cartera de Proyectos de TSP en Colombia incluye un portafolio variado de proyectos en temas estratégicos para la División tales como: asociaciones público-privadas, proyectos fluviales y marítimos, sistemas de transporte masivo y electromovilidad.

En el ámbito del transporte urbano el BID ha apoyado varios proyectos en Colombia y TSP desea obtener lecciones aprendidas y buenas prácticas, apoyar la mitigación de los riesgos asociados a la implementación y difundir los proyectos de transporte y movilidad en el ámbito urbano que financia el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Dentro de los temas prioritarios, están la promoción de sistemas de transporte accesibles para todos, la adopción de enfoques de género para asegurar que los sistemas de transporte responden a las necesidades de las mujeres, la productividad y la innovación en la movilidad y la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático.

El Gobierno de Colombia ha establecido la infraestructura de transporte como estrategia de desarrollo y se ha fundamentado en una cultura de innovación, cuyo contexto se enmarca en un entorno de productividad y competitividad, en donde ha definido al sector infraestructura de transporte como uno de los sectores impulsores del crecimiento a través del desarrollo de esquemas de Asociaciones Público Privadas, los cuales permiten la conectividad del país, para así atender los retos que representan la aplicación de los tratados de libre comercio que negocia y aquellos que están en curso de ser aplicados, conforme a las metas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

El Gobierno de Colombia se propone además incrementar la participación privada en la oferta de bienes públicos, provisión de servicios e inversión en otros sectores de infraestructura, tanto productiva como social, entre ellos: energía y minería; agua potable y saneamiento básico; telecomunicaciones; agropecuario y rural (distritos de riego y adecuación de tierras); defensa; educación, salud y atención integral a la primera infancia; vivienda; justicia; infraestructura física de entidades públicas; desarrollo de infraestructura logística; entre otros.

En particular en el sector transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lidera un ambicioso programa de inversión en concesiones viales (por más de US\$20 billones para el periodo 2014-2018) y prevé el aumento de inversiones en los sectores ferroviario, portuario y aeroportuario potenciando las APPs como esquema de financiación y gestión de la infraestructura. En el sector de agua potable y saneamiento, existe un amplio espacio para la participación del sector privado, como la vinculación de nuevos operadores especializados.

En cuanto al transporte ferroviario, los ferrocarriles de Colombia, al igual que los de la gran mayoría de Latinoamérica, se originaron como concesiones privadas a finales del siglo XIX. En 1954, y con el objetivo de unificar los distintos ferrocarriles existentes en una sola entidad con una red en trocha angosta de 914 mm, se creó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC).

Transcurridos más de 50 años de llevado a cabo ese intento y, luego, otro con la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferrovías (en ambos casos, sin que se haya cumplido con las expectativas), se concesionaron los dos corredores con mayor potencial: el ferrocarril del Atlántico en el valle del Magdalena, concesión que incluyó el tramo aislado entre Bogotá y Belencito que aún mantenía alguna actividad, y el ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca. Las vías concesionadas se encuentran hoy bajo la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene a su cargo estructurar y administrar las concesiones de infraestructura de transporte del Estado<sup>13</sup>.

El Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 de la Red Férrea del Pacífico, se suscribió el 18 de diciembre de 1998 entre la extinta empresa Ferrovías y la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico S.A.

---

<sup>13</sup> Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia a / Jorge Kohon, Jorge Champin, Manuel Rodríguez, René Cortés. BIDtransporte.

– CRFP. Dicha sociedad posteriormente cambió su razón social a Sociedad Tren de Occidente S.A., quien, mediante Otrosí 15 del 10 de julio de 2008, cedió el contrato de concesión a la Sociedad Ferrocarril del Oeste - hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S., sin embargo, sobre el tramo Zaragoza-La Felisa, el cumplimiento del plan de obras quedó a cargo de la Sociedad Tren de Occidente.

Durante la ejecución del mencionado contrato, se evidenció que el concesionario sobreestimó la dimensión de la demanda y los volúmenes transportados fueron insuficientes para mantener el ferrocarril en operación. En 2008, el Gobierno Nacional autorizó la cesión de la concesión a un consorcio de 12 empresas asociadas en el denominado Ferrocarril del Oeste, el que debería operar inicialmente el tramo entre Buenaventura y Cartago de 380 km, para posteriormente recibir el tramo de 118 km entre Cartago y La Felisa, cuya rehabilitación estaba detenida por conflictos ambientales<sup>14</sup>.

