

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD Y DESARROLLO SOSTENIBLE Y APOYO TÉCNICO
EN PROCESO DE SELECCIÓN DE CIUDADES INTERMEDIAS EN ECUADOR PARTICIPANTES DEL PROGRAMA**

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2 Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada, y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo Big Data para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5 Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo general de la consultoría es establecer una hoja de ruta para la implementación de proyectos para la mejora de la movilidad y el desarrollo urbano sostenible en ciudades intermedias de Ecuador en base a una metodología de priorización fundamentada en el levantamiento de información relevante de las ciudades identificadas y la alineación de sus necesidades con los Proyectos propuestos para la Cooperación Técnica EC-T1442.

III. Actividades Principales

- 3.1 Diagnóstico: Implementación y seguimiento de encuestas de diagnóstico en los GADs de ciudades intermedias a nivel nacional. Esta encuesta deberá incluir aspectos relacionados con:
- Predisposición y voluntad de cambio: Preguntas sobre las acciones realizadas en pro de la movilidad y desarrollo urbano: P. ej. ¿Qué políticas se impulsan para promover la movilidad sostenible? Se deberá plantear una metodología para definir un orden de prelación de los GADs con mayor nivel de predisposición y voluntad al cambio.
 - Situación actual: Preguntas sobre la información disponible y capacidad institucional: P. ej. ¿El PDOT y PUGS contienen políticas de movilidad sostenible? ¿Tiene planes de movilidad sostenible? ¿Qué se prevé? Se deberá plantear una metodología para definir un orden de prelación de la información disponible y capacidad institucional de los GADs.
- 3.2 Selección preliminar de GADs participantes: Recopilar información de la situación movilidad y desarrollo urbano a través de la encuesta a realizarse. A partir de esta información:
- Identificar la disposición al cambio, el nivel de compromiso y oportunidades para la implementación de proyectos de movilidad y desarrollo urbano sostenibles.
 - Seleccionar a los cinco (5) GADs con mayor nivel de predisposición, voluntad de cambio, información disponible y capacidad institucional. El consultor buscará firmar una carta de compromiso entre las ciudades seleccionadas y BID para designar 2 funcionari@s (encargad@ de movilidad y de planificación estratégica) y seguir con el proceso de Diseño de la Cooperación Técnica.
- 3.3 Evaluación: Evaluar las ciudades e identificar los principales problemas de movilidad y desarrollo urbano de la ciudad en base al levantamiento y análisis de información (identificación de brechas de información urbana, de movilidad, socioeconómica, equidad de género, y otra información considerada relevante por el consultor).
- 3.4 Realizar un reporte del estado situacional de la movilidad en cada una de las ciudades seleccionadas en la actividad 3.2.
- 3.5 Priorización de ciudades de acuerdo con los proyectos previstos para la Cooperación Técnica: Una vez evaluadas las ciudades, se deberán identificar aquellas en las que es conveniente implementar los Proyectos previstos por la consultoría:
- Servicios de consultoría para apoyo técnico a tres ciudades intermedias de Ecuador para la elaboración de su Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible.
 - Servicios de consultoría para apoyo técnico al desarrollo de propuestas de mejora en espacio público de forma inclusiva, con participación comunitaria y con enfoque de género, para reformas de movilidad segura en ciudades de Ecuador.
 - Servicios de consultoría para estudio de prefactibilidad de una ruta de transporte público integrado e inclusivo, y con enfoque de género para una ciudad intermedia de Ecuador y redacción de Términos de Referencia (TDR) para la contratación de un estudio de factibilidad.
- 3.6 Identificar y reportar las ciudades priorizadas para la implementación de los Proyectos planificados.
- 3.7 Hoja de ruta: Construir una hoja de ruta para la implementación de los proyectos:
- Analizar requisitos técnicos, legales y financieros e identificar pasos para implementar la propuesta de solución.
 - Reportar y describir la hoja de ruta construida.
- 3.8 Diálogo y acompañamiento a los GADs para el establecimiento de compromisos de participación en la planificación y ejecución de los Proyectos mencionados en el literal 3.5. Se deberá firmar una carta de compromiso entre las ciudades seleccionadas y el BID para implementar los proyectos.

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
- i. **Entregable 1:** Transcurridos 15 días desde el inicio de la consultoría, el contractual deberá entregar el documento de Plan de Trabajo y Propuesta de Metodología a desarrollar con un listado de actores claves a ser analizados.
 - ii. **Entregable 2:** Transcurridos 40 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar un Informe de recopilación de información. El informe incluirá el seguimiento a la invitación a los GADs, las respuestas a la encuesta realizada (referente a la predisposición y voluntad al cambio, y situación actual del GAD), y la firma de una carta de compromiso por parte de los GADs interesados en participar en la EC-T1442 que establezca la delegación de dos funcionari@s encargados de movilidad y/o planificación estratégica en su jurisdicción.
 - iii. **Entregable 3:** Transcurridos 65 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar un Informe de evaluación y estado situacional de las ciudades interesadas. El informe detallará el estado situacional de la movilidad en la ciudad e incluirá el levantamiento y análisis de información (identificación de brechas de información urbana, de movilidad, socioeconómica, equidad de género, entre otros aspectos de interés definidos por el consultor), e identificación de los principales problemas de movilidad en la ciudad.
 - iv. **Entregable 4:** Transcurridos 65 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar un Reporte de ciudades asignadas para los proyectos detallados en el literal 3.5. El reporte incluirá: Identificación de soluciones factibles y eficaces para solucionar los problemas de movilidad de la ciudad; y alineación de las soluciones planteadas con los Proyectos previstos para la Cooperación Técnica.
 - v. **Entregable 5:** Transcurridos 120 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar una Hoja de ruta para la implementación de los proyectos. Incluye la firma de una carta de compromiso por parte de cada GAD y el BID para la adecuada implementación de los proyectos.
- 4.2 Todos los productos y sus facturas correspondientes deberán ser cargados por el consultor a la plataforma Vendor Portal tras su aprobación.

V. Cronograma De Pagos

- 5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:
- (i) Un 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
 - (ii) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
 - (iii) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 3.
 - (iv) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 4.
 - (v) Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 5.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Profesional de la rama de ingeniería civil, arquitectura o afines, con 8 años de experiencia en la implementación de movilidad urbana y sostenible. De preferencia, con experiencia en el sector público.
- Idiomas: español e inglés.

- Área de Especialización: Diseño, implementación y evaluación de políticas y proyectos de desarrollo urbano y movilidad sostenibles.
- Habilidades: Se valorará positivamente además la experiencia con los GAD de Ecuador en temáticas de planificación urbana y movilidad.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: PEC, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 4 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GAD de Ecuador; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA APOYO TÉCNICO A TRES CIUDADES INTERMEDIAS DE ECUADOR PARA LA ELABORACIÓN DE SU PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2 Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada, y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5 Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es brindar asesoría y acompañamiento a 3 ciudades determinadas para la elaboración de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

III. Actividades Principales

- 3.1 Identificar la capacidad institucional de los Municipios seleccionados y sus necesidades de fortalecimiento para la adecuada elaboración de un Plan de Movilidad.

- 3.2 Recolectar y realizar una revisión de documentos relevantes de los GADs relacionados con la Planificación de la Movilidad, equidad de género e inclusión en el transporte, planes de implementación de infraestructura, políticas de movilidad, entre otros documentos relevantes para la elaboración del Plan de Movilidad.
- 3.3 Asesorar a los GADs seleccionados en las necesidades de levantamiento de información adicional para la elaboración del Plan.
- 3.4 Identificar, juntamente con los GADs, las principales problemáticas y potenciales soluciones de la movilidad en la ciudad tomando en cuenta, entre otros, la oferta y calidad del servicio de transporte público, la integración, intermodalidad, inclusión y equidad en los sistemas de transporte público, la ordenación y explotación de las redes viarias, el fomento de la movilidad urbana sostenible, regulación del uso de automóviles particulares y estacionamientos en la urbe, y regulación del transporte de carga la ciudad en la ciudad.
- 3.5 Dar acompañamiento y capacitación a los GADs para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El Plan deberá promover las soluciones óptimas para los problemas de movilidad identificados a través de medidas de intervención en: control y ordenamiento del tráfico, gestión y limitación del aparcamiento y comercialización de vehículos privados, promoción del transporte público masivo a través de su mejoramiento e integración, intervenciones urbanas en beneficio de la movilidad sostenible y la accesibilidad a los usuarios vulnerables y población vulnerable, gestión de la movilidad, regulación del transporte de carga, mejora de la calidad ambiental en la ciudad, intervenciones en pro de la movilidad segura de todos los usuarios, y promoción transversal de políticas de equidad de género en el transporte. Además, el plan deberá ser concordante con el marco estratégico, jurídico y legal tanto a nivel nacional como local, y en base a las mejores prácticas internacionales de movilidad urbana sostenible.

