

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la renovación de flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe
▪ Número de CT:	RG-T3420
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Agustina Calatayud (INE/TSP), Jefe de Equipo; Manuel Rodríguez (TSP/CDR), Jefe de Equipo Alterno; Carlos Mojica, Mauro Alem y Aziz Baladi (INE/TSP); Shirley Cañete (TSP/CBO); Gibet Camos (TSP/CCO); y César Negret Garrido (LEG/SGO)
▪ Taxonomía	Investigación y Difusión
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	26 de marzo de 2019
▪ Beneficiario:	Regional
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de INE/TSP
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$300.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	-
▪ Período de Desembolso (Incluye Período de Ejecución):	33 meses (30 meses período de ejecución)
▪ Fecha de Inicio Requerido:	1 de julio de 2019
▪ Tipos de Consultores:	Consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/INE
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	N/A
▪ CT incluida en CPD (s/n):	N/A
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e Innovación; y Sostenibilidad Ambiental

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 Estudios recientes muestran que los países de América Latina y el Caribe (ALC) poseen la flota de automóviles de más rápido crecimiento en el mundo, con una cantidad de vehículos que se triplicará en los próximos 25 años, llegando a más de 200 millones de unidades para 2050. La región también cuenta con el mayor uso de autobuses por persona en todo el mundo, y los sistemas de Bus de Tránsito Rápido (BTR) en 62 ciudades ofrecen una alternativa de menor costo a los sistemas de metro y ferrocarril (Edwards et al., 2018). Cada día, miles de viajes en vehículos individuales y autobuses permiten conectar a las personas con sus actividades laborales, educativas, de sanidad y de ocio. Por su parte, el Transporte Automotor de Carga

(TAC) es el modo de transporte más importante para la movilización de mercancías, con una participación de más del 70% en el total de cargas nacionales (BID, 2017).

- 2.2 Dada la importancia del transporte por carretera para la economía y la sociedad, un gran número de países en ALC poseen políticas públicas para mejorar su desempeño. Las áreas de intervención incluyen desde expansión de la infraestructura vial, hasta mejora del desempeño de la flota de transporte. En las últimas décadas, los programas de renovación de flota han cobrado gran interés como mecanismo para atender a diferentes objetivos de política pública, entre los cuales se destacan: el incremento de la eficiencia operativa, la reducción de emisiones contaminantes y la promoción de la industria automotriz. En Colombia y Brasil, por ejemplo, se impulsaron programas de modernización del parque de TAC, a fin de incorporar unidades que tuvieran una operación más eficiente, redujeran los costos de transporte e incrementaran la competitividad del sector. En Chile, el programa de renovación de flota estuvo dirigido a incorporar unidades con motores más modernos y preparadas para utilizar combustibles más limpios, disminuyendo el consumo de combustible y generando, por tanto, menores niveles de emisiones. En México, se buscó que, además de los objetivos anteriores, el programa incentivara a la importante industria automotriz del país, en un contexto macroeconómico restrictivo. En estos y otros países de la Región como Costa Rica, Uruguay o Argentina se ha avanzado en su apuesta por los [vehículos eléctricos](#), reforzando sus instrumentos de política pública. Otros países como la República Dominicana, aun en una fase incipiente, presenta un renovado [marco institucional](#) y [regulatorio](#) que favorece el diseño de normativas e instrumentos que faciliten la renovación de flota.
- 2.3 Sumado a la promoción de un sector más moderno y competitivo, hacia futuro, y observando la experiencia internacional, los programas de renovación de flota podrían constituir un mecanismo útil para el impulso a la movilidad eléctrica, como vía para un transporte afín a la sostenibilidad medioambiental. Según datos para la región, si la flota actual de autobuses y taxis en 22 ciudades latinoamericanas se reemplazara inmediatamente con vehículos eléctricos, ALC podría ahorrar casi US\$64 mil millones en combustible para 2030 y evitar la emisión de 300 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (Edwards et al., 2018).
- 2.4 Ahora bien, la experiencia también señala que la implementación de este tipo de programas no es sencilla. Por ejemplo, requieren la determinación de un incentivo fiscal que sea suficiente para garantizar la participación de los potenciales beneficiarios, sin distorsionar el mercado; de un mecanismo de implementación efectivo y transparente; y de la complementación con instrumentos regulatorios y financieros que maximicen los resultados esperados. Por la complejidad en el diseño e implementación de estos programas, una gran mayoría ha estado lejos de alcanzar sus objetivos (Truck Industry Council, 2018). A la vez, la fragmentación de la información sobre las experiencias internacionales y sus lecciones aprendidas, unido a la falta de guías sobre cómo diseñar, implementar y monitorear estos programas, han contribuido a disminuir la efectividad de los mismos.
- 2.5 En este contexto, el objetivo de esta CT es mejorar el desempeño del transporte de pasajeros -entendido como transporte colectivo- y TAC en la región mediante: (i) el análisis de la experiencia internacional y la identificación de buenas prácticas en materia de programas de renovación de flota; (ii) la identificación de los componentes institucionales, regulatorios y los incentivos fiscales, financieros y no financieros claves en tales programas, incluyendo sus métodos de estimación y fuentes de fondeo; (iii) el diseño de una guía con programas tipo de renovación de flota, según

el segmento y el objetivo de política pública establecido, incluyendo sus canales de implementación; y (iv) el apoyo a dos países de la región en el diseño de tales programas. Los países beneficiarios serán seleccionados con base en los siguientes criterios: (i) priorización de la temática de renovación de flota dentro de las acciones de política pública del sector transporte y relevancia de los estudios a nivel nacional y local; y (ii) disponibilidad de las autoridades locales para apoyar los análisis y suministrar información requerida. Cumpliendo estos criterios, la implementación de esta CT comenzará en República Dominicana y Colombia, países que han enviado solicitud de apoyo al BID mediante las cartas de solicitud (Anexo I). En el caso de países beneficiarios adicionales, INE/TSP se compromete a obtener las respectivas cartas de no objeción de tales países, antes de iniciar cualquier tipo de operación en los mismos. El valor agregado provisto por el BID mediante esta CT es la capacidad de identificar y proporcionar buenas prácticas y lecciones aprendidas nacionales e internacionales, para una mayor eficiencia en el diseño de las mencionadas políticas públicas.

- 2.6 Esta CT se alinea con las siguientes prioridades de la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3008): (i) Productividad e Innovación, mediante el diseño de programas que conduzcan a un parque automotor más eficiente; y (ii) Sostenibilidad Ambiental, mediante el diseño programas que conduzcan a flotas de transporte menos contaminantes. Asimismo, se alinea con los objetivos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF) (GN-2819-1), particularmente con los objetivos de mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura y generar y profundizar el conocimiento sectorial sobre las buenas prácticas en el sector, a través de reducir la brecha de conocimiento sobre las buenas prácticas internacionales en materia de renovación de flota y, sobre esa base, generar programas para el transporte de carga y de pasajeros que permitan mejorar la eficiencia del sector. Adicionalmente, está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), contribuyendo con la primera dimensión de éxito enfocada en apoyar a la región a mejorar la cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura. También, es consistente con los principios de la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al abordar la necesidad de mejorar calidad de los servicios de infraestructura. Por último, es consistente con las Estrategias de País de Colombia 2015-2018 (GN-2832) y República Dominicana 2017-2020 (GN-2908), especialmente con el área prioritaria de productividad económica, al contribuir a reforzar la eficiencia del transporte de carretera como medio clave para la interconexión de las actividades productivas de tales países y su inserción a mercados internacionales.
- 2.7 La CT construye sobre los apoyos específicos que el BID ha brindado a los países de la región en materia de renovación de flota de transporte de carga y de pasajeros, en particular: el Programa de Financiamiento para la Transformación Tecnológica del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá ([3003/TC-CO](#)) que brinda fondos concesionales para: incentivar la inversión de las empresas operadoras al elegir entre un bus de tecnología limpia y un bus diésel; disminuir el riesgo de inversión de la tecnología para el inversor; y el Programa “Apoyo a la Implementación de la Política Nacional Logística” de Colombia ([3130/OC-CO](#), [3130/OC-CO-1](#), [3130/OC-CO-2](#)), mediante el cual se brindó apoyo técnico al gobierno de dicho país en el rediseño de un programa de renovación de flota de transporte de carga. Esta CT analizará las lecciones aprendidas de ambos programas, dentro del contexto de revisión amplia de

lecciones aprendidas en el sector, y las incorporará en el desarrollo de las guías y programas abajo propuestos.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y RESULTADOS