Las previsiones de crecimiento de la demanda en un plazo más amplio se basaron en el movimiento del puerto de Buenaventura, que en 2014 movilizó cerca de 12 millones de toneladas. Sin embargo, el ferrocarril no ha logrado captar una parte significativa de este transporte. Muy probablemente una de las razones principales de la baja participación del ferrocarril estuvo relacionada con las limitaciones de la infraestructura ferroviaria, que encarecieron y dificultaron la operación y sólo permitían la circulación de trenes cortos de baja capacidad de transporte, haciéndolos poco competitivos frente a la carretera: el trazado entre Buenaventura y Cali, diseñado y construido en el siglo XIX, tiene una geometría difícil y costosa de operar, con la complicación adicional de que cruza por dentro de la ciudad de Cali antes de seguir hacia el norte. El resto de la red tiene un trazado más favorable hasta Cartago, donde se encuentra interrumpido hasta que se termine de construir la variante ferroviaria que evite el paso por la ciudad<sup>15</sup>.

El Ferrocarril del Oeste no logró consolidarse y luego de varios cambios en el control accionario, a partir de 2013, y bajo la denominación de Ferrocarril del Pacífico, se encuentra en manos del grupo suizo Impala Trafigura cuyo objetivo de corto plazo fue pasar de movilizar 20.000 toneladas a 80.000 toneladas mensuales entre el puerto de Buenaventura y la estación de Yumbo (acero, rollos de diferentes metales, cemento, y también contenedores) mediante la incorporación de 4 locomotoras (año 2015)<sup>16</sup>. No obstante, la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante Resolución 1685 del 12 de noviembre de 2019, confirmada por la Resolución No. 20207070005965 del 15 de mayo de 2020, declaró la caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98, y la sociedad concesionaria, Ferrocarril del Pacífico S.A.S., se encuentra en proceso de liquidación judicial.

Bajo este panorama, las APP se consolidan como un instrumento clave a considerar para atraer nuevas inversiones al transporte ferroviario de cargas y capacidad de gestión a la situación del sector. Adecuadamente estructuradas y reguladas permiten sacar el máximo provecho a la flexibilidad y eficiencia del sector privado y a la capacidad reguladora y coordinadora del Estado.

Por esta razón, la división de TSP está buscando a un consultor legal para la estructuración y/o implementación de proyectos de APP, y para la implementación de políticas, marcos normativos y regulatorios que permitan desarrollar la red férrea colombiana, específicamente el Corredor Férreo del Pacífico.

**La misión del equipo:** La División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura. Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, fluvial, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

---

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Ibidem.

### **Lo que harás:**

- Apoyar desde el punto de vista legal en la construcción de los documentos administrativos, contractuales y todo lo que se requiera del área legal, que permitan el logro del objetivo de la consultoría.
- Apoyar desde el punto de vista jurídico aspectos de la estructuración del proyecto de infraestructura de transporte bajo la modalidad de Asociación Público Privada – APP, o la modalidad contractual que se defina, para el Corredor Férreo del Pacífico.
- Analizar y emitir los conceptos legales que sean asignados para el desarrollo del proyecto del Corredor Férreo del Pacífico.
- Apoyar en la revisión del marco regulatorio y recomendar las modificaciones necesarias, de requerirse, para la implementación y desarrollo del proyecto del Corredor Férreo del Pacífico.
- Apoyar en la redacción de informes jurídicos y documentación relacionada con el proyecto del Corredor Férreo del Pacífico.
- Mantener comunicación fluida con la ANI y el BID.
- Las demás requeridas para cumplir con el objeto de la presente consultoría.

### **Entregables y cronograma de pagos:**

El consultor entregará los siguientes productos:

16. Un (1) documento que contenga el Plan de Trabajo de las actividades y productos a desarrollar.
17. Un (1) documento con la propuesta jurídica para permitir y garantizar el acceso de terceros operadores en condiciones de igualdad al corredor férreo objeto de la estructuración.
18. Un (1) documento con la identificación y análisis de los procesos judiciales que versen sobre el corredor o tramos del mismo. Se debe hacer una evaluación específica de cada uno de los procesos judiciales, para evaluar su impacto en la estructuración e implementación de los proyectos.
19. Un (1) informe con el análisis los contratos que se encuentren vigentes que versen sobre el Corredor Férreo del Pacífico, y determinar su impacto sobre el proyecto.
20. Un (1) informe con el resumen de las acciones realizadas en el marco de esta consultoría.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente cronograma:

| Producto/fecha | 15/05/2023 | 15/06/2023 | 15/07/2023 | 15/08/2023 | 15/09/2023 | 15/10/2023 | 15/11/2023 | 15/12/2023 | 15/01/2024 | 15/02/2024 | 15/03/2024 | 15/04/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| <b>Cronograma de Pagos</b>                    |          |
|---|----------|
| <b>Hito</b>                                   | <b>%</b> |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 30%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 30%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 10%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 10%      |

### **Lo que necesitarás:**

**Ciudadanía:** Ciudadano/a de Colombia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Colombia.

**Consanguinidad:** No tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

**Educación:** Título de Abogado.

**Posgrado:** En Derecho, Contratación, Derecho Administrativo, Derecho Público, Derecho Constitucional, Derecho Comercial o áreas afines.