IV. Metodología de trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar en campo la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo. Los GAD participantes apoyarán a la empresa consultora en la definición y suministro toda la información secundaria disponible.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar las visitas a las ciudades de interés, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Entregable 1	Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría	15 días
Entregable 2	Reporte del diagnóstico de la situación en cada una de las ciudades. Este reporte deberá incluir un resumen de la información recolectada y la hoja de ruta a seguir con cada uno de los Municipios para la elaboración adecuada del plan	50 días
Entregable 3	Primer Borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para cada uno de los GAD determinados.	150 días

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Entregable 4	Informe final que incluya la versión final de los PMMUS en cada uno de los GADs seleccionados, junto con su estrategia paulatina de implementación. Adicionalmente, se deberá entregar una carta de compromiso del GAD para la implementación del Plan.	180 días

5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, el consultor podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma De Pagos

6.1 La consultoría tendrá un plazo de seis (6) meses:

- Primer Pago: 10% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 1.
- Segundo Pago: 20% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 2.
- Tercer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 3.
- Cuarto Pago: 40% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 4.

6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del entregable respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en Ecuador. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de 36 mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$36.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos de viaje y estancias necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.

7.2 La empresa consultora asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en el desarrollo y/o implementación de planes de desarrollo y/o movilidad urbana sostenible.

8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios vinculados al desarrollo urbano y/o movilidad urbana sostenible.

8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar con un especialistas con experiencia probada en estudios y análisis técnicos y económicos para proyectos de desarrollo y/o movilidad urbana. Se valorará la experiencia previa en GAD de Ecuador.

- **Especialista planificación urbana.** Profesional en Arquitectura, Ingeniería Civil o afines. Se requiere: (i) experiencia en planificación de desarrollo y/o movilidad urbana sostenible; y (ii) antecedentes de experiencia en el sector público, de preferencia en el área de planificación.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.

- Duración del contrato: 6 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GAD participantes; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA APOYO TÉCNICO AL DESARROLLO DE PROPUESTAS DE MEJORA EN ESPACIO PÚBLICO DE FORMA INCLUSIVA, CON PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y CON ENFOQUE DE GÉNERO, PARA REFORMAS DE MOVILIDAD SEGURA EN CIUDADES DE ECUADOR

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2 Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías; incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada; y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5 Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es conformar un proceso participativo universitario multidisciplinario, para proponer mejoras en espacio público de forma inclusiva, con participación comunitaria y con enfoque de género, para reformas de movilidad segura en ciudades de Ecuador.

III. Actividades Principales

- 3.1 Diseño de metodología: La firma consultora diseñará una metodología para la implementación de un proceso participativo universitario multidisciplinario, para proponer mejoras en espacio público

enfocadas en criterios de inclusión, participación comunitaria y enfoque de género para la implementación de reformas de movilidad segura en ciudades de Ecuador. La metodología deberá contener: el establecimiento de criterios de evaluación para la selección de las universidades participantes, la capacitación de las universidades durante el proceso de participación, guiar a los equipos participantes en el diseño e implementación de las intervenciones urbanas bajo los criterios mencionados, y establecer criterios de evaluación para la selección de los proyectos con mayor nivel de avance y viabilidad para su implementación.

3.2 Capacitación de universidades: La firma consultora deberá capacitar a los equipos participantes a través de contenidos de conocimiento relacionados con intervención urbana sostenible; planificación de zonas de influencia del transporte público; regeneración de espacio público; procesos participativos para intervenciones urbanas; movilidad segura, inclusiva, con perspectiva de género, y enfocada en la promoción de modos de transporte no motorizados; estudio de las necesidades específicas y dinámicas de ciudades pequeñas e intermedias; entre otras temáticas que la firma considere relevantes para la presentación de propuestas de mejora en espacio público para reformas de movilidad segura en ciudades de Ecuador. Se darán tres (3) procesos de capacitación virtuales:

- *Introducción (1 reunión virtual, duración aproximada: 2 horas, participación abierta):* Explicación general del Desarrollo Urbano Sostenible desde una perspectiva integral: ciudad, movilidad, contexto socio económico, espacio público, género, inclusión y movilidad segura. Conceptos guía y ejemplos de buena praxis durante los procesos de intervención urbana sostenible. Dentro de esta clase se explicará la metodología a usarse durante el proceso participativo y se solicitará a las universidades la presentación de su aplicación para participar en el proceso.
- *Capacitación #1 (2 reuniones virtuales, duración aproximada: 2 horas para cada reunión, participación de los equipos seleccionados):* Involucramiento de la comunidad y Desarrollo de una Propuesta de intervención urbana. ¿Qué contenidos debe incluir una propuesta para tener viabilidad técnica? ¿Cuáles son los interesados relevantes para la implementación de mi Proyecto? ¿Cómo generar participación comunitaria y qué ventajas tiene en la activación del espacio público? ¿Por qué y cómo implementar realizar procesos participativos inclusivos y que tengan enfoque de género? Esta capacitación con dos reuniones virtuales: en la primera se impartirá el componente teórico de los contenidos mencionados y la segunda se realizará bajo la modalidad de Taller. El equipo consultor trabajará en conjunto con los equipos para el análisis de sus sitios de intervención asignados.
- *Capacitación #2 (Presentación final, duración aproximada: 2 horas, participación de los equipos seleccionados):* Durante esta reunión los equipos presentarán cada uno de sus proyectos y el consultor presentará su retroalimentación a todos los participantes. La sesión concluirá con las principales lecciones aprendidas del proceso y la selección de los 3 proyectos seleccionados para desarrollo de una propuesta de implementación a los GAD.

3.3 Acompañamiento al proceso participativo: Dar acompañamiento a los participantes del proceso participativo universitario multidisciplinario. Esto incluirá la asesoría específica durante la presentación de avances de los equipos participantes, la presentación de recomendaciones de mejora en los proyectos presentados y la evaluación de los cambios implementados hasta la finalización del proceso. Cada equipo tendrá acceso a tres (3) sesiones individuales de 20 minutos para retroalimentación.

3.4 Desarrollo de propuestas seleccionadas: Una vez el equipo consultor haya seleccionado los tres (3) proyectos mencionados en el literal 3.2, desarrollará una propuesta técnica que pueda ser entregada a los GAD para su implementación. Para el desarrollo de esta propuesta, el equipo realizará un viaje hacia los puntos de intervención para su análisis y proceso participativo con la comunidad. Esta propuesta deberá incluir: desarrollo de la propuesta de solución a la problemática identificada para la zona de intervención, planos de detalle constructivo, y cronograma y presupuesto preliminar para la implementación.

IV. Metodología de trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar en campo la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo. Las universidades y GAD participantes apoyarán a la empresa consultora en la definición y suministro toda la información secundaria disponible.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar las visitas y reuniones que considere necesarias, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Entregable 1	Cronograma y plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría. En este entregable se deberá detallar la metodología de implementación de las actividades de la Consultoría y de evaluación hacia las universidades y sus proyectos.	15 días
Entregable 2	Informe intermedio de la consultoría que incluya las actividades realizadas a la fecha.	60 días
Entregable 3	Informe de la implementación del proceso: Incluirá el detalle de los principales hallazgos dentro del proceso de acompañamiento a las universidades, resultados obtenidos del proceso y recomendaciones para la implementación de intervenciones urbanas sostenibles en ciudades pequeñas e intermedias de Ecuador. El informe incluirá los resultados de la implementación de criterios de inclusión y género durante el desarrollo del proceso con ejemplos prácticos de las acciones realizadas por los estudiantes durante el diseño de sus propuestas.	130 días
Entregable 4	Propuesta de implementación de los Proyectos seleccionados. Las propuestas deberán incluir soluciones específicas con un diseño a un nivel de detalle que permita su implementación incorporando la perspectiva de inclusión y género identificadas a lo largo del proceso.	160 días

- 5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, el consultor podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.
- 5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma De Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de seis (4) meses:
- (i) Primer Pago: 10% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 1.
 - (ii) Entregable 2: 45% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 2.
 - (iii) Entregable 3: 45% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 3.

- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en Ecuador. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de 19 mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$19.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos de viaje y estancias necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 La empresa consultora asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en el desarrollo y/o implementación de intervenciones urbanas de mejora en espacio público para reformas de movilidad segura.
- 8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos tres referencias recientes en el desarrollo de estudios vinculados a la mejora del espacio público para reformas de movilidad segura.
- 8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar con un especialista con experiencia probada en el desarrollo y/o implementación de intervenciones urbanas. Se valorará la experiencia previa en ciudades pequeñas e intermedias.