- 3.1 Las actividades de la CT estarán organizadas en cinco componentes:
- 3.2 **Componente 1: Análisis de la experiencia internacional (US\$50.000).** El resultado esperado de este componente será un mayor conocimiento por parte de las agencias públicas sobre buenas prácticas internacionales en el diseño de programas de renovación de flota de TAC y de pasajeros. Para ello, este componente incluirá las siguientes actividades:
 - 3.3 Actividad 1.1: Identificación y análisis de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en programas de renovación de flota de transporte de carga y de pasajeros. Para esta revisión, se recogerán datos de publicaciones científicas, gubernamentales y de organismos internacionales. Asimismo, se realizarán entrevistas con actores de los sectores público, privado y académico a nivel internacional. La revisión abarcará áreas tales como marco normativo e institucional, incentivos positivos y negativos, objetivo de los programas, fuentes de fondeo, mecanismo de ejecución, restricciones para la implementación, diseminación de los programas y resultados a corto y mediano plazo. Esta información será utilizada como base para las actividades incluidas en los Componentes 2 a 4.
 - 3.4 **Componente 2: Identificación de elementos clave de los programas de renovación de flota (US\$40.000).** El resultado esperado de este componente será un mayor conocimiento por parte de las agencias públicas sobre los elementos clave que deben estar contenidos en un programa para la renovación de flota de TAC y de pasajeros, para que éste sea efectivo. Para ello, este componente incluirá las siguientes actividades:
 - 3.5 Actividad 2.1: Análisis de aspectos institucionales y regulatorios. Sobre la base de la información recabada en el Componente 1, esta actividad identificará los aspectos institucionales y regulatorios clave para el diseño de un programa de renovación de flota, incluyendo: tipo de normativa necesaria; tipo y mandato de las instituciones rectoras del programa; y mecanismo de coordinación interinstitucional para la implementación del programa.
 - 3.6 Actividad 2.2: Análisis de incentivos fiscales, financieros y no financieros. Sobre la base de la información recabada en el Componente 1, esta actividad analizará: incentivos positivos y negativos para la renovación de flota; tipos y alcance de incentivos fiscales para la renovación de flota; modalidad de canalización de los incentivos fiscales (por ejemplo, directamente a beneficiarios o mediante empresas de venta de vehículos); tipo y alcance de programas de financiamiento para la renovación de flota; mecanismo de ejecución para los programas de financiamiento (por ejemplo, mediante banca pública); tipo y alcance de los incentivos no financieros, incluyendo programas de gestión empresarial, entrenamiento en la conducción, etc.; y mecanismo para la canalización de estos recursos (a través de asociaciones del sector, organismos públicos, etc.).
 - 3.7 Actividad 2.3: Identificación de métodos de estimación y fuentes de fondeo para los mencionados incentivos. Sobre la base de la información recabada en el Componente 1 y los resultados de la actividad 2.2, esta actividad incluirá: análisis de métodos de estimación para el establecimiento del monto necesario de incentivos fiscales y

financieros, a fin de alentar la participación en un programa de renovación de flota y asegurando un resultado positivo costo-beneficio del programa; análisis de las fuentes presupuestales para tales incentivos (por ejemplo, impuestos ya existentes, nuevos impuestos, fondos de ahorro, peajes); y tipologías para la separación de tales fondos, a fin de que sean de dedicación exclusiva para el programa (por ejemplo, fideicomisos). Para cada método y fuente, se analizarán los beneficios y desafíos, así como las lecciones aprendidas en su mejor implementación.

- 3.8 **Componente 3: Diseño de una guía de programas tipo (US\$40.000).** El resultado esperado de este componente será una mejor capacidad del sector público en el diseño de un programa de renovación de flota de TAC y de pasajeros. Para el desarrollo de una guía de programas tipo, este componente se basará en los resultados de los Componentes 1 y 2 e incluirá las siguientes actividades: (i) identificación de tipología de programas, tanto para flota de carga como de pasajeros; (ii) caracterización de los mismos de acuerdo a un conjunto de variables tales como objetivo, beneficiarios, instrumentos (e.g. incentivos positivos y negativos) y mecanismo de ejecución; (iii) identificación de potenciales restricciones para la implementación; (iv) identificación de componentes y elementos clave por tipología; y (v) elaboración de una guía para el análisis costo-beneficio de un programa de renovación de flota y cálculo de *tipping point* del incentivo fiscal. En el diseño de la guía se considerarán aspectos transversales al sector transporte como la sostenibilidad, la promoción de la equidad de género y la inclusión de personas con discapacidades.
- 3.9 **Componente 4: Apoyo a dos países en el diseño de programas para renovación de flota (US\$150.000).** El resultado esperado de este componente será el diseño de dos programas específicos de renovación de flota, iniciando en países como República Dominicana y Colombia, desarrollados cada uno de ellos para los subsectores de transporte de pasajeros y TAC. Para esto, el componente incluirá las siguientes actividades:
- 3.10 Actividad 4.1: Levantamiento de la información necesaria para el dimensionamiento de cada uno de los programas. Para esto será necesario acceder a las bases de datos de las entidades encargadas de manejar el inventario de flota existente en cada país, a fin de conocer las características actuales de los vehículos que prestan cada uno de los servicios, buscando obtener la mayor cantidad de información secundaria disponible. En caso de ser necesario, se deberán definir mecanismos que permitan evaluar la confiabilidad de la información, corroborando que la misma esté lo suficientemente actualizada para generar la respectiva caracterización.
- 3.11 Actividad 4.2: Análisis e identificación del contexto específico bajo el cual se desarrollan los subsectores de transporte de pasajeros y TAC, en los dos países, determinando los principales actores, entidades, beneficiarios y demás agentes que intervendrán en el diseño del programa de renovación de flota. Para la ejecución de esta actividad es necesario contemplar los siguientes aspectos: (i) políticas nacionales desarrolladas en torno a cada uno de los subsectores y metas definidas en los planes de Gobierno; (ii) proyectos bajo los cuales se diseñarán los programas de renovación de flota, como es el caso de los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) y los esquemas de chatarrización vigentes; (iii) avances de cada uno de los países en la definición de esquemas de renovación de flota, así como resultados y desafíos obtenidos con proyectos implementados en cada subsector; y (iv) definición de las beneficios y restricciones del esquema institucional y marco normativo en cada subsector.