**Experiencia:** 60 meses o más de experiencia profesional.

**Idiomas:** Español.

### **Competencias generales y técnicas:**

Capacidades de investigación, síntesis, análisis e interpretación de información. Excelente comunicación oral y escrita. Buena habilidad para trabajar de forma independiente y en equipo. Aptitud en uso de tecnologías de comunicación emergentes (Teams, Zoom, etc).

### **Resumen de la oportunidad:**

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor por Productos Externos PEC
- **Duración del contrato:** El plazo del presente contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción de la orden de inicio.
- **Fecha de inicio:** 15 de abril de 2023.
- **Ubicación:** Consultor Externo, Bogotá D.C.
- **Persona responsable:** [X].

**Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

**Nuestra cultura:** nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

**Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.**

**Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

**Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.**

## COMPONENTE 4.

*Proceso de selección #CO-T1681-P00X*

### **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

#### ***Consultoría para el rediseño institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura***

##### **10. Antecedentes y Justificación**

De las evaluaciones de las primeras generaciones de concesiones viales, se concluyó que buena parte de las problemáticas de estos proyectos radicó en la falta de una entidad pública dedicada exclusivamente a la ejecución de los mismos, que contara con la capacidad institucional necesaria y fortaleza técnica para la planeación estructuración y ejecución de los contratos. Debido a lo anterior y a la apuesta del desarrollo de proyectos con participación privada, se creó el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) mediante el Decreto 1800 de 2003. Posteriormente, dentro del marco del Programa de Renovación de la Administración Pública, se determinó que el desarrollo de infraestructura con la vinculación de capital privado necesitaba de una institucionalidad especial. Desde ese momento, el nuevo INCO absorbió responsabilidades de diferentes entidades y reunió en una sola entidad la planeación, estructuración, ejecución y supervisión de proyectos de transporte, especialmente aquellos con vinculación de capital privado.

Con el objetivo de crear una entidad con autonomía técnica e implementación de altos estándares de gobierno corporativo, vinculación y conservación de capital humano competente, con incentivos adecuados, el fortalecimiento de procesos y establecimiento de sistemas y herramientas de gestión efectivas, mediante el Decreto 4165 de 2011, se modificó la naturaleza jurídica del INCO y se pasó a llamar Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). La ANI, tiene por objeto “planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público-privada para otro tipo infraestructura pública.

Desde su creación la ANI ha estructurado diferentes proyectos en los sectores carretero, férreo, aéreo y portuario, tomando cada vez mas relevancia en el desarrollo de los proyectos del sector transporte. Con estas nuevas actividades, es fundamental que el diseño organizacional de la entidad tenga en cuenta esta multisectorialidad y nuevo enfoque en la ejecución y administración de proyectos de APP.

##### **2. Objetivos**

- 2.1. Contratar una firma consultora que desarrolle una actualización del Benchmarking Internacional y el estudio de rediseño organizacional que, atendiendo las directrices DAFP, conduzca al fortalecimiento de la capacidad institucional y administrativa de la ANI.
- 2.2. El rediseño debe definir a nivel organizacional las necesidades de estructura, planta de personal y procesos necesarios para el eficaz funcionamiento de la ANI en el corto y mediano plazo. El resultado del estudio debe contener los aspectos técnicos, legales, financieros, estructurales y

de planta de personal que se requieren para el cumplimiento de los nuevos retos de la Agencia de cara a la planeación de proyectos en los diferentes modos y a la eficiente administración de los proyectos en ejecución.

### **3. Alcance de los Servicios**

- 3.1. Benchmarking: Para el adecuado desarrollo de esta fase, el consultor deberá revisar experiencias internacionales en agencias similares que se dediquen a estructurar, contratar, ejecutar y administrar proyectos de APP en diferentes modos del sector transporte.
- 3.2. Rediseño Organizacional: La firma consultora deberá contar con un equipo multidisciplinario, responsable de realizar el análisis de toda la información de la ANI desde su creación en 2011, las funciones legales, su entorno político, económico y social, su estructura interna actual, la capacidad técnica con que cuenta, los objetivos, metas, planes y estrategias desplegadas para cumplir con su misión institucional, la respuesta a las demandas de la población a la que presta sus servicios, los factores que afectan el desarrollo institucional; para a partir de allí formular una propuesta de cambio organizacional, bien de su estructura misma, bien de las funciones y procesos y de su planta de personal, que le permita modernizarse y ampliar su capacidad institucional.