Especialista intervención urbana. Profesional de las carreras de Ingeniería Civil, Arquitectura, Sociología, o afines. Se valorará la experiencia del especialista en procesos de generación de conocimiento referente a intervención urbana.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 4 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de la EPMMQ; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE UNA RUTA DE TRANSPORTE PÚBLICO
INTEGRADO E INCLUSIVO, Y CON ENFOQUE DE GÉNERO PARA UNA CIUDAD INTERMEDIA DE ECUADOR Y
REDACCIÓN DE TDR PARA LA CONTRATACIÓN DE UN ESTUDIO DE FACTIBILIDAD**

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2 Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías; incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada; y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5 Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es apoyar al GAD de una ciudad intermedia en Ecuador para construir un instrumento técnico que permita sentar las bases para la implementación de un sistema de transporte público integrado e inclusivo, y con enfoque de género, operado bajo buenas prácticas y estándares internacionales para el buen manejo de la movilidad urbana y la sostenibilidad de la ciudad.

III. Actividades Principales

- 3.1 Recopilación de información: La firma consultora recolectará tanto la información del Municipio, como la de otros organismos que esté disponible y que tengan relación con el Estudio. Dentro de la información a recolectarse se incluye la situación del desarrollo y ordenamiento urbano, y SITP en una ciudad, participación de medios no motorizados en el transporte y la situación de la inclusión y equidad de género como eje transversal a los medios de transporte.
- 3.2 Estudio de prefactibilidad para 3 proyectos determinados: La firma consultora definirá, a nivel de prefactibilidad, los siguientes factores asociados a la implementación de un Proyecto de Transporte Público:
- i. Definición, a nivel referencial, de los costos del proyecto en los siguientes campos: Obras físicas e infraestructura requeridas, equipamiento tecnológico, flota de buses/unidades necesarias, sistemas de gestión y operación.
 - ii. Definición, a nivel referencial, de los beneficios potenciales del proyecto: económicos, sociales, ambientales, costos de capital. Dentro de los beneficios sociales se deberá incluir los mecanismos de inclusión y equidad de género impulsados por los potenciales proyectos.
 - iii. Establecer un análisis comparativo entre las alternativas de solución, costos y beneficios encontrados.
 - iv. Definición de la alternativa más idónea para implementación en base a los costos, beneficios y disponibilidad de diseños / información relevante.
- 3.3 Estudio conceptual de una propuesta de implementación: Una vez definida la alternativa más idónea para implementación, se realizará un estudio conceptual de la propuesta para su implementación. Dentro de los instrumentos necesarios para el estudio conceptual están:
- i. Estudios de campo, según se requiera, para obtener información básica o referencial de: Levantamiento de información referente a: infraestructura existente a nivel de inventario vial, inventario de rutas y parque automotor existente, estudios de demanda de pasajeros y tránsito,
 - ii. Estudio ambiental: Potenciales impactos ambientales-sociales y posibles medidas de mitigación
 - iii. Definición básica de la ruta del transporte público a implementarse.
 - iv. Modelo de negocio y gestión para la implementación.
 - v. Diseño operacional
 - vi. Modelo de recaudación y tarifario.
- 3.4 Contratación de un estudio de factibilidad: En base a la información levantada, realizar una propuesta de TDRs para la contratación de un estudio de factibilidad del Proyecto de Transporte Público, que incluya a la intermodalidad con medios no motorizados, criterios de inclusión social y una perspectiva de género.

IV. Metodología de Trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos de la consultoría y a la lista de actividades del apartado previo. Los GADs apoyarán al consultor en la definición y suministro toda la información secundaria disponible. En el caso de no existir información actualizada o de calidad, el consultor podrá realizar su análisis en función de los datos más recientes con los que cuenten los GADs, combinado con supuestos basados en su mejor criterio técnico. Las fuentes de la información usada en el análisis deberán ser identificadas claramente en los entregables de la consultoría.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar las visitas individuales y/o reuniones virtuales que considere pertinentes, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las

condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Producto 1	Metodología y Plan de Trabajo	15 días
Producto 2	Levantamiento de información, análisis y proceso de selección de una ruta de transporte público.	60 días
Producto 3	Estudio de prefactibilidad del proyecto de transporte público.	105 días
Producto 4	Términos de Referencia para la contratación del estudio de factibilidad de la propuesta.	150 días

- 5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, la firma podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.
- 5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de cinco (5) meses:
- i. Primer Pago: 10% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 1.
 - ii. Segundo Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 2.
 - iii. Tercer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 3.
 - iv. Cuarto Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 4.
- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en Ecuador. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de 85 mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$85.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 El consultor asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en el desarrollo de proyectos de transporte público con una capacidad similar a la propuesta por los GAD.

8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios de movilidad y/o proyectos de transporte público.

8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar con un especialista con experiencia probada en el desarrollo y/o implementación de transporte público. Se valorará la experiencia previa en ciudades pequeñas e intermedias.

- **Gerente de proyectos.** Profesional de las carreras de Ingeniería Civil, Ingeniería de Transporte, Arquitectura, Economía, o afines. El profesional deberá tener experiencia como gerente o director general de proyectos para alguna etapa de un proyecto de transporte público. El director o gerente del proyecto debe tener al menos 8 años de experiencia general en planificación de transporte público con énfasis en la planificación y el desarrollo de proyectos de tránsito rápido llevados a la implementación con éxito.
- **Director de diseño:** Profesional de las carreras de Ingeniería Civil, Arquitectura, o afines. El profesional supervisará todas las actividades de diseño con énfasis en la integración del sistema de transporte público. Supervisará el diseño relevante a la planificación de operaciones y gestión del proyecto. El director de diseño debe tener al menos 8 años de experiencia general en planificación y diseño de transporte público, con énfasis en la planificación de proyectos y trabajos de ingeniería, incluidas estaciones, terminales, paradas y vías de circulación para proyectos de transporte público llevados a la ejecución y operación con éxito.
- **Director de evaluación o planificación económica financiera:** Profesional de las carreras de Economía, Finanzas, Administración o afines. El profesional supervisará el cálculo de costos, y la factibilidad económica financiera ambiental del proyecto. El profesional deberá tener al menos 5 años de experiencia en economía y finanzas del transporte público, con experiencia demostrable en proyectos de transporte público que se hayan implementado con éxito.
- **Especialista de género en el transporte:** Profesional de las carreras de Sociología, Antropología o afines. Deberá tener experiencia de al menos 3 años en la implementación de políticas de equidad de género en sistemas de transporte público.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 5 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GADs de Ecuador; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIOS DE CONSULTORÍA DE EVALUACIÓN DE DATOS OPERATIVOS DE LA PRIMERA LÍNEA DE METRO DE QUITO
(PLMQ)**

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1. Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2. Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3. La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4. Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada, y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5. Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.
- 1.6. Esta consultoría nos permitirá evaluar los resultados de la operación de un proyecto de transporte público en un municipio importante del país que permitirán demostrar los beneficios que este tipo de proyectos aportan para otras ciudades donde se puedan implementar sistemas integrados de transporte público, destacando lecciones aprendidas y desafíos para promover el transporte sostenible.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es asistir al Banco y a la EPMMQ en el levantamiento, análisis y evaluación de los datos operativos del Metro de Quito.

III. Actividades Principales

3.1 Análisis documental:

Analizar a nivel de detalle los documentos relacionados al Proyecto con la finalidad de contar con datos relevantes para generar la evaluación, para ello se proveerán los siguientes documentos:

- Contrato de Préstamo BID 2882/OC-EC, 2882/OC-EC-1, 2882/OC-EC-2.
- Reglamento operativo
- Herramientas de planificación del programa, como la Matriz de Resultados del Programa original- Línea Base, la matriz de resultados en el momento de elegibilidad del programa (Plan de Arranque), la Matriz de resultados al cierre del Programa.
- Matriz de Riesgos y sus actualizaciones
- Documentos de seguimiento y supervisión (informes semestrales y sus anexos)
- Plan de Monitoreo del Programa.
- Otros documentos relevantes al Programa, entre los que se incluirán los informes y productos generados durante las auditorías de procesos del Programa.

3.2 Levantamiento de información:

Se levantará los datos necesarios para medir el desempeño del Programa, esta información incluirá medidas cuantitativas y cualitativas de relevancia, efectividad, eficiencia, sostenibilidad, y posibles impactos del Programa.