- 3.12 Actividad 4.3: Diseño de los programas de renovación. A partir de la información recopilada y teniendo en cuenta el contexto particular de cada país, utilizando como base los análisis desarrollados en el Componente 2 y la metodología definida en el Componente 3, se deberán estructurar los programas de renovación de flota para cada subsector contemplando, entre otros aspectos: (i) lineamientos para orientar a las autoridades competentes sobre la correcta identificación, valoración y selección de alternativas eficientes a la luz de un esquema de renovación de flota, así como también los obstáculos a enfrentar; (ii) esquemas de reconversión, renovación y ascenso tecnológico que responda a las necesidades particulares, actuales y futuras, de cada subsector; y (iii) propuestas detalladas para la implementación de mecanismos de financiación viables adaptados a la realidad particular de cada país que posibilite poner en marcha de forma gradual, esquemas de renovación de flota. En el diseño de los mencionados programas se considerarán aspectos transversales al sector transporte como la sostenibilidad, la promoción de la equidad de género y la inclusión de personas con discapacidades.
- 3.13 **Componente 5: Diseminación (US\$20.000).** Este componente incluirá la realización de un evento regional para la presentación de los productos de la CT. El resultado esperado de este componente será incrementar el conocimiento de los países de la región sobre las experiencias y características de los programas de renovación de flota.
- 3.14 El presupuesto indicativo de esta CT es US\$300.000, financiados por el Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura con Capital Ordinario (INF) del BID. La tabla a continuación contiene el desglose presupuestario:

Tabla 1. Presupuesto indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Local	Financiamiento Total
Componente 1	Análisis de la experiencia internacional	50.000	-	50.000
Componente 2	Identificación de elementos clave en los programas de renovación de flota	40.000	-	40.000
Componente 3	Diseño de una guía de programas tipo	40.000	-	40.000
Componente 4	Apoyo a países en el diseño de programas de renovación de flota	150.000	-	150.000
Componente 5	Diseminación	20.000	-	20.000
Total		300.000	-	300.000

IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 La agencia ejecutora será el BID, la cual actuará en coordinación con los actores relevantes de los organismos competentes del sector transporte (Ministerio de Transporte, Secretaría de Ambiente, Ministerio de Industria, autoridades locales, etc.), sector privado y otros actores relacionados. La ejecución por parte del BID se justifica por la naturaleza regional de esta CT. Esta motivación para la ejecución por parte del Banco se alinea con las justificaciones establecidas en el punto d., Anexo 10, OP-1155-2. Por ello, el Banco será responsable de la adquisición de servicios de consultoría y no consultoría, de acuerdo con las políticas y procedimientos aplicables. La supervisión estará a cargo de Agustina Calatayud, Jefa de Equipo de INE/TSP en Washington, D.C.; Manuel Rodríguez Porcel, Jefe de Equipo Alternativo en

Representación (TSP/CDR), con el apoyo de los especialistas y consultores de transporte en los países beneficiarios.

- 4.2 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) Contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-1 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) Contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-20. INE/INE actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones y será la encargada de la elaboración de términos de referencia, la evaluación y selección de consultores individuales, la negociación de los contratos y el seguimiento técnico. La supervisión estará a cargo del equipo de INE/TSP en Washington, D. C.
- 4.3 El período de ejecución será de 30 meses y el plazo de desembolso será de 33 meses.

V. RIESGOS IMPORTANTES

- 5.1 El análisis realizado identificó como riesgo el bajo involucramiento de actores en las consultas necesarias para realizar la identificación de buenas prácticas y lecciones aprendidas de los programas de renovación de flota. Este riesgo se encuentra mitigado por la estrecha colaboración existente de INE/TSP con los actores públicos y privados relevantes en la temática a nivel internacional y regional.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 7.1 Debido a la naturaleza de esta CT, no se han identificado riesgos medioambientales o sociales asociados con su implementación. De acuerdo con los lineamientos establecidos por la Política de Salvaguardia Medioambiental (OP-703) del BID, la CT fue clasificada como Categoría “C” (ver filtros ambientales [SSF](#) y [SPF](#)).

Anexo Requeridos:

- Anexo I. [Cartas de Solicitud](#)
- Anexo II. [Matriz de Resultados](#)
- Anexo III. [Términos de Referencia](#)
- Anexo IV. [Plan de Adquisiciones](#)

DE-EXT-0430-19

Santo Domingo, R.D
28 de febrero de 2019

Señor
Miguel Coronado Hunter
Representante BID
República Dominicana
Su Despacho

Distinguido Señor Coronado:

Cortésmente, tenemos a bien dirigirnos a usted en ocasión de solicitar al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la participación de República Dominicana, como país elegible y beneficiaria de la Cooperación Técnica Regional RG-T3420 "**Apoyo a la renovación de flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe**", la cual presenta entre sus objetivos estratégicos mejorar el desempeño del transporte de pasajeros y el Transporte Automotor de Carga (TAC) en la región mediante: (i) el análisis de la experiencia internacional y la identificación de buenas prácticas en materia de programas de renovación de flota; (ii) la identificación de los componentes institucionales, regulatorios y los incentivos fiscales, financieros y no financieros incluyendo métodos de estimación y fuentes de fondeo; (iii) el diseño de una guía con programas tipo de renovación de flota, según el segmento y el objetivo de política pública establecido, incluyendo sus canales de implementación; y (iv) el apoyo a dos países de la región en el diseño de tales programas.

En este contexto, la República Dominicana presenta un aumento medio anual del parque vehicular del 6% en los últimos diez años, con una tasa de motorización que se duplicó, alcanzando más de 350 vehículos por cada 1.000 habitantes. Del total de los vehículos registrados a 2015, un 53,4% había sido fabricado en el año 2000 o antes. En transporte colectivo, la edad media de la flota es de 23 años (conchos y guaguas) con elevados costos de operación, y mantenimiento, contribuyendo a la congestión en la ciudad con más de 16.275 unidades. En transporte de carga, el parque automotor registra en promedio una edad de 20,6 años, incidiendo igualmente en la eficiencia en el consumo de combustible, así como en los costos operativos y las emisiones de gases contaminantes.

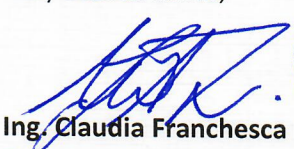
Este proyecto, está plenamente alineado con las líneas de trabajo desarrolladas por la esta institución en el marco de lo establecido en la Ley 63-17 de 2017, que incluyen entre otras acciones en desarrollo de los Reglamentos de Transporte de Carga, Transporte Público de Pasajeros y la creación del Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT, Decreto 353-18).

2/2

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRANT), se compromete plenamente a apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional, aportando su equipo técnico para la coordinación y seguimiento del plan de trabajo que se defina a tal fin.

Agradeciendo el apoyo constante que el BID brinda al país en materia de movilidad y transporte, les saluda,

Muy atentamente,



Ing. Claudia Franchesca De los Santos
Directora Ejecutiva



C.c: Néstor Roa, Jefe de División Transporte, Sector de Infraestructura y energía - BID
Manuel Rodríguez (TSP/CDR)



1300 New York Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20577
USA
www.iadb.org

From: Direccion Ejecutiva <Direccion@intran.gov.do>
Sent: Monday, July 01, 2019 3:30 PM
To: Rodriguez Porcel, Manuel <marodriguez@IADB.ORG>; Calatayud, Maria Agustina <MCALATAYUD@iadb.org>
Cc: r.comas@intran.gov.do
Subject: RG-T3420 -SOLICITUD DE RECURSOS POR PARTE DEL BID

Estimados Agustina y Manuel,

Dando alcance a la comunicación adjunta, **solicitamos amablemente que los recursos de la citada cooperación técnica RG-T3420 “Apoyo a la renovación de flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe”, sean administrados directamente por el BID.**

Esperando poder aclarar o ampliar cualquier información,

Muy atentamente,



Dirección Ejecutiva

Dirección Ejecutiva, INTRANT

Ofic.: 809-338-6134 ext. 2203, 2204

M: 849-455-2769

Calle Pepillo Salcedo, Puerta Este del Estadio Quisqueya,
Ensanche La Fe, Distrito Nacional, Rep.Dom.

www.intran.gov.do



@intran_rd



@intran.do



@intranrd



Piensa bien si es necesario imprimir este correo, nuestro planeta te lo agradecerá.

“Las opiniones emitidas en esta comunicación o sus anexos que no revistan un carácter oficial ni afines con el quehacer del **INTRANT**, son responsabilidad exclusiva del titular de la cuenta”.



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No: 20193000010871

Bogotá, D.C., 2019-06-11

Señor
RAFAEL DE LA CRUZ
Representante en Colombia
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
CARRERA 7 No 71 21 TORRE B PISO 19
BOGOTA D.C.

BANCO INTERAMERICANO
DE DESARROLLO
12 JUN 2019 am10:41

ASUNTO: Remisión concepto de no-objeción proyecto de cooperación "Apoyo a la renovación de la flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe".