El resultado del estudio técnico debe contener el análisis funcional de los procesos y el estudio de cargas de trabajo para, en consecuencia, proponer el tipo y la dimensión de su estructura orgánica y funcional y de la planta de personal con que debe contar la ANI para atender efectivamente las funciones y satisfacer las demandas de ejecución del proyecto o proyectos a su cargo. Una vez definido lo anterior, se deben determinar los costos que los cambios propuestos generarían, así como realizar el acompañamiento en las aprobaciones ante las autoridades distritales que deben avalar el diseño organizacional propuesto.

### **4. Actividades Clave**

- 4.1. Benchmarking: Sin perjuicio de las actividades necesarias para lograr los resultados y productos esperados que se mencionan más adelante y de todas aquellas que el Consultor considere pertinentes para el adecuado desarrollo del objeto contractual, el consultor seleccionado deberá:
  - 4.1.1. Elaborar un plan de trabajo detallado para esta fase de la consultoría.
  - 4.1.2. Analizar varias experiencias internacionales y proponer aquellas en las cuales se hará un estudio más detallado.
  - 4.1.3. Identificar las mejores prácticas de empresas nacionales e internacionales que pueden ser implementadas para el rediseño institucional de la ANI.
  - 4.1.4. Analizar cuáles deben ser las características particulares requiere fortalecer la ANI, para asumir las obligaciones derivadas de los procesos licitatorios, de planeación, contratación y gestión de los contratos actuales y futuros, lo anterior para analizar desde las experiencias internacionales como fueron abordados por otras entidades.



4.1.5. Las demás que se consideren necesarias, de acuerdo con la experiencia del consultor, para el adecuado desarrollo de la consultoría.

4.2. Rediseño Organizacional: Para la realización del estudio técnico de rediseño organizacional de la ANI se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

4.2.1. Realizar el levantamiento de la información sobre la creación, funciones, naturaleza, estructura y procesos de la ANI desde su creación a la fecha, así como de sus modificaciones.

4.2.2. Analizar la información obtenida y realizar la comparación entre las funciones contenidas en los Acuerdos y las de los Manuales de Funciones vigentes para cada dependencia y servidor de la Agencia.

4.2.3. Realizar un estudio técnico de cargas que permita determinar la cantidad de personal necesario para la eficiente realización de las tareas que se originan de las funciones asignadas a cada dependencia y de aquellas funciones que se deben desempeñar en la nueva fase de construcción y operación, así como las de planeación y estructuración de nuevas líneas o tramos.

4.2.4. Realizar un análisis de la Capacidad Institucional de la ANI, con base en la metodología definida por el Departamento Administrativo de la Función Pública, a fin de contar con un diagnóstico más detallado de las debilidades al interior de la organización y así valorar las diferentes gestiones que la misma desempeña.

4.2.5. Realizar una propuesta de adecuación de la estructura organizacional, si la conclusión es que es necesaria para el eficaz cumplimiento de la misión y visión estratégica de la ANI.

4.2.6. Realizar una propuesta de planta de personal, producto del estudio técnico de cargas de trabajo, en la cual cada nuevo empleo debe ser definido por el nivel de la responsabilidad requerida, las exigencias para su ingreso y el nivel de responsabilidad de la tarea a realizar.

4.2.7. Proponer el Manual de requisitos y funciones de los cargos de la nueva planta de personal, que tengan el carácter de empleados públicos y el homólogo para los trabajadores oficiales.

4.2.8. Realizar un análisis financiero de los costos de la planta de personal propuesta y una proyección del impacto en los gastos generales de la ampliación de la planta de personal, a raíz de la demanda que esto generaría de espacios físicos, servicios tecnológicos, servicios de aseo, vigilancia, servicios públicos y todos los relacionados con tener más personal al servicio de la Agencia.

4.2.9. Proyectar los actos administrativos necesarios para surtir los trámites de revisión y aprobación con las autoridades del gobierno.

4.2.10. Atender las observaciones y realizar los cambios solicitados por las anteriores autoridades hasta lograr su aprobación final.

4.2.11. Acompañar la socialización e implementación de los cambios aprobados al interior de la ANI.

## 5. Resultados y Productos Esperados

5.1. Benchmarking: Para esta fase se han planteado los siguientes productos:

5.1.1. **Debida Diligencia y Experiencias Internacionales**. Se deberá analizar diferentes experiencias internacionales, incluyendo el detalle de su evolución y transformaciones y/o modificaciones sufridas a través del tiempo y las razones que llevaron a dichos cambios.