La información por levantar se encuentra detallada en el Plan de evaluación del programa e incluye:

a. *Preguntas de evaluación:*

La evaluación del Sistema de Transporte Metropolitano de Quito busca responder a los interrogantes sobre si el Programa, mediante la construcción y puesta en operación de la Primera Línea de Metro en la Ciudad de Quito, Ecuador, ha logrado cumplir los objetivos específicos. Esto es: (i) reducir los tiempo de viaje para los usuarios del transporte público; (ii) reducir los costos de operación de la flota vehicular; y (iii) reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

b. *Indicadores de resultados:*

A continuación, se presenta la tabla de indicadores de resultados del programa que deberán ser levantados por el consultor en conjunto con la EPMMQ:

Sistema de Transporte Metropolitano de Quito

Indicadores de Resultados

	Indicador
	Indicador de Impacto
I 1	Porcentaje de participación modal del Transporte Público en Viajes Motorizados
	Indicadores de Resultados
R 1	Tiempo de viaje para usuarios del transporte público (minutos promedio por pasajero) ¹

¹ Tiempo de viaje puerta a puerta (incluye caminata, espera y trayecto en el vehículo) de usuarios del sistema de buses que tomarán el sistema Metro.

R 2	Pasajeros por día en el Sistema Metro ²
R 3	Nivel de ocupación de pasajeros del Metro (pasajeros por m ²).
R 4	% de usuarios satisfechos con el Metro
R 5	Costos de Operación de la flota vehicular de Quito (Millones de USD por año) ³
R 6	% de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento ⁴
R 7	% de la flota de buses del DMQ bajo un Sistema de Recaudo Unificado ⁵
R 8	% de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento bajo un Sistema de Integrado Electronico de Recaudo Unificado
R 9	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (Millones de toneladas por año) ⁶

c. Metodologías de cálculo:

A continuación, se presentan las metodologías a implementarse por el consultor para el levantamiento de datos:

11. Porcentaje de participación modal de pasajeros en el Sistema Integral de Transporte Público

La implementación de un proyecto de alto impacto como el Sistema Integrado de Transporte Público y su eje estructurante, el Sistema Metro, tiene la oportunidad de mitigar la creciente motorización individual en el DMQ haciendo más atractivo el uso de transporte público para viajes laborales y no laborales.

El porcentaje de participación modal se definió como el número de viajes motorizados hecho un modo con respecto al número total de viajes en la ciudad.

Movilidad motorizada	Medición de viajes en 2012	
Público	2.629.058	73,0%
Privado	974.550	27,0%
Total	3.603.609	100,0%

La medición de este indicador la realizará la Consultoría de Evaluación mediante una encuesta domiciliaria que aplicará una metodología similar a la realizada en 2012 por la EPMMQ, la cual encuestó personas mayores de cuatro años residentes en viviendas familiares del Distrito Metropolitano de Quito y la parte principal de los cantones de Mejía y Rumiñahui. El Anexo 3 explica en mayor detalle la metodología utilizada

² Se estima que el 85% de los usuarios del metro provengan de usuarios regulares del transporte público, 10% de autos particulares y 5% nuevos viajeros.

³ Costo total de operación de la flota de transporte público y la flota de vehículos particulares.

⁴ El funcionamiento de las Rutas Alimentadoras significa que (i) los recorridos actuales de buses han sido reestructurados, (ii) El sistema de tarifas está integrado entre buses y metro, y (iii) los pasajeros tiene la facilidad física de transferirse al sistema Metro, con base en el Plan de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público.

⁵ Significa que la tecnología del Sistema es compatible e interoperable con el sistema de recaudo del Proyecto Metro.

⁶ Emisiones totales de la flota de transporte público y la flota de vehículos particulares.

R1. Tiempo de viaje para usuarios del Transporte Público (minutos promedio por pasajero)

El Metro producirá un aumento en la velocidad a la que se desplazan los viajeros en Quito, lo que se traducirá en ganancias de tiempo importantes. La estimación del tiempo de viaje se realiza dividiendo los Km/viaje promedio entre la velocidad promedio del modo de transporte, en este caso el Metro, para un mismo año:

Km/viaje: Distancia en kilómetros recorrida por los viajeros del Metro.

Velocidad promedio del modo de transporte: Se toman los kilómetros por hora a los que recorre el Metro.

Variables	Medición en 2012
Distancia de viaje Transporte Colectivo (Km/viaje)	9,8
Velocidad Transporte Colectivo (Km/Hr)	15,2
Tiempo Viaje (Min)	38,5

La medición de este indicador la realizaría la Consultoría de Evaluación del proyecto a través de encuestas a usuarios del sistema Metro, con el objetivo de medir el tiempo de viaje puerta a puerta (incluye caminata, espera y trayecto en el vehículo)

R2. Pasajeros por día en el Sistema Metro

Este indicador mide la cantidad de pasajeros que abordarán el sistema Metro en un día típico. Por tratarse de un proyecto nuevo, la línea base de este indicador es cero.

De acuerdo con las modelaciones, y proyecciones previas a la aprobación del crédito, el proyecto movilizaría hasta 369.000 pasajeros por día. El cumplimiento de este indicador estará relacionado con elementos propios del proyecto (inicio de operaciones, disponibilidad de flota de trenes) y factores exógenos (recuperación demanda COVID-19, integración con buses)

La medición de este indicador la entregaría directamente la EPMMQ, utilizando los datos del sistema integrado de recaudo, agregando los abordajes diarios en cada una de las estaciones del sistema.

R3. Nivel de ocupación de pasajeros del Metro (pasajeros por m2)

Este indicador mide el nivel de apelmotonamiento, o aglomeración, en el Metro durante los períodos de hora punta. Se espera que la entrada de un medio masivo como el Metro reduzca los niveles de ocupación que se percibían en sistemas como el Trole los cuales se encontraban saturados

De acuerdo con los estándares de diseño, el Metro debe operar como máximo con seis pasajeros por metro cuadrado. El cumplimiento de este indicador dependerá de la demanda, la disponibilidad de flota y la programación acertada de trenes durante la hora pico

La medición de este indicador la realizará la Consultoría de Evaluación del proyecto a través de conteos de pasajeros a bordo del Metro durante la hora pico en una semana típica, y en la sección del trazado con mayor carga de pasajeros.

R4. % de usuarios satisfechos con el Metro

Este indicador mide la satisfacción de los usuarios con el servicio del Metro. Se espera que el Metro ofrezca un servicio de alta calidad el cual esté reflejado en la opinión que tienen los pasajeros sobre el mismo.

Si bien la satisfacción de los usuarios no es una medida exacta de los resultados esperados de una intervención, ya que la percepción de ellos puede estar influida por factores que lo condicionan, se ha convertido en un indicador clave para complementar la evaluar del desempeño de diversos servicios públicos

La medición de este indicador la realizará la Consultoría de Evaluación del proyecto a través de encuestas a pasajeros del Metro.

R5. Costos de operación de la flota vehicular de Quito (USD por año)

La transferencia de pasajeros del vehículo particular y del transporte colectivo al Metro conllevará a un ahorro en los costos de operación de los vehículos que circulan en superficie.

Para la estimación del costo de operación vehicular:

- I. Se estima el parque de vehículos y su utilización en el DMQ, que incluye coches y buses.
- II. Se calculan los Km/año de cada vehículo y su tiempo de funcionamiento (Horas/año) si se conoce el número de pasajeros/vehículos promedio.
- III. Se estiman los costos de operación de los vehículos (COV) actualizando las variables de entrada y la red de transporte en los modelos de transporte para el año 2023
- IV. Se hace la diferencia entre los costos de operación de los vehículos con proyecto y sin proyecto.

Variables	Medición en 2012
Tiempo de Funcionamiento Transporte Individual (Horas/Vehículo/Año)	286
Tiempo de Funcionamiento Transporte Colectivo (Horas/Vehículo/Año)	4.129
Velocidad Media Transporte Individual (Km/Hr)	24
Velocidad Media Transporte Colectivo (Km/Hr)	15,2
Costo Operativo Vehicular Transporte Individual (USD/1.000 Km/veh)	208,01
Costo Operativo Vehicular Transporte Colectivo (USD/1.000 Km/veh)	1.150,84
Costo Operativo Total Transporte Individual (USD)	712.490.080
Costo Operativo Total Transporte Colectivo (USD)	287.329.360
Suma Total de Costos Operativos (USD)	999.819.440

La medición de este indicador la realizará la Consultoría de Evaluación. Para ellos se utilizarán las siguientes fuentes de datos y herramientas: (i) Tipo y tamaño de la flota a través del registro vehicular de la Secretaría de Movilidad; (ii) Distancias de viaje y costos promedios de operación -por tipo de vehículo- a través de información de la Secretaría de Movilidad y las Empresas Públicas de Transporte; (iii) Costos totales de operación de la flota vehicular a través de la utilización del modelo de transporte de la ciudad; y (iv) En caso de ser necesario, encuestas complementarias a usuarios del sistema de transporte para validar los resultados

R6. % de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento

Este indicador mide el porcentaje de rutas de buses convencionales, y de BRT, que están integradas operacionalmente con el Metro.