Estimado Señor de la Cruz,

Hemos recibido el proyecto de Cooperación Técnica "Apoyo a la renovación de la flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe", proyecto que será financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por valor de USD 300.000. El objetivo de la cooperación es mejorar el desempeño del transporte de pasajeros y transporte automotor de carga en la región mediante: (i) el análisis de la experiencia internacional y la identificación de buenas prácticas en materia de programas de renovación de flota; (ii) la identificación de los componentes institucionales, regulatorios y los incentivos fiscales, financieros y no financieros clave en tales programas, incluyendo sus métodos de estimación y fuentes de fondeo; (iv) el diseño de una guía con programas tipo de renovación de flota, según el segmento y el objetivo de política pública establecido, incluyendo sus canales de implementación; y (v) el apoyo a dos países de la región en el diseño de tales programas.

Nos complace que este tipo de iniciativas se lleven a cabo, puesto que contribuyen a alcanzar las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS, para este caso específico al *ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación*, según el cual la inversión en infraestructura y transporte, resulta fundamentales para lograr el desarrollo sostenible y empoderar a las comunidades en numerosos países. En específico, el proyecto fortalece la meta 9.1 que propende por desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.

Adjunto concepto técnico emitido por el Departamento Nacional de Planeación – DNP. En este sentido, APC-Colombia emite su No Objeción frente al proyecto.

Agradecemos mantenernos informados sobre los avances de esta iniciativa.

Atentamente,


KAREN ELENA MENDOZA MANJARRES
Directora de Gestión de Demanda

Anexos: Concepto Técnico DNP - 2 páginas
Copia:
Proyecto: PAULA JOHANA DEL CASTILLO
Revisó:



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación



Rad No: 2019000009382
Fecha: 2019-06-10 11:33:51
Destino: DIRECCION DE DEMANDA
Remite: DEPARTAMENTO NACIONAL DE...

Bogotá D.C., 7 de junio de 2019

DG



Al responder cite este Nro.
20193100370671



Señora
KAREN MENDOZA
Directora Gestión de Demanda de Cooperación Internacional
AGENCIA PRESIDENCIAL DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE COLOMBIA
Carrera 10 No. 97^a- 13 piso 6. Código postal 110221
Bogotá

Asunto: Concepto Técnico proyecto de cooperación técnica no reembolsable *"Apoyo a la renovación de la flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe"*

Estimada Directora,

En respuesta a su solicitud con número de radicado DNP 20196630284602 donde se solicita concepto técnico para la iniciativa de cooperación técnica no reembolsable *"Apoyo a la renovación de la flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe"* financiada con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, emite concepto favorable, teniendo en cuenta lo siguiente:

Las condiciones geográficas y demográficas del país, así como las condiciones tecnológicas de los vehículos han hecho que el sector transporte sea el que mayor consumo de energía y se encuentra la mayor cantidad de emisiones de CO₂ y otros contaminantes, posicionando al transporte terrestre como el responsable de hasta 25,6 MtCO₂e emitidos en 2012, representando el 9,9% de las emisiones totales del país y el 32,8% de las generadas por el uso de energía.

Es por ello, que el Gobierno Nacional estableció en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, la búsqueda de la implementación de un sistema de transporte sostenible a través de la entrada de vehículos de cero o bajas emisiones, lo cual implica beneficios ambientales en términos de emisiones de gases de efecto invernadero y una mejor calidad del aire en cuanto a la reducción de material particulado.

Con respecto al transporte de pasajeros, es importante manifestar que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en condiciones favorables de calidad y seguridad para los ciudadanos es el principal objetivo de la política pública de movilidad, por lo cual se considera un aspecto fundamental la renovación de flota con miras al aumento de estos estándares en aquellos parques vehiculares que ostentan de vetustez.





El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

Es necesario precisar que la Nación viene implementando la Política Nacional de Transporte Urbano, a través de 15 sistemas de transporte en los cuales se empezarán a dar los procesos de renovación de flota debido a la reorganización y renovación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, por lo que sería conveniente contar con el desarrollo de una parte del estudio, enfocada hacia la renovación de flota de los sistemas de transporte público con tecnologías en cero o bajas emisiones y operación de la misma, teniendo en cuenta que estos sistemas se encuentran en estructuración técnica, legal y financiera, no han entrado en operación, y que el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, faculta al Gobierno nacional a realizar inversiones en material rodante para los sistemas cofinanciados por la nación, bajo ciertas condiciones tecnológicas y de restricción presupuestal.

Adicional a lo anterior, es importante tener en cuenta las condiciones de remuneración de operadores y de vigencia de los contratos de concesión que actualmente se encuentran en operación, al igual que los costos que implicaría la inclusión inmediata de una flota de cero emisiones o bajas emisiones, traduciéndose esto en costos de capital elevados que repercuten directamente en las tarifas técnicas y en los usuarios.

En cuanto al tema de renovación de flota en el transporte automotor de carga, actualmente el Ministerio de Transporte viene trabajando en el rediseño del programa de desintegración para vehículos de transporte de carga mayores a 10,5 ton y mayores a 20 años con horizonte de 2019 a 2023 focalizado para pequeños transportadores de carga. Para ello ha solicitado al DNP la elaboración de un documento CONPES con lineamientos de política pública para la elaboración del marco de política y articulación entre distintas entidades del gobierno.

Basados en este antecedente y en los componentes que plantea la cooperación técnica, sugerimos que se evalúen los siguientes puntos en el marco de un programa sostenible en el largo plazo: i) Proponer un marco de recomendaciones de mejoramiento al programa actual, basados en las experiencias internacionales, en la revisión del programa anterior, y en la entrada en vigor del nuevo programa, ii) Revisión del grado de obsolescencia tecnológica a nivel país dadas las barreras regulatorias o normativas con el fin de incentivar nuevas tecnologías en los procesos de renovación de flota, iii) caracterización de aspectos socioeconómicos de la población objetivo de los programas de renovación junto con incentivos para promover la formalización de dichos actores, iv) Recomendaciones para la viabilidad fondo de renovación en el largo plazo junto la Identificación de métodos de estimación y fuentes de fondeo.

Cordialmente,

SANDRA MILENA OSPINA OSPINA
Asesora Dirección General – Cooperación y Asuntos internacionales

Preparó: María Fernanda Cuarán Bermúdez.
Revisó: Sandra Milena Ospina

Baladi Rodriguez, Aziz

From: Jonathan David Bernal Gonzalez <jonbernal@dnpgov.co>
Sent: Tuesday, July 9, 2019 11:05 AM
To: Camos Daurella, Gibet
Cc: Galarza Molina, Diana Carolina; Diego Diaz del Castillo Fernandez; Ana Maria Rivera
Subject: RV: RG-T3420 Apoyo a la renovación de flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe

Estimada Gibet,

Para efectos de la ejecución de los recursos de la cooperación técnica RG-T3420 “Apoyo a la renovación de flota de pasajeros y automotor de carga en América Latina y el Caribe”, atentamente aclaramos estar de acuerdo con que sean administrados directamente por el BID. Para lo anterior solicitamos que los comentarios y sugerencias incluidas en nuestro concepto técnico enviado a APC sean tenidos en cuenta para el desarrollo de la cooperación técnica.

Cordial saludo,

Jonathan David Bernal Gonzalez
Director
Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible
jonbernal@dnpgov.co
Calle 26 13 – 19 Piso 17
Conmutador (571) 3815000 Ext.: 11700
Bogotá, Colombia



www.dnp.gov.co



CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico es correspondencia confidencial del DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION, si usted no es el destinatario le solicitamos informe inmediatamente al correo electrónico del remitente o a centrodeservicios@dnpgov.co así mismo por favor bórralo y por ningún motivo haga público su contenido, de hacerlo podrá tener repercusiones legales. Si Usted es el destinatario, le solicitamos tener absoluta reserva sobre el contenido, los datos e información de contacto del remitente o la quienes le enviamos copia y en general la información de este documento o archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita a su nombre. **CONFIDENTIALITY:** This electronic mail is confidential correspondence of the DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION, if you are not the addressee we ask you to report this to the electronic mail of the sender or to centrodeservicios@dnpgov.co also please erase it and by no reason make public its content, on the contrary it could have legal repercussions. If you are the addressee, we request from you not to make public the content, the data or contact information of the sender or to anyone who we sent a copy and in general the information of this document or attached archives, unless exists an explicit authorization on your name.