Estructura Organizacional: Análisis de la Capacidad Institucional, de acuerdo con la metodología establecida por el Departamento Administrativo de la Función Pública.

#### 5.1.2. Diseño.

- ✓ Análisis de cargas de trabajo efectuada a toda la Agencia
- ✓ Propuesta de estructura organizacional, o conclusiones de porque se puede dejar igual a la actual.
- ✓ Propuesta de planta de empleos y su valoración financiera, desde el punto de vista de los costos de personal y los gastos generales asociados a dicha modificación
- ✓ Proyecto de Manual de Requisitos y Funciones para los empleados públicos y su homólogo para los trabajadores oficiales.
- ✓ Proyecto de actos administrativos para la adopción de nueva estructura y de planta de personal.

#### 5.1.3. Aprobación e implementación.

- ✓ Presentación del documento consolidado ante el DAFP y realizar las correcciones a que hubiere lugar hasta obtener el concepto técnico favorable.
- ✓ Acompañamiento para sustentación ante las entidades del gobierno.
- ✓ Realizar acompañamiento en la socialización del nuevo diseño organizacional al personal de la Agencia.

Nota: Para el proyecto de estudio de rediseño organizacional no se considera necesaria la adquisición de bienes por parte de la firma consultora.

### 6. Calendario del Proyecto e Hitos:

| Cronograma   |   |
|--|---|
| Entregables  | Fecha                                       |
| <i>Informe No. 1: Benchmarking - Debida Diligencia y Experiencias Internacionales.</i>   | 4 semanas después de la firma del contrato  |
| <i>Informe No. 2: Rediseño Organizacional - Diagnóstico.</i>   | 6 semanas después de la firma del contrato  |
| <i>Informe No. 3: Benchmarking - Conclusiones.</i>   | 6 semanas después de la firma del contrato  |
| <i>Informe No. 4: Rediseño Organizacional - Diseño.</i>  | 13 semanas después de la firma del contrato |
| <i>Informe No. 5: Informe Final - Incluye consolidación de toda la información de la consultoría y descripción de las labores desarrolladas en etapa de aprobación e implementación del rediseño organizacional.</i> | 24 semanas después de la firma del contrato |

### 7. Requisitos de los Informes

7.1. Los informes en cada fase deberán ser presentados en idioma español y atender las metodologías y parámetros definidos en la Guía de rediseño para entidades del orden territorial, publicada por el Departamento Administrativo de la Función Pública (versión 2):

- ✓ **Informe No. 1:** Benchmarking - Debita Diligencia y Experiencias Internacionales.
- ✓ **Informe No. 2:** Rediseño Organizacional - Diagnóstico.
- ✓ **Informe No. 3:** Benchmarking - Conclusiones.
- ✓ **Informe No. 4:** Rediseño Organizacional - Diseño.
- ✓ **Informe No. 5:** Informe Final - Incluye consolidación de toda la información de la consultoría y descripción de las labores desarrolladas en etapa de aprobación e implementación del rediseño organizacional.

## 8. Criterios de aceptación

8.1. Los productos derivados del estudio deberán ser presentados vía correo electrónico por el director del proyecto al supervisor, en los tiempos definidos en el cronograma; dentro de los 5 días hábiles siguientes a su presentación, se enviarán las observaciones respectivas o la aprobación final. El supervisor definirá en qué casos es necesaria una reunión para aclarar aspectos de los documentos presentados, la cual podrá ser citada dentro de esos mismos 5 días hábiles de revisión.

## 9. Otros Requisitos

9.1. Personal: Adicionalmente al personal calificable establecido en el Anexo D de la Solicitud de Propuestas, la firma consultora deberá contar mínimo con el siguiente equipo, de forma que desde su experticia puedan adelantar los diferentes análisis y estudios de rediseño organizacional:

| PERFIL                                  | No. De Profesionales | REQUISITOS DE FORMACIÓN Y EXPERIENCIA  |
|---|----------------------|--|
| Profesionales levantamiento información | 3                    | 1) Título Profesional en disciplina académica del Núcleo Básico de Conocimiento NBC en: Psicología; Sociología, Trabajo Social y afines; Ciencia Política, Relaciones Internacionales; Ingeniería y afines; Administración y Economía. |
|   |                      | 2) Título de posgrado en áreas relacionadas con las actividades a contratar  |
|   |                      | 3) Experiencia profesional de 4 años   |

Nota: Como quiera que gran parte del estudio se basa en la recolección de información y análisis de la misma, se debe contemplar la firma del respectivo acuerdo de confidencialidad de la información que conozca cada miembro de la firma consultora en el desarrollo del estudio.