Aunque este indicador no es un resultado directo del proyecto Metro -dado que las rutas de buses las administra la Secretaría de Movilidad- es importante relevarlo pues las rutas alimentadoras contribuyen con un % importante de la demanda del Metro.

La medición de este indicador la entregaría directamente la Secretaría de Movilidad a través de la EPMMQ. Para medir este porcentaje, se debe remitir al plan de restructuración de rutas desarrollado por la Secretaría de Movilidad en 2019-20 en el cual se definieron las rutas de buses que tendrían cambios en su trazado con el objetivo de alimentar las estaciones del Metro.

R7. % de la flota de buses del DMQ bajo un Sistema de Recaudo Unificado

Este indicador mide el porcentaje de buses del DMQ que se encuentran operando bajo el sistema integrado de recaudo del Metro.

Aunque este indicador no es un resultado directo del proyecto Metro -dado que las rutas de buses las administra la Secretaría de Movilidad- su medición indica qué tan exitosa ha sido la ciudad en generar un sistema de transporte integrado que permita a los usuarios utilizar los servicios de transporte con un único medio de pago.

La medición de este indicador la entregaría directamente la Secretaría de Movilidad a través de la EPMMQ. Para medir este porcentaje, se deben identificar cuántos buses permiten su ingreso utilizando el mismo medio de pago que el Metro. Este valor se debe comparar con la flota total de buses del DMQ

R8. % de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento bajo un Sistema de Integrado Electrónico de Recaudo Unificado

Este indicador mide el porcentaje de rutas alimentadoras que se encuentran operando bajo el sistema integrado de recaudo del Metro.

Aunque este indicador no es un resultado directo del proyecto -dado que las rutas de buses las administra la Secretaría de Movilidad- es importante relevarlo pues las rutas alimentadoras contribuyen con un % importante de la demanda del Metro. Así mismo, la integración tarifaria facilitará las transferencias intermodales eliminando la fricción de tener que mas de una tarifa. Su medición permitirá explicar diferencias entre la demanda originalmente proyectada y la demanda real.

La medición de este indicador la entregaría directamente la Secretaría de Movilidad a través de la EPMMQ. Para medir este porcentaje, se deben identificar cuántas rutas alimentadoras permiten su ingreso utilizando el mismo medio de pago que el Metro.

R9. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (Toneladas por año)

Este indicador mide la reducción en emisión de gases como el CO₂, que contribuyen al calentamiento del planeta. Diversos estudios muestran que el impacto del transporte en el cambio climático es producido por la emisión de gases de efecto invernadero, principalmente emisiones de dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O).

Diversos organismos especializados han cifrado las emisiones producidas por la combustión de un galón de combustible en 8,46 kg de CO₂ en promedio. Esta cifra se relaciona con las cantidades de combustible consumidas por el DMQ por vehículos particulares y transportes colectivos convencionales.

Variables	Transporte Individual 2012	Transporte Colectivo 2012
Distancia Total Recorrida (Km/Año)	3.425.345.835	249.669.720
Consumo de Combustible (Galones/año)	28.639.132	28.639.132

Tipo de Emisiones	Emisiones Transporte Individual 2012 (Ton)	Emisiones Transporte Colectivo 2012 (Ton)
CO ₂	985.815	215.565
Totales	1.201.379	

La medición de este indicador la realizará la Consultoría de Evaluación. Para ello se aprovechará el trabajo de modelación de transporte del indicador R5 (Costos operacionales de transporte) en el cual se estiman los kilómetros anuales recorridos por la flota vehicular del DMQ. Con base en estos valores es posible convertir las distancias recorridas en emisiones con base en factores de emisión para cada tipo de vehículo.

d. *Resumen de evaluación de indicadores de resultados*

Sistema de Transporte Metropolitano de Quito

Resumen Evaluación de Indicadores de Resultados

	Indicador	Frecuencia de medición	Fuente
	Indicador de Impacto		
I 1	Porcentaje de participación modal del Transporte Público en Viajes Motorizados	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Consultoría de Evaluación (Encuesta domiciliaria)
	Indicadores de Resultados		
R 1	Tiempo de viaje para usuarios del transporte público (minutos promedio por pasajero) ⁷	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Consultoría de Evaluación (Encuesta a usuarios)
R 2	Pasajeros por día en el Sistema Metro	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	EPMMQ (Sistema de recaudo)
R 3	Nivel de ocupación de pasajeros del Metro (pasajeros por m ²).	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Consultoría de Evaluación (Conteos de pasajeros)
R 4	% de usuarios satisfechos con el Metro	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Consultoría de Evaluación (Encuesta a usuarios)
R 5	Costos de Operación de la flota vehicular de Quito (Millones de USD por año) ⁸	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Consultoría de Evaluación (Datos SDM y modelación de transporte)

⁷ Tiempo de viaje puerta a puerta (incluye caminata, espera y trayecto en el vehículo) de usuarios del sistema de buses que tomarán el sistema Metro.

⁸ Costo total de operación de la flota de transporte público y la flota de vehículos particulares.

	Indicador	Frecuencia de medición	Fuente
R 6	% de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento ⁹	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Secretaría de Movilidad a través de la EPMMQ
R 7	% de la flota de buses del DMQ bajo un Sistema de Recaudo Unificado ¹⁰	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Secretaría de Movilidad a través de la EPMMQ
R 8	% de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento bajo un Sistema de Integrado Electronico de Recaudo Unificado	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Secretaría de Movilidad a través de la EPMMQ
R 9	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (Millones de toneladas por año) ¹¹	Seis meses posterior a la entrada de la Línea de Metro (2023)	Consultoría de Evaluación (Datos SDM y modelación de transporte)

3.3 Análisis de criterios centrales- Desempeño del proyecto:

i. Evaluación de resultados alcanzados (efectividad, eficiencia, sostenibilidad):

- Verificación y análisis de los resultados finales del Programa y el logro de los objetivos específicos (si se alcanzaron los resultados previstos en la Matriz de Resultados al inicio del proyecto y sus modificaciones), a nivel cuantitativo y cualitativo.
- Evaluación de los factores que influyeron en el logro o no de los resultados previstos.
- Evaluación de los indicadores de producto del programa obtenidos durante su ejecución, identificando cuantitativa y cualitativamente los alcances logrados en los marcos técnico, administrativo, financiero e institucional.
- Identificación de los posibles impactos directos e indirectos del Programa como resultado de la ejecución de las actividades que no fueron originalmente previstos.
- Análisis de la replicabilidad del programa.

IV. Metodología de trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar en campo la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo de acuerdo con el alcance establecido por la EPMMQ. La EPMMQ apoyará a la empresa consultora en la definición y suministro toda la información disponible y levantamiento adicional de información realizado por la misma.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar visitas individuales al país y reuniones virtuales, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta la metodología de levantamiento de información y cálculo de indicadores, y las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

⁹ El funcionamiento de las Rutas Alimentadoras significa que (i) los recorridos actuales de buses han sido reestructurados, (ii) El sistema de tarifas está integrado entre buses y metro, y (iii) los pasajeros tiene la facilidad física de transferirse al sistema Metro, con base en el Plan de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público.

¹⁰ Significa que la tecnología del Sistema es compatible e interoperable con el sistema de recaudo del Proyecto Metro.

¹¹ Emisiones totales de la flota de transporte público y la flota de vehículos particulares.

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Informe 1	Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría	15 días
Informe 2	Informe parcial de las actividades realizadas por la firma, y la versión preliminar de los análisis indicados en la descripción de actividades de la consultoría.	120 días
Informe 3	Informe final de las actividades realizadas por la firma, y las versiones finales de los análisis detallados en las actividades de la consultoría.	240 días

VI. Plazo y Cronograma De Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de seis (8) meses:
- Primer Pago: 20% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 1.
 - Segundo Pago: 40% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 2.
 - Tercer Pago: 40% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 3.
- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en Ecuador. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de 50 mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$50.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 El consultor asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en el levantamiento de información operacional de sistemas de transporte público.
- 8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de evaluaciones vinculados al desarrollo de proyectos de transporte público.
- 8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar con un especialistas con experiencia probada procesos de levantamiento de información de sistemas de transporte.
- **Especialista operacional:** Profesional con experiencia específica de al menos diez (8) años en el sector de operación ferroviaria de unidades urbanas.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 8 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.

- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de la EPMMQ; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA EL ESTUDIO DE PATRONES Y BRECHAS DE MOVILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA CIUDAD DE LOJA Y PROPUESTA DE PLATAFORMA TECNOLÓGICA *MOBILITY AS A SERVICE* (MAAS) CON ENFOQUE DE GÉNERO

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2 Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada, y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5 Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es estudiar los patrones y brechas de movilidad para personas con discapacidad en la ciudad de Loja a través de una propuesta de plataforma tecnológica de MAAS (*Mobility as a Service*) con enfoque de género.

III. Actividades Principales

- 3.1 Recopilación de información: La firma consultora recolectará tanto la información del Municipio, como la de otros organismos que esté disponible y que tengan relación con el Estudio; e

información bibliográfica que contribuya a la implementación de la tecnología MAAS dirigida a personas con discapacidad y que incluya un enfoque de género en el desarrollo de la herramienta.

- 3.2 Informe de Metodología: La firma consultora deberá presentar la metodología a utilizar para la obtención de datos y como se realizarán los procesos para la conformación de los resultados para cumplir los objetivos. Esta metodología será validada y aprobada por el contratante contra entrega del Informe Metodología. Se requiere la aprobación del contratante para proceder a la utilización de dicha metodología.
- 3.3 Socialización de la propuesta: La firma consultora realizará el proceso de socialización de la propuesta con el Municipio de la ciudad de Loja, con los actores involucrados con la prestación de servicios de movilidad, los participantes en la implementación de la Plataforma y otros actores de interés para el proyecto.
- 3.4 Desarrollo de plan piloto: La firma consultora desarrollará una propuesta de plan piloto, sujeta a aprobación del supervisor del contrato, para la implementación de la herramienta tecnológica.
- 3.5 Desarrollo funcional de la herramienta: La firma consultora desarrollará los módulos y funcionalidades necesarias para la adecuada implementación de la plataforma; mismas que incluyen, pero no se limitan al desarrollo del Módulo para levantar tipos de movilidad, Funcionalidades del Piloto Base y Funcionalidades del Piloto Adicionales. Las etapas de desarrollo de la herramienta deberán considerar un enfoque de género para su uso futuro.
- 3.6 Ejecución de la herramienta en el Piloto: Una vez concluida la etapa de desarrollo de la herramienta, la firma consultora será la encargada de implementar la tecnología.

Sobre la representatividad de la muestra:

- La firma deberá diseñar la captura de patrones de movilidad de tal forma que el sector de la población: personas con discapacidad sea representativa y se garantice los objetivos del estudio.

Sobre el manejo de la información generada:

- **Provisión de Datos Brutos:** Proveer los datos brutos de uso para la creación de las matrices (anonimizados). Esto permitirá hacer estudios de demanda customizados a las necesidades de las personas con discapacidad. Deberán en todo caso guardar anonimidad sobre la identificación de individuos.
- **Uso y Análisis de los datos:** Se conocerá y analizará de forma anónima datos de (género, segmento etario, estrato socioeconómico) y nivel de educación. Los datos podrán ser usados por el GAD, el BID y quienes puedan aportar con estudios de investigación a nivel académico; con previo acuerdo de confidencialidad firmado entre todas las partes.

Sobre el enfoque de género:

- **Funcionalidades de la herramienta:** La herramienta MAAS deberá incluir mecanismos de prevención y alerta de violencia como acceso a rastreo de los usuarios, notificación a contactos, sistemas de reporte de acoso para las y los usuarios/as y conductores/as, entre otros.

Sobre la inclusión de usuarios vulnerables:

- **Funcionalidades de la herramienta:** La herramienta MAAS deberá incluir funcionalidades específicas para favorecer mecanismos de inclusión para usuarios vulnerables, como por ejemplo la identificación de viajes con mayor nivel de accesibilidad, cobro de tasas preferenciales para el uso del transporte público de acuerdo con la normativa de la ciudad, propuesta de medios de transporte específicos para usuarios vulnerables como taxis con infraestructura adecuada para el transporte de personas con discapacidad, entre otros.

- 3.7 Análisis de la implementación: La firma consultora analizará la información generada durante la ejecución de la herramienta. El análisis deberá incluir, pero no limitarse a:

- Identificación de los viajes del grupo vulnerable: personas con discapacidad.
- Mapear a través de encuestas cuáles son las brechas de infraestructura y servicios en las rutas más frecuentes usadas por las personas con discapacidad.
- Caracterización de los hábitos de movilidad diaria de los usuarios con discapacidad participantes y variaciones presentadas a partir de la implementación de la herramienta.
- Influencia del uso de la herramienta en el uso del transporte público, privado y sistemas de micro movilidad.
- Políticas públicas necesarias para la implementación de la herramienta y replicabilidad en otras ciudades del país.
- Lecciones aprendidas y alternativas de mejora para la adaptación de los servicios de transporte y tecnología para el uso de las personas con discapacidad.
- Identificación de las necesidades de mejora de la herramienta MAAS y adaptación de los servicios de transporte según los requerimientos específicos de los usuarios con discapacidad.

3.8 Presentación final: La firma consultora presentará los resultados obtenidos ante el BID, los actores principales involucrados en el Proyecto, las autoridades de la ciudad de Loja, y otras posibles ciudades interesadas en la implementación de la herramienta.

IV. Metodología de Trabajo

4.1 La empresa consultora deberá levantar la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos de la consultoría y a la lista de actividades del apartado previo. El GAD apoyará al consultor en la definición y suministro toda la información secundaria disponible. En el caso de no existir información actualizada o de calidad, el consultor podrá realizar su análisis en función de los datos más recientes con los que cuenten los GADs, combinado con supuestos basados en su mejor criterio técnico y el levantamiento de la información necesaria a partir de la herramienta tecnológica a desarrollarse. Las fuentes de la información usada en el análisis deberán ser identificadas claramente en los entregables de la consultoría.

4.2 El equipo de proyecto deberá realizar las visitas individuales y/o reuniones virtuales que considere pertinentes, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Producto 1	Informe de Metodología y Plan de Trabajo	15 días
Producto 2	Levantamiento de información y análisis de brechas de movilidad para personas con discapacidad.	60 días
Producto 3	Propuesta, solución y desarrollo de una plataforma tecnológica MAAS que aporte soluciones a las personas con discapacidad e incluya una perspectiva de género.	120 días

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Producto 4	Informe final de resultados de la consultoría. Incluirá los resultados del plan piloto: El informe deberá contener el análisis de la información levantada referente a la perspectiva de género e inclusión descrita en el literal 10. Este entregable deberá incluir las bases de patrones de movilidad realizadas.	280 días

5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, la firma podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

6.1 La consultoría tendrá un plazo de diez (6) meses:

- i. Primer Pago: 10% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 1.
- ii. Segundo Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 2.
- iii. Tercer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 3.
- iv. Cuarto Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 4.

6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en Ecuador. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de 25 mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$25.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.

7.2 El consultor asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en el desarrollo de proyectos de transporte público con una capacidad similar a la propuesta por los GAD.

8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios de movilidad y/o proyectos de transporte público.

8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar con un especialistas con experiencia probada en el desarrollo y/o implementación de transporte público. Se valorará la experiencia previa en ciudades pequeñas e intermedias.

Gerente de proyectos. Profesional de las carreras de Ingeniería Civil, Ingeniería de Transporte, Arquitectura, Economía, o afines. El profesional deberá tener experiencia como gerente o director general de proyectos para alguna etapa de un proyecto de transporte público. El director o gerente del proyecto debe tener al menos 8 años de experiencia general en planificación de transporte público con énfasis en la planificación y el desarrollo de proyectos de tránsito rápido llevados a la implementación con éxito.

- **Director de diseño:** Profesional de las carreras de Ingeniería Civil, Arquitectura, o afines. El profesional supervisará todas las actividades de diseño con énfasis en la integración del sistema de transporte público. Supervisará el diseño relevante a la planificación de operaciones y gestión del proyecto. El director de diseño debe tener al menos 8 años de experiencia general en planificación y diseño de transporte público, con énfasis en la planificación de proyectos y trabajos de ingeniería, incluidas estaciones, terminales, paradas y vías de circulación para proyectos de transporte público llevados a la ejecución y operación con éxito.
- **Director de evaluación o planificación económica financiera:** Profesional de las carreras de Economía, Finanzas, Administración o afines. El profesional supervisará el cálculo de costos, y la factibilidad económica financiera ambiental del proyecto. El profesional deberá tener al menos 5 años de experiencia en economía y finanzas del transporte público, con experiencia demostrable en proyectos de transporte público que se hayan implementado con éxito.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 6 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GADs de Ecuador; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO DE PROPUESTA ARQUITECTÓNICA PARA MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO DE FORMA INCLUSIVA, CON PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y CON ENFOQUE DE GÉNERO, ALREDEDOR DE UN CORREDOR DE BUS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT) ELÉCTRICO EN LA CIUDAD DE MANTA.