Results Matrix

Outcomes

Outcome: 1 Number of countries with incentives for renewal of cargo and passenger fleet									
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP
1.1 Countries		Participants(#)	0.00	2019	Event minutes	P	0.00	0.00	2.00
						P(a)	0.00	0.00	2.00
						A			

CRF Indicator

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 Analysis of international experience						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
1.1 Diagnostics and assessments completed	Identification and analysis of international experiences, good practices and lessons learned in fleet renewal programs for cargo transport	Diagnostics (#)	0	2019	report	P	0	1	1	P	25000	25000	50000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	1	1	P(a)	25000	25000	25000			
						A				A						
2 Identification of key elements of fleet renewal programs						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
2.1 Diagnostics and assessments completed	Analysis of institutional and regulatory aspects	Diagnostics (#)	0	2019	report	P	0	1	1	P	10000	2500	12500	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	1	1	P(a)	10000	2500	10000			
						A				A						
2.2 Diagnostics and assessments completed	Identification and analysis of international experiences, good practices and lessons learned in fleet renewal programs for cargo transport	Diagnostics (#)	0	2019	report	P	0	1	1	P	10000	2500	12500	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	1	1	P(a)	10000	2500	10000			
						A				A						
2.3 Diagnostics and assessments completed	Analysis of fiscal, financial and non-financial incentives	Diagnostics (#)	0	2019	report	P	0	1	1	P	10000	5000	15000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	1	1	P(a)	10000	5000	10000			
						A				A						
3 Support to two countries in the design of programs for fleet renewal						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
3.1 Action plans designed	Design of fleet renewal programs for Colombia and Dominican Republic	Action Plans (#)	0	2019	Plans Designed	P	0	0	2	P	0	20000	20000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	0	2	P(a)	0	20000	20000			
						A				A						
4 Dissemination						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
4.1 Conferences organized	Regional event for the presentation of the products of the Technical Cooperation	Conferences (#)	0	2019	minutes	P	0	0	1	P	0	0	20000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	0	1	P(a)	0	0	20000			
						A				A						
5 Design of a type of program guide						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
5.1 Action plans designed	Design of a type program guide	Action Plans (#)	0	2019	report	P	0	1	1	P	0	75000	75000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)	0	1	1	P(a)	0	75000	75000			
						A				A						

Other Cost

Total Cost

CRF Indicator

Standard Output Indicator

	2019	2020	2021	Total Cost
P	\$55,000.00	\$130,000.00	\$115,000.00	\$300,000.00
P(a)	\$55,000.00	\$130,000.00	\$170,000.00	\$300,000.00
A				

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO DE PROGRAMAS DE RENOVACIÓN DE FLOTA DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

CONTEXTO DE LA BÚSQUEDA:

La División de Transporte del Banco (INE/TSP) está buscando una consultoría profesional con experiencia en el diseño de programas de renovación de flota de transporte.

El transporte por carretera se encuentra ampliamente extendido en la región. Estudios recientes muestran que los países de América Latina y el Caribe (ALC) poseen la flota de automóviles de más rápido crecimiento en el mundo, con una cantidad de vehículos que se triplicará en los próximos 25 años, llegando a más de 200 millones de unidades para 2050. La región también cuenta con el mayor uso de autobuses por persona en todo el mundo, y los sistemas de autobús de tránsito rápido (o Bus de Tránsito Rápido, BTR) en 62 ciudades ofrecen una alternativa de menor costo a los sistemas de metro y ferrocarril (Edwards et al., 2018). Cada día, miles de viajes en vehículos individuales y autobuses permiten conectar a las personas con sus actividades laborales, educativas, de sanidad y de ocio. Por su parte, el transporte automotor de carga (TAC) es el modo de transporte más importante para la movilización de mercancías, con una participación de más del 70% en el total de cargas nacionales (BID, 2017).

Dada la importancia del transporte por carretera para la economía y la sociedad, un gran número de países en ALC poseen políticas públicas para mejorar su desempeño. Las áreas de intervención incluyen desde expansión de la infraestructura vial, hasta mejora del desempeño de la flota de transporte. En las últimas décadas, los programas de renovación de flota han cobrado gran interés como mecanismo para atender a diferentes objetivos de política pública, entre los cuales: incremento de la eficiencia operativa, reducción de emisiones contaminantes y promoción de la industria automotriz. En Colombia y Brasil, por ejemplo, se impulsaron programas de modernización del parque de TAC, a fin de incorporar unidades que tuvieran una operación más eficiente, redujeran los costos de transporte e incrementaran la competitividad del sector. En Chile, el programa de renovación de flota estuvo dirigido a incorporar unidades con motores más modernos y preparadas para utilizar combustibles más limpios, disminuyendo el consumo de combustible y generando, por tanto, menores niveles de emisiones. En México, se buscó que, además de los objetivos anteriores, el programa incentivara a la importante industria automotriz del país, en un contexto macroeconómico restrictivo.

Sumado a la promoción de un sector más moderno y competitivo, hacia futuro, y observando la experiencia internacional, los programas de renovación de flota podrían constituir un mecanismo útil para el impulso a la movilidad eléctrica, como vía para un transporte afín a la sostenibilidad medioambiental. Según datos para la región, si la flota actual de autobuses y taxis en 22 ciudades latinoamericanas se reemplazara inmediatamente con vehículos eléctricos, ALC podría ahorrar casi US\$64 mil millones en combustible para 2030 y evitar la emisión de 300 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (Edwards et al., 2018).

Ahora bien, la experiencia también señala que la implementación de este tipo de programas no es sencilla. Por ejemplo, requieren la determinación de un incentivo fiscal que sea suficiente para garantizar la participación de los potenciales beneficiarios, sin distorsionar el mercado; de un mecanismo de implementación efectivo y transparente; y de la complementación con instrumentos regulatorios y financieros que maximicen los

resultados esperados. Por la complejidad en el diseño e implementación de estos programas, una gran mayoría ha estado lejos de alcanzar sus objetivos (Truck Industry Council, 2018). A la vez, la fragmentación de la información sobre las experiencias internacionales y sus lecciones aprendidas, unido a la falta de guías sobre cómo diseñar, implementar y monitorear estos programas, han contribuido a disminuir efectividad de los mismos.

En este contexto, el objetivo de esta consultoría es mejorar el desempeño del transporte de pasajeros y TAC en la región mediante: (i) el análisis de la experiencia internacional y la identificación de buenas prácticas en materia de programas de renovación de flota; (ii) la identificación de los componentes institucionales, regulatorios y los incentivos fiscales, financieros y no financieros clave en tales programas, incluyendo sus métodos de estimación y fuentes de fondeo; y (iii) el diseño de una guía con programas tipo de renovación de flota, según el segmento y el objetivo de política pública establecido, incluyendo sus canales de implementación.

LO QUE HARÁS:

Actividad 1: Identificación y análisis de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en programas de renovación de flota de pasajeros y TAC. Para esta revisión, se recogerán datos de publicaciones científicas, gubernamentales y de organismos internacionales. Asimismo, se realizarán entrevistas con actores de los sectores público, privado y académico a nivel internacional. La revisión abarcará áreas tales como marco normativo e institucional, objetivo de los programas, fuentes de fondeo, mecanismo de ejecución, desafíos, diseminación de los programas y resultados a corto y mediano plazo.

Actividad 2: Análisis de aspectos institucionales y regulatorios. Sobre la base de la información recabada en la Actividad 1, esta actividad identificará los aspectos institucionales y regulatorios clave para el diseño de un programa de renovación de flota, incluyendo: tipo de normativa necesaria; tipo y mandato de las instituciones rectoras del programa; y mecanismo de coordinación interinstitucional para la implementación del programa.