## 10. Supervisión e Informes

10.1. Toda interacción entre el BID y la firma consultora será coordinada por el Especialista de

Cambio Climático del Banco, quien asumirá la responsabilidad final fiduciaria y de supervisión del cumplimiento de estos términos de referencia. Existirá un Comité Técnico compuesto por un representante del BID y un representante de la ANI. Dicho Comité apoyará en la supervisión técnica del contrato, así como de los productos y/o entregados por el consultor. En todo caso, los informes y/o productos entregados por el consultor siempre deben contar con el visto bueno del BID.

## 11. Calendario de Pagos

11.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto.

| Plan de Pagos  |          |
|--|----------|
| <b>Entregables</b>   | <b>%</b> |
| <i>Informe No. 1: Benchmarking - Debida Diligencia y Experiencias Internacionales.</i>   | 20%      |
| <i>Informe No. 2: Rediseño Organizacional - Diagnóstico.</i>   | 20%      |
| <i>Informe No. 3: Benchmarking - Conclusiones.</i>   | 10%      |
| <i>Informe No. 4: Rediseño Organizacional - Diseño.</i>  | 30%      |
| <i>Informe No. 5: Informe Final - Incluye consolidación de toda la información de la consultoría y descripción de las labores desarrolladas en etapa de aprobación e implementación.</i> | 20%      |
| <b>TOTAL</b>   | 100%     |

## **Consultoría para apoyar la gestión del rediseño institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura**

### **Contexto de la búsqueda:**

De las evaluaciones de las primeras generaciones de concesiones viales, se concluyó que buena parte de las problemáticas de estos proyectos radicó en la falta de una entidad pública dedicada exclusivamente a la ejecución de estos, que contara con la capacidad institucional necesaria y fortaleza técnica para la planeación, estructuración y ejecución de los contratos. Debido a lo anterior y a la apuesta del desarrollo de proyectos con participación privada, se creó el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) mediante el Decreto 1800 de 2003. Posteriormente, dentro del marco del Programa de Renovación de la Administración Pública, se determinó que el desarrollo de infraestructura con la vinculación de capital privado necesitaba de una institucionalidad especial. Desde ese momento, el nuevo INCO absorbió responsabilidades de diferentes entidades y reunió en una sola entidad la planeación, estructuración, ejecución y supervisión de proyectos de transporte, especialmente aquellos con vinculación de capital privado.

Con el objetivo de crear una entidad con autonomía técnica e implementación de altos estándares de gobierno corporativo, vinculación y conservación de capital humano competente, con incentivos adecuados, el fortalecimiento de procesos y establecimiento de sistemas y herramientas de gestión efectivas, mediante el Decreto 4165 de 2011, se modificó la naturaleza jurídica del INCO y se pasó a llamar Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). La ANI, tiene por objeto “planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público-privada para otro tipo infraestructura pública.

Desde su creación la ANI ha estructurado diferentes proyectos en los sectores carretero, férreo, aéreo y portuario, tomando cada vez mas relevancia en el desarrollo de los proyectos del sector transporte. Con estas nuevas actividades, es fundamental que el diseño organizacional de la entidad tenga en cuenta esta multisectorialidad y nuevo enfoque en la ejecución y administración de proyectos de APP.

**La misión del equipo:** La División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura. Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, fluvial, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

### **Lo que harás:**

- Apoyar desde el equipo de la ANI la gestión de información requerida para el desarrollo de una consultoría para el rediseño institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Apoyar desde el equipo de la ANI, actividades de articulación de lineamientos y requerimientos del Departamento Administrativo de la Función Pública y del Ministerio de Transporte, necesarios para una adecuada implementación de la reestructuración de la ANI.
- Apoyar desde el equipo de la ANI, actividades de articulación y socialización de actividades con los equipos al interior de la ANI y otras entidades del sector transporte y/o del Gobierno, necesarios para una adecuada implementación de la reestructuración de la ANI.

- Apoyar a la ANI, en las actividades de monitoreo y evaluación de las actividades misionales de la entidad durante el proceso de restructuración.
- Apoyar en la redacción de informes y documentación relacionada con los procesos de rediseño y restructuración de la ANI.
- Mantener comunicación fluida con la ANI y el BID.
- Las demás requeridas para cumplir con el objeto de la presente consultoría.