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1. Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2. Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3. La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4. Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías; incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada; y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5. Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es realizar una propuesta de intervención arquitectónica para mejorar el espacio público en la zona de influencia del potencial corredor BRT eléctrico a desarrollarse en el Corredor #2 definido por el Plan de Movilidad de la ciudad de Manta. La propuesta deberá tomar en cuenta criterios de movilidad segura, inclusión y equidad de género.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades:

Realizar un estudio de diseño del área urbana, el espacio público y los equipamientos relacionados con el sistema del BRT que abarque:

- Área urbana de influencia del BRT: Establecer el rol que debe desempeñar esa área, en el contexto urbano en orden a lo que determine el Modelo de Ordenamiento Territorial Urbano o, en su defecto, el rol que se le asigna como estructurador urbano y por tanto las interrelaciones que debe guardar con otras áreas urbanas para aportar a un funcionamiento eficiente de la ciudad.
- Espacio público: Diseñar el espacio público vinculado al área de influencia del BRT ya sea creado de modo expreso o renovado según lo que manda la LOOTUGS y con base en las determinaciones precedentes; (Se pondrá especial atención al área del malecón). Debe relevarse el hecho de que el espacio público debe ser el del encuentro ciudadano y de deambulación de los peatones y en tal sentido se deben precautelar los derechos de accesibilidad universal y equidad de género en condiciones de seguridad y eficiencia.
- Equipamiento: El diseño de los componentes operativos del sistema BRT - como es el caso de las paradas, estaciones o terminales - deberá asegurar su adecuada integración formal tanto con otros componentes del área de influencia como y muy especialmente con los espacios públicos circundantes.

IV. Entregables

4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:

- Entregable 1:** Transcurridos 15 días desde el inicio de la consultoría, el contractual deberá entregar el documento de plan de trabajo y propuesta de metodología a desarrollar.
- Entregable 2:** Transcurridos 60 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar una propuesta arquitectónica conceptual para el área urbana de influencia del BRT para mejoramiento del espacio público tomando en cuenta criterios de movilidad segura, inclusión y equidad de género.
- Entregable 3:** Transcurridos 180 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar la Propuesta definitiva para mejoramiento del espacio público tomando en cuenta los criterios de movilidad segura, activación del espacio público, perspectiva de género, accesibilidad universal. Incluirá el diseño a nivel de implementación de las zonas a intervenir, presupuesto referencial y cronograma de implementación.

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
- Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
- Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 3.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Firma consultora con experiencia de al menos seis (6) años en el desarrollo e implementación de intervenciones urbanas para mejora del espacio público.
- Idiomas: español e inglés.
- Habilidades: Se valorará positivamente además la experiencia en proyectos relevantes a las áreas de intervención de Sistemas de Transporte Público.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 4 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GAD de Ecuador; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE CASO: ACTUALIZACIÓN DEL IMPACTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO (PLMQ) EN LA BRECHA DE ACCESIBILIDAD A OPORTUNIDADES URBANAS ENFOCADO EN INCLUSIÓN SOCIAL PARA LOS NIVELES SOCIOECONÓMICOS MÁS BAJOS

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2 Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4 Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como por ejemplo *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5 Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivos

- 2.1 Este estudio analizará el impacto de la operación del Metro de Quito en la brecha de accesibilidad de diferentes grupos socioeconómicos en el Distrito Metropolitano de Quito a las oportunidades urbanas (equipamientos y servicios) utilizando un modelo de accesibilidad espaciotemporal. El enfoque del estudio estará en la inclusión social de los grupos socioeconómicos de menor Índice de Condiciones de Vida en la ciudad.

III. Actividades Principales

- 3.1 Recopilar, transformar, validar e integrar los datos necesarios y actualizados para la consultoría: información de las rutas de transporte público, red vial, ubicación de oportunidades urbanas, entre otros.
- 3.2 Caracterizar los hogares de la ciudad a través de los indicadores socioeconómicos necesarios para la investigación en base a la información más reciente disponible. La caracterización se basará en cuartiles de los indicadores seleccionados y georreferenciados de la ciudad.
- 3.3 Clasificar las oportunidades urbanas disponibles en la ciudad: servicios y equipamientos.
- 3.4 En base a los dos escenarios propuestos: Línea base de transporte público sin Metro de Quito y con Metro de Quito en base a la situación actual de operación del sistema, se deberán realizar las siguientes actividades:
 - Determinar el nivel de accesibilidad a oportunidades urbanas mediante un análisis de accesibilidad multimodal en un período de tiempo determinado.
 - Realizar un análisis estadístico de las diferencias significativas de accesibilidad entre los hogares de los diferentes cuartiles.
- 3.5 Comparar los resultados obtenidos para ambos escenarios y determinar las variaciones en la brecha de accesibilidad por quintil de condiciones de vida. Este análisis deberá enfocarse en presentar la modificación en el nivel de accesibilidad para los grupos de menor ICV y generar propuestas de alternativas para la reducción de la brecha.
- 3.6 Interpretar los resultados en el contexto de la realidad urbana y sociodemográfica de Quito y de las políticas de transporte público que promueve el gobierno local; tomando en cuenta teoría de accesibilidad, movilidad urbana y equidad socioespacial.
- 3.7 Comparar los resultados obtenidos con las proyecciones realizadas en el estudio previo “Impacto del Metro de Quito en la Brecha de Accesibilidad a Oportunidades Urbanas”. Interpretar las diferencias encontradas, plantear las hipótesis relacionadas a las variaciones encontradas y determinar el Impacto del Metro de Quito en la Brecha de Accesibilidad a Oportunidades Urbanas en base a la información operativa actualizada del sistema.
- 3.8 Identificar y documentar limitaciones y dificultades del estudio.
- 3.9 Construir recomendaciones relevantes para política pública.
- 3.10 Mantener reuniones mensuales con el equipo del BID y del DMQ para validar los avances de la investigación.

IV. Metodología de Trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos de la consultoría y a la lista de actividades del apartado previo. Los GADs apoyarán al consultor en la definición y suministro toda la información secundaria disponible. En el caso de no existir información actualizada o de calidad, el consultor podrá realizar su análisis en función de los datos más recientes con los que cuenten los GADs, combinado con supuestos basados en su mejor criterio técnico. Las fuentes de la información usada en el análisis deberán ser identificadas claramente en los entregables de la consultoría.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar las visitas individuales y/o reuniones virtuales que considere pertinentes, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Producto 1	Documento de análisis sobre el impacto del metro de Quito en las brechas de accesibilidad a bienes y servicios públicos en diferentes grupos socioeconómicos con estructura IMRD-C.	15 días
Producto 2	Conjuntos de datos de base y resultantes en formato estándar (.gpkg, .geotiff). Los datos deberán ser publicados en la plataforma de libre acceso GeoLactaLAB.	60 días
Producto 3	Mapas, gráficos y tablas resultantes del estudio en formato editable.	105 días
Producto 4	Scripts reproducibles (R/Python) que garanticen la replicabilidad y reproducibilidad del estudio.	120 días

- 5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, el consultor podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.
- 5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de cuatro (4) meses:
- i. Primer Pago: 10% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 1.
 - ii. Segundo Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 2.
 - iii. Tercer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 3.
 - iv. Cuarto Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Entregable 4.
- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en Ecuador. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de 30 mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$30.000). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 El consultor asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en investigación académica en materia de movilidad, accesibilidad y sistemas de información georreferenciada.

8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios de movilidad y/o transporte público a través del uso de sistemas de información georreferenciada.

8.3 Calificaciones del equipo de trabajo.

- **Investigador principal.** El profesional deberá tener experiencia en estudios de materia de accesibilidad y movilidad urbana.
- **Personal técnico:** Personal de Ingeniería u otras carreras relevantes con experiencia en el uso de Sistemas de Información Georreferenciada SIG.
- **Personal de análisis social:** Personal de Ingeniería u otras carreras relevantes con experiencia en el uso de Sistemas de Información Georreferenciada SIG.

Las personas que participen en el proyecto mantendrán como confidenciales todos los documentos. La firma no podrá realizar declaraciones públicas a menos que reciba instrucción expresa de la supervisión.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 4 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GADs de Ecuador; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO DE UNA PROPUESTA DE MEJORAS DE SISTEMAS BICICLETA PÚBLICA EN ECUADOR.