Actividad 3: Análisis de incentivos fiscales, financieros y no financieros. Sobre la base de la información recabada en la Actividad 1, esta actividad analizará: tipos y alcance de incentivos fiscales para la renovación de flota; modalidad de canalización de los incentivos fiscales (por ejemplo, directamente a beneficiarios o mediante empresas de venta de vehículos); tipo y alcance de programas de financiamiento para la renovación de flota; mecanismo de ejecución para los programas de financiamiento (por ejemplo, mediante banca pública); tipo y alcance de los incentivos no financieros, incluyendo programas de gestión empresarial, entrenamiento en la conducción, etc.; y mecanismo para la canalización de estos recursos (a través de asociaciones del sector, organismos públicos, etc.).

Actividad 4: Identificación de métodos de estimación y fuentes de fondeo para los mencionados incentivos. Sobre la base de la información recabada en las Actividades 1 a 3, esta actividad incluirá: análisis de métodos de estimación para el establecimiento del monto necesario de incentivos fiscales y financieros, a fin de alentar la participación en un programa de renovación de flota y asegurando un resultado positivo costo-beneficio del programa; análisis de las fuentes presupuestales para tales incentivos (por ejemplo, impuestos ya existentes, nuevos impuestos, fondos de ahorro, peajes); y tipologías para la separación de tales fondos, a fin de que sean de dedicación exclusiva para el programa

(por ejemplo, fideicomisos). Para cada método y fuente, se analizarán los beneficios y desafíos, así como las lecciones aprendidas en su mejor implementación.

Actividad 5: Diseño de una guía de programas tipo. Sobre la base de los resultados de las Actividades 1 a 4, se realizarán las siguientes tareas: (i) Identificación de tipología de programas, tanto para flota de carga como de pasajeros; (ii) Caracterización de los mismos de acuerdo a un conjunto de variables tales como objetivo, beneficiarios, instrumentos y mecanismo de ejecución; (iii) Identificación de componentes y elementos clave por tipología; y (iv) Elaboración de una guía para el análisis costo-beneficio de un programa de renovación de flota y cálculo de *tipping point* del incentivo fiscal.

ENTREGABLES:

Sin limitarse a lo establecido en estos Términos de Referencia, los consultores llevarán a cabo las actividades necesarias para la consecución de los objetivos planteados en este documento y asumirán la responsabilidad técnica asignada, para efectos de pago deberá entregar los siguientes productos:

1. Informe con los resultados de la Actividad 1.
2. Informe con los resultados de las Actividades 2, 3 y 4.
3. Guía de programas tipo (Actividad 5).
4. Presentación a la División de Transporte sobre los resultados de la consultoría.

CRONOGRAMA DE PAGOS

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

El plazo de ejecución de esta consultoría es de **quince meses**.

Número de Pago	Entregable	Presentación	Valor
1	Informe con los resultados de la Actividad 1	Presentación a los 2 meses a partir de la firma del contrato	US\$20.000,00 (incluye el IGV)
2	Informe con los resultados de las Actividades 2, 3 y 4	Presentación a los 8 meses a partir de la firma del contrato	US\$45.000,00 (incluye el IGV)
3	Guía de programas tipo	Presentación a los 10 meses a partir de la firma del contrato	US\$45.000,00 (incluye el IGV)
4	Presentación a la División de Transporte	Presentación a los 14 meses a partir de la firma del contrato	US\$20.000,00 (incluye el IGV)
TOTAL			US\$130.000,00

LO QUE NECESITARÁS:

El equipo de especialistas de la empresa interesada en desarrollar los trabajos planteados en los presentes Términos de Referencia deberá cumplir con el perfil detallado a continuación:

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- **Educación:** El Consultor deberá tener un grado académico con formación en las áreas de Ingeniería Civil, Economía, o Leyes.
- **Experiencia:** Al menos diez (10) años de experiencia profesional en el sector transporte.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español e inglés.

COMPETENCIAS GENERALES Y TÉCNICAS:

- Capacidad de elaborar informes.
- Facilidades de comunicación y relaciones personales.
- Habilidad para resolver problemas en diálogo y acuerdo con actores involucrados.
- Conocimiento de las normas y procedimientos que rigen la ejecución de proyectos.
- El consultor deberá de presentar pruebas del nivel académico y la experiencia demostrables. Se considerará los consultores como personas naturales y no firmas o empresas para esta Consultoría.

RESUMEN DE LA OPORTUNIDAD:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios, Suma Alzada, Contrato PEC. El monto de la consultoría incluye honorarios.
- **Duración del Contrato:** Quince meses desde la firma al fin del contrato.
- **Fecha de inicio:** Fecha de inicio tentativa 1 de agosto de 2019.
- **Ubicación:** Las oficinas del Consultor se encuentran en su país de residencia.
- **Persona Responsable:** Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org) y Manuel Rodríguez (marodriguez@iadb.org) de la División de Transporte (INE/TSP).
- **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.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO ESPECÍFICO DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DE FLOTA EN LOS SUBSECTORES DE CARGA Y PASAJEROS PARA LA REPÚBLICA DOMINICANA

Contexto de la Búsqueda:

La División de Transporte del Banco está buscando una consultoría profesional con experiencia en el diseño de programas de renovación de flota para los subsectores de carga y pasajeros.

Estudios recientes muestran que los países de América Latina y el Caribe (ALC) poseen la flota de automóviles de más rápido crecimiento en el mundo, con una cantidad de vehículos que se triplicará en los próximos 25 años, llegando a más de 200 millones de unidades para 2050. La región también cuenta con el mayor uso de autobuses por persona en todo el mundo, y los sistemas de autobús de tránsito rápido (o Bus de Tránsito Rápido, BTR) en 62 ciudades ofrecen una alternativa de menor costo a los sistemas de metro y ferrocarril (Edwards et al., 2018). Por su parte, el Transporte Automotor de Carga (TAC) es el modo de transporte más importante para la movilización de mercancías, con una participación de más del 70% en el total de cargas nacionales (BID, 2017).

Dada la importancia del transporte por carretera para la economía y la sociedad, un gran número de países en ALC poseen políticas públicas para mejorar su desempeño. Las áreas de intervención incluyen desde expansión de la infraestructura vial, hasta mejora del desempeño de la flota de transporte. En las últimas décadas, los programas de renovación de flota han cobrado gran interés como mecanismo para atender a diferentes objetivos de política pública, entre los cuales se destacan: el incremento de la eficiencia operativa, la reducción de emisiones contaminantes y la promoción de la industria automotriz.

Ahora bien, la experiencia señala que la implementación de este tipo de programas no es sencilla. Por ejemplo, requieren la determinación de un incentivo fiscal que sea suficiente para garantizar la participación de los potenciales beneficiarios, sin distorsionar el mercado; de un mecanismo de implementación efectivo y transparente; y de la complementación con instrumentos regulatorios y financieros que maximicen los resultados esperados. Por la complejidad en el diseño e implementación de estos programas, una gran mayoría ha estado lejos de alcanzar sus objetivos (Truck Industry Council, 2018). A la vez, la fragmentación de la información sobre las experiencias internacionales y sus lecciones aprendidas, unido a la falta de guías sobre cómo diseñar, implementar y monitorear estos programas, han contribuido a disminuir efectividad de los mismos.

En este sentido, el Banco busca apoyar a la República Dominicana a través del diseño específico del programa para su renovación de flota, teniendo en cuenta sus particularidades tanto en el transporte de carga como de pasajeros; en donde para el año 2017 existían 4.097.338 vehículos, de los cuales el 2,39% eran buses y el 10,21% vehículos de carga. La baja proporción de buses obedece a que los sistemas de transporte están basados en los “conchos” que son vehículos de baja capacidad, con bajos estándares de calidad, ineficientes en su operación y que en total representan el 85% de la oferta de transporte público. Respecto del parque vehicular de carga, para el año 2017 había un total de 418.573 unidades, en donde el 60% es decir 250.119 unidades tenían una edad superior a los veinte años y el 75% del total del parque ajusta una edad

superior a los 15 años, lo cual se traduce en condiciones físicas y operacionales deficientes.