### **Entregables y cronograma de pagos:**

El consultor entregará los siguientes productos:

21. Un (1) documento que contenga el Plan de Trabajo de las actividades y productos a desarrollar.
22. Un (1) informe de las actividades de articulación y entrega de insumos y análisis requeridos para el desarrollo de la consultoría para el rediseño institucional de la ANI.
23. Un (1) informe de requerimientos del DAFP y del Ministerio de Transporte para el rediseño de la entidad y avance en su cumplimiento desde la ANI.
24. Un (1) informe con los soportes de la articulación y participación de los diferentes equipos de la ANI y otras entidades del sector transporte y/o del Gobierno en el proceso de restructuración.
25. Un (1) informe con el resumen de las acciones realizadas en el marco de esta consultoría y recomendaciones.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente cronograma:

| Producto/fecha | 15/05/2023 | 15/06/2023 | 15/07/2023 | 15/08/2023 | 15/09/2023 | 15/10/2023 | 15/11/2023 | 15/12/2023 | 15/01/2024 | 15/02/2024 | 15/03/2024 | 15/04/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| <b>Cronograma de Pagos</b>                    |          |
|---|----------|
| <b>Hito</b>                                   | <b>%</b> |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 30%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 30%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 10%      |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 10%      |

### **Lo que necesitarás:**

**Ciudadanía:** Ciudadano/a de Colombia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Colombia.

**Consanguinidad:** No tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.

**Educación:** Título en Ciencias Sociales y Administrativas como Economía, Finanzas, Administración, Ciencia Política, Derecho y afines.

**Posgrado:** Administración Pública, Derecho, Economía, Finanzas, Administración y afines.

**Experiencia:** 60 meses o más de experiencia profesional relacionada experiencia de trabajo relevante en gestión del sector público, con experiencia en asesoría para el desarrollo de reformas organizaciones y de proceso administrativos en organizaciones públicas. Alternativo: con

experiencia comprobada de liderazgo en instituciones de gobierno. Experiencia demostrada en gestión por resultados; monitoreo y evaluación; y planificación estratégica en el sector público.

**Idiomas:** Español.

### **Competencias generales y técnicas:**

Habilidades de comunicación oral y escrita de alto nivel, así como una muy alta habilidad para el trabajo en equipo y las relaciones interpersonales. Capacidades de investigación, síntesis, análisis e interpretación de información. Aptitud en uso de tecnologías de comunicación emergentes (Teams, Zoom, etc). Capacidad de trabajo independiente.

### **Resumen de la oportunidad:**

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor por Productos Externos PEC
- **Duración del contrato:** El plazo del presente contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción de la orden de inicio.
- **Fecha de inicio:** 15 de abril de 2023.
- **Ubicación:** Consultor Externo, Bogotá D.C.
- **Persona responsable:** [\*].

**Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

**Nuestra cultura:** nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

**Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.**

**Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

**Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.**

## **Consultoría para apoyar el rediseño institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura con un enfoque de sostenibilidad ambiental.**

### **Contexto de la búsqueda:**

De las evaluaciones de las primeras generaciones de concesiones viales, se concluyó que buena parte de las problemáticas de estos proyectos radicó en la falta de una entidad pública dedicada exclusivamente a la ejecución de estos, que contara con la capacidad institucional necesaria y fortaleza técnica para la planeación, estructuración y ejecución de los contratos. Debido a lo anterior y a la apuesta del desarrollo de proyectos con participación privada, se creó el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) mediante el Decreto 1800 de 2003. Posteriormente, dentro del marco del Programa de Renovación de la Administración Pública, se determinó que el desarrollo de infraestructura con la vinculación de capital privado necesitaba de una institucionalidad especial. Desde ese momento, el nuevo INCO absorbió responsabilidades de diferentes entidades y reunió en una sola entidad la planeación, estructuración, ejecución y supervisión de proyectos de transporte, especialmente aquellos con vinculación de capital privado.

Con el objetivo de crear una entidad con autonomía técnica e implementación de altos estándares de gobierno corporativo, vinculación y conservación de capital humano competente, con incentivos adecuados, el fortalecimiento de procesos y establecimiento de sistemas y herramientas de gestión efectivas, mediante el Decreto 4165 de 2011, se modificó la naturaleza jurídica del INCO y se pasó a llamar Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). La ANI, tiene por objeto “planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público-privada para otro tipo de infraestructura pública.

Desde su creación la ANI ha estructurado diferentes proyectos en los sectores carretero, férreo, aéreo y portuario, tomando cada vez mas relevancia en el desarrollo de los proyectos del sector transporte. Con estas nuevas actividades, es fundamental que el diseño organizacional de la entidad tenga en cuenta esta multisectorialidad y nuevo enfoque en la ejecución y administración de proyectos de APP.