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1. Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales. La tasa de motorización ha crecido de manera exponencial con cerca de 8% anual de crecimiento en las principales ciudades del país. Además, más del 90% del parque automotor se matricula como particular, reflejando deficiencias de política pública que impide un buen manejo de la demanda y presencia de regulación que no favorece al transporte público. La dependencia en el transporte vehicular privado tiene además externalidades importantes como la congestión vehicular, menor cobertura y deficiencia en el transporte público, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y un incremento del 9% en el número de fallecidos en siniestros viales comparando los datos de 2009 versus 2019.
- 1.2. Los GAD tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.3. La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.4. Son recomendables inversiones para: (i) ampliar la accesibilidad y garantizar la confiabilidad de los servicios de transporte, con énfasis en la población vulnerable; (ii) readecuación de espacio público en las vías, incluyendo mayores espacios para movilidad no motorizada, y con criterios de seguridad vial y urbanismo participativo para favorecer la creación de espacios para los peatones; (iii) expansión y consolidación de sistemas integrados de transporte público de pasajeros; (iv) medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso ineficiente del vehículo particular; y (v) adopción de medidas tecnológicas innovadoras, para mayor eficiencia de servicios de transporte y sistemas integrados de recaudo y para la adopción de tecnologías exponenciales como p. ej. *Big Data* para desarrollo de estudios de movilidad.
- 1.5. Bajo estas consideraciones, la Cooperación tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales en el desarrollo de estudios y estructuración de proyectos vinculados a movilidad urbana sostenible, con especial énfasis en soluciones de innovación tecnológica y adaptación al cambio climático.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es realizar una propuesta para la mejora de sistemas de bicicleta pública en Ecuador, tomando en cuenta criterios de inclusión y equidad de género.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades:
 - Realizar un análisis espacial, demográfico, social y económico de la zona para la potencial implementación o mejora de sistemas de bicicleta pública.

- Realizar planos conceptuales de la propuesta en base a la información disponible y criterios técnicos de viabilidad para la iniciativa.
- Realizar un análisis conceptual de la viabilidad el Proyecto. El análisis deberá incluir una estimación de costos y beneficios económicos, sociales y ambientales de la implementación del Proyecto. Dentro de los beneficios sociales de la propuesta se deberá incluir los criterios de inclusión y equidad de género considerados en la propuesta.
- Realizar acercamientos con el GAD definido para la presentación de la propuesta.

IV. Entregables

4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:

- Entregable 1:** Transcurridos 15 días desde el inicio de la consultoría, el contractual deberá entregar el documento de plan de trabajo y propuesta de metodología a desarrollar.
- Entregable 2:** Transcurridos 60 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar el Informe de Levantamiento de Información y propuesta para la mejora de sistemas de bicicleta pública que incluya criterios de inclusión y equidad de género.
- Entregable 3:** Transcurridos 90 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar el Informe Final de la Consultoría, mismo que incluirá el Diseño final de la propuesta.

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
- Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
- Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Consultor individual con experiencia de al menos tres (3) años en el desarrollo e implementación de proyectos de movilidad sostenible; principalmente enfocados al uso de bicicleta.
- Idiomas: español e inglés.
- Habilidades: Se valorará positivamente además la experiencia en proyectos relevantes a las áreas de intervención de Sistemas de Bicicleta Pública

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: PEC, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 3 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (INE/TSP) con el apoyo técnico de los GAD de Ecuador; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**CONSULTORÍA EJECUCIÓN DE TALLERES SOBRE TALLER DE MOVILIDAD Y DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
(EC-T1442)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales.
- 1.2 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.3 En Ecuador, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.4 La cooperación técnica tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los GAD Municipales en temas de movilidad y desarrollo urbano sostenible, así como resiliencia urbana y sostenibilidad. Como parte del apoyo del Banco se planea ejecutar talleres de capacitación y transferencia de conocimiento a los GAD, para dar a conocer experiencias internacionales y generar capacidad institucional para la creación de políticas públicas que lleven al cumplimiento de los objetivos de bienestar y sostenibilidad.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo general de este proceso es diseñar y ejecutar talleres de transferencia de conocimiento y capacitar a los GAD Municipales en temas relacionados con movilidad y desarrollo urbano sostenible.

III. Actividades Principales

- 3.1 Se deberán ejecutar las siguientes actividades:
 - Estructuración del contenido, definición de la metodología y participantes para las capacitaciones.
 - Elaboración de presentaciones y/o productos de apoyo para las capacitaciones.
 - Moderación y sistematización de las capacitaciones.
 - Elaboración de un reporte de resultados alcanzados

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos editables.
 - i. **Entregable 1:** Plan de trabajo y propuesta de metodología a desarrollar.
 - ii. **Entregable 2:** Informe con el contenido, metodología y perfil de los participantes, así como presentaciones y material de apoyo para las capacitaciones.
 - iii. **Entregable 3:** Reporte de resultados alcanzados

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- (i) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
- (ii) Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
- (iii) Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 3.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Profesional con experiencia específica de al menos seis (6) años en movilidad y desarrollo urbano sostenible, así como resiliencia urbana y sostenibilidad
- Idiomas: español e inglés.
- Área de Especialización: Diseño e implementación de planes, programas y capacitaciones enfocados en transporte, movilidad, sostenibilidad, urbanismo.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría individual, por producto PEC.
- Duración del Contrato: 30 días no consecutivos en un periodo de 12 meses
- Lugar de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (TSP/CEC).

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

CONSULTORÍA EJECUCIÓN DE TALLERES SOBRE TALLER DE RESILIENCIA URBANA Y SOSTENIBILIDAD

(EC-T1442)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Más del 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas, cuyo rápido crecimiento se ha caracterizado por un desarrollo disperso, de baja densidad y con profundas inequidades territoriales.
- 1.2 La experiencia internacional demuestra que en el rol del sector público es clave para apoyar al sector de movilidad y desarrollo urbano y asegurar que contribuya a lograr objetivos de bienestar y sostenibilidad. Las ciudades de Ecuador deben fortalecer la integración entre intervenciones de movilidad y uso del suelo desde una perspectiva de planificación urbana integral, considerando políticas de diseño urbano, desarrollo económico, ambiental, vivienda, educación y salud para optimizar y los sistemas de transporte público; además de promover una movilidad más inclusiva, eficiente y sostenible.
- 1.3 En Ecuador, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la movilidad urbana en territorio, con enfoque en acceso equitativo a las oportunidades, fomentar el uso de transporte no motorizado, optimizar la operación del transporte público y fomentar su uso, planificación de uso de suelo y movilidad urbana, incentivos económicos reducción GEI y políticas de estacionamiento.
- 1.4 La cooperación técnica tiene como objetivo general apoyar al fortalecimiento de los GAD Municipales en temas de movilidad y desarrollo urbano sostenible, así como resiliencia urbana y sostenibilidad. Como parte del apoyo del Banco se planea ejecutar talleres de capacitación y transferencia de conocimiento a los GAD, para dar a conocer experiencias internacionales y generar capacidad institucional para la creación de políticas públicas que lleven al cumplimiento de los objetivos de bienestar y sostenibilidad.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo general de este proceso es diseñar y ejecutar talleres de transferencia de conocimiento y capacitar a los GAD Municipales en temas relacionados con resiliencia urbana y sostenibilidad.

III. Actividades Principales

- 3.1 Se deberán ejecutar las siguientes actividades:
 - Estructuración del contenido, definición de la metodología y participantes para las capacitaciones.
 - Elaboración de presentaciones y/o productos de apoyo para las capacitaciones.
 - Moderación y sistematización de las capacitaciones.
 - Elaboración de un reporte de resultados alcanzados

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos editables.
 - i. **Entregable 1:** Plan de trabajo y propuesta de metodología a desarrollar.
 - ii. **Entregable 2:** Informe con el contenido, metodología y perfil de los participantes, así como presentaciones y material de apoyo para las capacitaciones.
 - iii. **Entregable 3:** Reporte de resultados alcanzados.

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- (i) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
- (ii) Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
- (iii) Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 3.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Profesional con experiencia específica de al menos seis (6) años en movilidad y desarrollo urbano sostenible, así como resiliencia urbana y sostenibilidad
- Idiomas: español e inglés.
- Área de Especialización: Diseño e implementación de planes, programas y capacitaciones enfocados en transporte, movilidad, sostenibilidad, urbanismo.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría individual, por producto PEC.
- Duración del Contrato: 30 días no consecutivos en un periodo de 12 meses.
- Lugar de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Jean Pol Armijos, Especialista de la División de Transporte del BID en Ecuador (TSP/CEC).

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.