En este contexto, el objetivo de esta consultoría es apoyar al Gobierno de la República Dominicana en el diseño del programa para renovación de flota, para el mejoramiento del desempeño del transporte de pasajeros y el TAC, a través de: (i) El levantamiento de la información necesaria para el dimensionamiento de cada uno de los programas; (ii) El análisis e identificación del contexto específico bajo el cual se desarrollan los subsectores, determinando los principales actores, entidades, beneficiarios y demás agentes, que intervendrán en el diseño del programa de renovación; y (iii) El diseño específico del programa de renovación de flota, contemplando los componentes tecnológicos, financieros, normativos e institucionales.

Lo que harás:

Actividad 1: Levantamiento de información accediendo a las bases de datos de las entidades encargadas de manejar el inventario de flota existente en República Dominicana, a fin de conocer las características actuales de los vehículos que prestan cada uno de los servicios, buscando obtener la mayor cantidad de información secundaria disponible. En caso de ser necesario, se deberán definir mecanismos que permitan evaluar la confiabilidad de la información, corroborando que la misma este lo suficientemente actualizada para generar la respectiva caracterización.

Actividad 2: Análisis del contexto, contemplando entre otros los siguientes aspectos: (i) Políticas Nacionales desarrolladas en torno a cada uno de los subsectores y metas definidas en los Planes de Gobierno; (ii) Proyectos bajo los cuales se diseñarán los programas de renovación de flota, como es el caso de los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) y las propuestas de chatarrización vigentes; (iii) Avances en la definición de esquemas de renovación de flota y posibles resultados obtenidos con proyectos implementados en cada uno de los subsectores; y (iv) Esquema institucional, antecedentes normativos y compromisos con el ascenso.

Actividad 3: Definición del marco conceptual para la renovación y ascenso tecnológico en cada uno de los subsectores. Para esta actividad se deberá tener en cuenta la implementación de los SITP, como una oportunidad para la renovación del parque vehicular en el transporte público de pasajeros. Así mismo se deberán analizar las metas en la planeación estratégica definida por la Comisión Nacional de Energía, respecto del tipo de tecnologías a implementar, proponiendo alternativas de gradualidad para la sostenibilidad en el tiempo del programa.

Actividad 4: Diseño del programa. A partir de la información recopilada y teniendo en cuenta el contexto particular de cada país, se deberá estructurar el programa de renovación de flota para cada subsector contemplando entre otros aspectos: (i) Lineamientos para orientar a las autoridades competentes, sobre la correcta identificación, valoración y selección de alternativas eficientes a la luz de un esquema de renovación de flota; (ii) Esquemas de reconversión, renovación y ascenso tecnológico que responda a las necesidades particulares, actuales y futuras, de cada subsector; y (iii) Propuestas detalladas para la implementación de mecanismos de financiación viables, y eficiente que posibilite poner en marcha de forma gradual, esquemas de renovación de flota. Para este último punto se deberán identificar fuentes de financiación disponibles, mecanismos de implementación y la articulación de los mismos con el FIMOVIT, el cual fue constituido por el Gobierno Nacional para gestionar y administrar los recursos para el desarrollo de transporte y movilidad.

Entregables:

Sin limitarse a lo establecido en estos Términos de Referencia, los Consultores llevarán a cabo las actividades necesarias para la consecución de los objetivos planteados en este documento y asumirán la responsabilidad técnica asignada, para efectos de pago deberá entregar los siguientes productos:

1. Informe de resultados de las Actividades 1 y 2.
2. Informe de resultados de las Actividades 3 y 4.
3. Presentación a las autoridades Nacionales sobre los resultados de la consultoría.

Cronograma de Pagos

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

El plazo de ejecución de esta consultoría es de **siete meses**.

Número de Pago	Entregable	Presentación	Valor
1	Informe de resultados de las Actividades 1 y 2	Presentación a los 3 meses a partir de la firma del contrato	US\$15.000
2	Informe de resultados de las Actividades 3 y 4	Presentación a los 6 meses a partir de la firma del contrato	US\$20.000
3	Presentación a las autoridades Nacionales	Presentación a los 7 meses a partir de la firma del contrato	US\$5.000
TOTAL			US\$75.000

Lo que necesitarás:

El equipo de especialistas de la empresa interesada en desarrollar los trabajos planteados en los presentes Términos de Referencia deberá cumplir con el perfil detallado a continuación:

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- **Educación:** El Consultor deberá tener un grado académico con formación en las áreas de Ingeniería Civil, Economía, o Leyes.
- **Experiencia:** Al menos diez (10) años de experiencia profesional en el sector transporte.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español.

Competencias Generales y Técnicas:

- Capacidad de elaborar informes.
- Facilidades de comunicación y relaciones personales.
- Habilidad para resolver problemas en diálogo y acuerdo con actores involucrados.

- Conocimiento de las normas y procedimientos que rigen la ejecución de proyectos.
- El consultor deberá de presentar pruebas del nivel académico y la experiencia demostrables. Se considerará los consultores como personas naturales y no firmas o empresas para esta Consultoría.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios, Suma Alzada, Contrato PEC. El monto de la consultoría incluye honorarios.
- **Duración del Contrato:** 7 meses desde la firma al fin del contrato.
- **Fecha de inicio:** Fecha de inicio tentativa noviembre de 2020.
- **Ubicación:** Las oficinas del Consultor se encuentran en su país de residencia.
- **Persona Responsable:** Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org) y Manuel Rodríguez (marodriguez@iadb.org) de la División de Transporte (INE/TSP).
- **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.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO ESPECÍFICO DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DE FLOTA EN LOS SUBSECTORES DE CARGA Y PASAJEROS PARA COLOMBIA

Contexto de la Búsqueda:

La División de Transporte del Banco está buscando una consultoría profesional con experiencia en el diseño de programas de renovación de flota para los subsectores de carga y pasajeros.

Estudios recientes muestran que los países de América Latina y el Caribe (ALC) poseen la flota de automóviles de más rápido crecimiento en el mundo, con una cantidad de vehículos que se triplicará en los próximos 25 años, llegando a más de 200 millones de unidades para 2050. La región también cuenta con el mayor uso de autobuses por persona en todo el mundo, y los sistemas de autobús de tránsito rápido (o Bus de Tránsito Rápido, BTR) en 62 ciudades ofrecen una alternativa de menor costo a los sistemas de metro y ferrocarril (Edwards et al., 2018). Por su parte, el Transporte Automotor de Carga (TAC) es el modo de transporte más importante para la movilización de mercancías, con una participación de más del 70% en el total de cargas nacionales (BID, 2017).

Dada la importancia del transporte por carretera para la economía y la sociedad, un gran número de países en ALC poseen políticas públicas para mejorar su desempeño. Las áreas de intervención incluyen desde expansión de la infraestructura vial, hasta mejora del desempeño de la flota de transporte. En las últimas décadas, los programas de renovación de flota han cobrado gran interés como mecanismo para atender a diferentes objetivos de política pública, entre los cuales se destacan: el incremento de la eficiencia operativa, la reducción de emisiones contaminantes y la promoción de la industria automotriz.

Ahora bien, la experiencia señala que la implementación de este tipo de programas no es sencilla. Por ejemplo, requieren la determinación de un incentivo fiscal que sea suficiente para garantizar la participación de los potenciales beneficiarios, sin distorsionar el mercado; de un mecanismo de implementación efectivo y transparente; y de la complementación con instrumentos regulatorios y financieros que maximicen los resultados esperados. Por la complejidad en el diseño e implementación de estos programas, una gran mayoría ha estado lejos de alcanzar sus objetivos (Truck Industry Council, 2018). A la vez, la fragmentación de la información sobre las experiencias internacionales y sus lecciones aprendidas, unido a la falta de guías sobre cómo diseñar, implementar y monitorear estos programas, han contribuido a disminuir efectividad de los mismos.

En este sentido, el Banco busca apoyar a Colombia a través del diseño específico del programa para su renovación de flota.