**La misión del equipo:** La División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura. Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, fluvial, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

### **Lo que harás:**

- Elaborar una revisión de la literatura disponible sobre la implementación de las funciones estratégicas realizadas por los ministerios/secretarías de transporte y agencias similares a la ANI en países de la región y de la OECD y mecanismos para la incorporación de un enfoque de sostenibilidad ambiental.
- Preparar un inventario de las herramientas empleadas por las entidades mencionadas para implementar funciones de gestión estratégica en el desarrollo de modelos de APPs con enfoque de sostenibilidad ambiental.
- Preparar un informe que describa las medidas adoptadas para fortalecer el rol de las entidades mencionadas y recomendaciones para su posible aplicación al rediseño de la ANI en función del fortalecimiento de la entidad con un enfoque de sostenibilidad ambiental.

- Apoyar actividades de articulación y socialización de actividades con los equipos al interior de la ANI y otras entidades del sector transporte y/o del Gobierno, necesarios para una adecuada implementación de la restructuración de la ANI.
- Apoyar a la ANI, en las actividades de monitoreo y evaluación de las actividades misionales de la entidad durante el proceso de restructuración en lo respectivo a cumplimiento de criterios ambientales y sociales.
- Apoyar en la redacción de informes y documentación relacionada con los procesos de rediseño y restructuración de la ANI.
- Mantener comunicación fluida con la ANI y el BID.
- Las demás requeridas para cumplir con el objeto de la presente consultoría.

### **Entregables y cronograma de pagos:**

El consultor entregará los siguientes productos:

- Un (1) documento que contenga el Plan de Trabajo de las actividades y productos a desarrollar.
- Un (1) documento con el inventario de las herramientas empleadas por las entidades mencionadas para implementar funciones de gestión estratégica en el desarrollo de modelos de APPs con enfoque de sostenibilidad ambiental
- Un (1) informe que describa las medidas adoptadas para fortalecer el rol de las entidades mencionadas y recomendaciones para su posible aplicación al rediseño de la ANI en función del fortalecimiento de la entidad con un enfoque de sostenibilidad ambiental.
- Un (1) informe con los soportes de la articulación y participación de los diferentes equipos de la ANI y otras entidades del sector transporte y/o del Gobierno en el proceso de restructuración y las herramienta y/o responsabilidades concertadas para fortalecer el enfoque de sostenibilidad ambiental en el marco del proceso de rediseño institucional.
- Un (1) informe con el resumen de las acciones realizadas en el marco de esta consultoría y recomendaciones.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente cronograma:

| Producto/fecha | 15/05/2023 | 15/06/2023 | 15/07/2023 | 15/08/2023 | 15/09/2023 | 15/10/2023 | 15/11/2023 | 15/12/2023 | 15/01/2024 | 15/02/2024 | 15/03/2024 | 15/04/2024 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 2              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 3              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 4              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| 5              |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

| Cronograma de Pagos                           |     |
|---|-----|
| Hito  | %   |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 1. | 20% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 2. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 3. | 30% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 4. | 10% |
| Un (1) pago una vez se apruebe el producto 5. | 10% |

### **Lo que necesitarás:**



**Ciudadanía:** Ciudadano/a de Colombia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Colombia.

**Consanguinidad:** No tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

**Educación:** Título en Ciencias Sociales y Administrativas como Economía, Finanzas, Administración, Ciencia Política, Derecho y afines.

**Posgrado:** Administración Pública, Derecho, Economía, Finanzas, Administración y afines.

**Experiencia:** 60 meses o más de experiencia profesional relacionada experiencia de trabajo relevante en gestión del sector público, con experiencia en asesoría para el desarrollo de reformas organizaciones y de proceso administrativos en organizaciones públicas, preferiblemente en sector de transporte y/o ambiente.

**Idiomas:** Español.

### **Competencias generales y técnicas:**

Habilidades de comunicación oral y escrita de alto nivel, así como una muy alta habilidad para el trabajo en equipo y las relaciones interpersonales. Capacidades de investigación, síntesis, análisis e interpretación de información. Aptitud en uso de tecnologías de comunicación emergentes (Teams, Zoom, etc). Capacidad de trabajo independiente.

### **Resumen de la oportunidad:**

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor por Productos Externos PEC
- **Duración del contrato:** El plazo del presente contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción de la orden de inicio.
- **Fecha de inicio:** 15 de abril de 2023.
- **Ubicación:** Consultor Externo, Bogotá D.C.
- **Persona responsable:** [\*].

**Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

**Nuestra cultura:** nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

**Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.**

**Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

**Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.**