En este contexto, el objetivo de esta consultoría es apoyar al Gobierno de Colombia en el diseño del programa para renovación de flota, para el mejoramiento del desempeño del transporte de pasajeros y el TAC, a través de: (i) El levantamiento de la información necesaria para el dimensionamiento de cada uno de los programas; (ii) El análisis e identificación del contexto específico bajo el cual se desarrollan los subsectores, determinando los principales actores, entidades, beneficiarios y demás agentes, que intervendrán en el diseño del programa de renovación; y (iii) El diseño específico del

programa de renovación de flota, contemplando los componentes tecnológicos, financieros, normativos e institucionales.

Lo que harás:

Actividad 1: Levantamiento de información accediendo a las bases de datos de las entidades encargadas de manejar el inventario de flota existente en Colombia, a fin de conocer las características actuales de los vehículos que prestan cada uno de los servicios, buscando obtener la mayor cantidad de información secundaria disponible. En caso de ser necesario, se deberán definir mecanismos que permitan evaluar la confiabilidad de la información, corroborando que la misma este lo suficientemente actualizada para generar la respectiva caracterización.

Actividad 2: Análisis del contexto, contemplando entre otros los siguientes aspectos: (i) Políticas Nacionales desarrolladas en torno a cada uno de los subsectores y metas definidas en los Planes de Gobierno; (ii) Proyectos bajo los cuales se diseñarán los programas de renovación de flota, como es el caso de los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) y las propuestas de chatarrización vigentes; (iii) Avances en la definición de esquemas de renovación de flota y posibles resultados obtenidos con proyectos implementados en cada uno de los subsectores; y (iv) Esquema institucional, antecedentes normativos y compromisos con el ascenso.

Actividad 3: Definición del marco conceptual para la renovación y ascenso tecnológico en cada uno de los subsectores. Para esta actividad se deberá tener en cuenta la implementación de los SITP, como una oportunidad para la renovación del parque vehicular en el transporte público de pasajeros.

Actividad 4: Diseño del programa. A partir de la información recopilada y teniendo en cuenta el contexto particular de cada país, se deberá estructurar el programa de renovación de flota para cada subsector contemplando entre otros aspectos: (i) Lineamientos para orientar a las autoridades competentes, sobre la correcta identificación, valoración y selección de alternativas eficientes a la luz de un esquema de renovación de flota; (ii) Esquemas de reconversión, renovación y ascenso tecnológico que responda a las necesidades particulares, actuales y futuras, de cada subsector; y (iii) Propuestas detalladas para la implementación de mecanismos de financiación viables, y eficiente que posibilite poner en marcha de forma gradual, esquemas de renovación de flota.

Entregables:

Sin limitarse a lo establecido en estos Términos de Referencia, los Consultores llevarán a cabo las actividades necesarias para la consecución de los objetivos planteados en este documento y asumirán la responsabilidad técnica asignada, para efectos de pago deberá entregar los siguientes productos:

4. Informe de resultados de las Actividades 1 y 2.
5. Informe de resultados de las Actividades 3 y 4.
6. Presentación a las autoridades Nacionales sobre los resultados de la consultoría.

Cronograma de Pagos

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

El plazo de ejecución de esta consultoría es de **siete meses**.

Número de Pago	Entregable	Presentación	Valor
1	Informe de resultados de las Actividades 1 y 2	Presentación a los 3 meses a partir de la firma del contrato	US\$15.000
2	Informe de resultados de las Actividades 3 y 4	Presentación a los 6 meses a partir de la firma del contrato	US\$20.000
3	Presentación a las autoridades Nacionales	Presentación a los 7 meses a partir de la firma del contrato	US\$5.000
TOTAL			US\$75.000

Lo que necesitarás:

El equipo de especialistas de la empresa interesada en desarrollar los trabajos planteados en los presentes Términos de Referencia deberá cumplir con el perfil detallado a continuación:

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- **Educación:** El Consultor deberá tener un grado académico con formación en las áreas de Ingeniería Civil, Economía, o Leyes.
- **Experiencia:** Al menos diez (10) años de experiencia profesional en el sector transporte.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español.

Competencias Generales y Técnicas:

- Capacidad de elaborar informes.
- Facilidades de comunicación y relaciones personales.
- Habilidad para resolver problemas en diálogo y acuerdo con actores involucrados.
- Conocimiento de las normas y procedimientos que rigen la ejecución de proyectos.
- El consultor deberá de presentar pruebas del nivel académico y la experiencia demostrables. Se considerará los consultores como personas naturales y no firmas o empresas para esta Consultoría.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios, Suma Alzada, Contrato PEC. El monto de la consultoría incluye honorarios.
- **Duración del Contrato:** 7 meses desde la firma al fin del contrato.
- **Fecha de inicio:** Fecha de inicio tentativa noviembre de 2020.
- **Ubicación:** Las oficinas del Consultor se encuentran en su país de residencia.

- **Persona Responsable:** Agustina Calatayud (mcalatayud@iadb.org) y Manuel Rodríguez (marodriguez@iadb.org) de la División de Transporte (INE/TSP).
- **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.

PLAN DE ADQUISICIONES														
País: Regional							Agencia Ejecutora: IDB				UDR: INE/TSP			
Número de Proyecto: RG-T3420						Nombre del Proyecto: Efficient and sustainable freight logistics in Latin America and the Caribbean								
Periodo cubierto por el Plan: 30 meses						Monto Total del Proyecto: \$ 300,000								
Componente	Tipo de Adquisición (1) (2)	Tipo de Servicio (1) (2)	Descripción	Costo estimado del contrato (US\$)	Método de Selección (2)	Tipo de Contrato	Fuente de Financiamiento y Porcentaje				Fecha estimada del anuncio de adquisiciones	Fecha estimada del inicio de contrato	Duración estimada del contrato	Comentarios
							IDB/MIF		Otro Donante Externo					
							Monto	%	Monto	%				
Otros	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría para el diseño de programas de renovación de flota de transporte de carga y de pasajeros	\$ 130,000	CCI	Suma Alzada	\$ 130,000	100%	\$ -	0%				
Componente 4	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría para el diseño específico del un programa de renovación de flota en los subsectores de carga y pasajeros para Colombia	\$ 75,000	CCI	Suma Alzada	\$ 75,000	100%	\$ -	0%				
Componente 4	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría para el diseño específico del un programa de renovación de flota en los subsectores de carga y pasajeros para la República Dominicana	\$ 75,000	CCI	Suma Alzada	\$ 75,000	100%	\$ -	0%				
Componente 5	C. Servicio de no Consultoría		Evento regional para la presentación de los productos de la CT	\$ 20,000		Suma Alzada	\$ 20,000	100%	\$ -	0%				
Preparado por:	Agustina Calatayud		TOTALES	\$ 300,000			\$ 300,000	100%	\$ -	0%				
(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar, tales como publicaciones, viajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos periodos, éstos pueden incluirse de forma agrupada bajo un solo rubro, con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: en un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se incluiría un ítem que diría “Pasajes aéreos Ferias”, el valor total estimado en US\$5 mil y una explicación en la columna Comentarios: “Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1”.														
(2) (i) Consultor Individual: CCI: Calificación Consultor Individual; SD: Selección Directa o de Fuente Única. Proceso de selección debe ser de acuerdo con la AM-650.														
(2) (ii) Firma Consultora: Según GN-2765-1, Métodos de seleccion para Firmas Consultoras en operaciones ejecutadas por el Banco con: Selección de Fuente Única (SD); Selección Competitivo Simplificado (<250K) (SCS); Seleccion Competitiva Integral (>250K) (SCI); y Convenio Marco - Orden de Tarea (TO). Todos los procesos de selección de firmas consultoras bajo esta política deben utilizar el módulo en Convergencia.														
(2) (iii) Bienes: Según GN-2765-1, par. A.2.2.c: "las adquisiciones de bienes y servicios conexos, salvo cuando tales bienes y servicios sean necesarios para conseguir los objetivos del trabajo operativo que ejecute el Banco y estén incluidos en el contrato de servicios de consultoría y representen menos del 10% del valor de dicho contrato".														