

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA LA REVISIÓN Y EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA DEL
CONCESIONARIO EN EL MARCO DE LA NEGOCIACIÓN DE LA ADENDA NO. 03 AL
CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL PROYECTO “LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT - AV.
GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO”****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1 Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (“BID” o “Banco”) es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 La Red Básica del Metro de Lima, está proyectada en su futuro desarrollo para convertirse en el elemento vertebrador del transporte de la Capital, moderno y seguro, que le otorgara a la Ciudad el ordenamiento a su actual servicio vehicular.
- 1.3 En ese contexto es necesario la implementación del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”, el cual se extiende desde el distrito de Ate hasta la Provincia Constitucional del Callao, que integrará mediante un sistema de transporte masivo eficiente, el Cono Este de la ciudad de Lima, con el puerto del Callao y el Aeropuerto Jorge Chávez, pasando por el Centro de la ciudad, principal destino de los viajes metropolitanos, consolidando el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.
- 1.4 Esta sería la primera línea de la Red Básica del Metro de Lima que integraría a la Región Callao con la Región Lima, la competitividad de ambas regiones como centros de actividad de importancia nacional, es un factor que incide en el crecimiento y desarrollo del país, la implementación de esta línea mejorará las condiciones de movilidad entre ambas ciudades conurbadas, reduciendo los costos de transporte a la población y permitiendo mejorar la accesibilidad a los principales centros de actividad económica.
- 1.5 La Línea 2 y el Ramal de la Línea 4 tienen una extensión de 34,5 km. y atravesará 10 distritos de Lima y Callao (Ate Vitarte, Santa Anita, San Luis, El Agustino, La Victoria, Breña, Cercado de Lima, Bellavista, Carmen de la Legua y Cercado del Callao), beneficiando a aproximadamente 2,4 millones de habitantes; además podrá conectarse con la Línea 1 y con el Metropolitano. Un aspecto para resaltar constituye que su construcción incluye el Ramal de la Línea 4, Av. Faucett–Av. Gambetta que incluye al Aeropuerto “Jorge Chávez”.

- 1.6 El Proyecto logrará: Mejorar la dinámica urbana de Lima y Callao; Evitar los sobrecostos producidos por la obsolescencia del parque vehicular; reducir la dependencia energética del diésel y la contaminación ambiental y sus efectos nocivos sobre la salud; Reducir significativamente el tiempo de viaje y la pérdida innecesaria de horas – hombre de los usuarios como consecuencia de la congestión vehicular; tener interconexión con otros sistemas de transporte como el COSAC (Metropolitano), la Línea 1, 3 y 6 del Metro de Lima y Callao.
- 1.7 Línea 2 tiene una longitud de 26,9 km, el Ramal Línea 4 tiene 7,6 km de longitud; cuenta con 35 Estaciones subterráneas de Pasajeros (27 L2 + 8 RL4), 2 Patios Talleres, 35 Pozos de Ventilación y 3 terceras vías. Se contará con un Total de 42 trenes (35 Trenes para la Línea 2 y 7 trenes para el Tramo de la Línea 4) y contarán con Tecnología GO4A (sin conductor).
- 1.8 A fin de continuar con la implementación del proyecto, se requiere contar con los servicios de un contractual que brinde asistencia técnica en el diseño y construcción de estructuras subterráneas en sistemas ferroviarios tipo metro, dotándole de las herramientas técnicas necesarias para enfrentar los retos de la moderna tecnología ferroviaria con la que se está equipando el Metro de Lima.

II. Misión del equipo

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

III. Objetivo

- 3.1. Brindar servicio de consultoría para la revisión y evaluación de la propuesta del Concesionario en el marco de la negociación de la Adenda N° 03 al Contrato de Concesión para el proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”.

IV. Actividades principales

- 4.1 A continuación, se describen algunas de las principales actividades a ser realizadas por el contractual. La combinación específica de las actividades, así como los tiempos que se asignen a cada actividad deberán ser coordinados con el supervisor del contrato.
 - (i) Evaluar los procedimientos constructivos propuestos por el Concesionario y plantear mejoras.

- (ii) Evaluar y proponer procesos constructivos que permitan optimizar la construcción de estaciones, pozos, túneles mediante el método NATM, uso de TBM y otros.
 - (iii) Elaborar un análisis comparativo entre los procedimientos constructivos planteados en la propuesta técnica y la fase de ingeniería definitiva del proyecto, y dar recomendaciones que permitan optimizar los procesos.
 - (iv) Validar que las propuestas cumplan con las especificaciones y criterio contenidos en el contrato de concesión.
 - (v) Evaluación de las propuestas en términos de: cronograma, riesgos, calidad, interferencia con terceros, impacto económico y otros.
- 4.2 Para el desarrollo de las actividades mencionadas, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) proporcionará al consultor todo tipo de información necesaria sobre el proyecto.

V. Entregables

- 5.1 Los productos serán identificados en el transcurso de la consultoría, incluyendo informes de avance, informes analíticos, planes de trabajo, resultados de talleres, entre otros. Los plazos para la entrega serán definidos por la persona designada por la ATU para la supervisión del contrato y la persona designada por el BID para su acompañamiento, en coordinación con el contractual.
- 5.2 La supervisión de los trabajos del contractual estará a cargo de un funcionario designado por el ATU en coordinación con el funcionario designado por el BID, quienes acordarán, antes de iniciar cada serie de actividades, la dedicación y duración de los trabajos, las fechas de entrega de los productos esperados y la dedicación de tiempo estimada.
- 5.3 Los informes elaborados por el contractual deberán remitirse de manera digital, y deberán estar debidamente ordenados por carpetas y archivos según corresponda para su fácil impresión.

VI. Calificaciones

- 6.1 **Ciudadanía:**
- (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
 - (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- 6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.
- 6.3 **Educación:** Ingeniero Civil, Ingeniero Geotécnico, entre otros afines.
- 6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 15 años de experiencia en supervisión, asesoramiento, diseño y construcción de estructuras subterráneas de metros (estaciones, pozos, túneles convencionales y con tuneladora).

6.5 **Idiomas:** español.

VII. Características de la Consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- (ii) **Duración del contrato:** 50 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 6 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** Lugar de residencia. El contractual realizará 3 viajes desde su lugar de residencia a Lima.
- (v) **Persona responsable:** Rafael Capristán (TSP/CPE)
- (vi) **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

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

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

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

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Visa y permiso de trabajo: El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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, y religión. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

DRAFT

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA SUPERVISIÓN DE LA ASISTENCIA TÉCNICA Y SERVICIO
PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LIMA Y CALLAO, PERÚ****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establecido en 1959, es la principal fuente de financiamiento para proyectos de desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe (ALC).
- 1.2. Lima, la capital de Perú, concentra aproximadamente 9,5 millones de habitantes (32,3% de la población del país), su tasa de crecimiento poblacional promedio en el periodo 2007-2017 fue de 1,2% siendo uno de los más importantes y manteniéndose arriba de la media (0,7%)¹, la ciudad además concentra aproximadamente el 50% del aporte al PBI nacional, en la actualidad está considerada el centro político, económico, industrial, cultura, financiero y comercial del país. En el Perú durante el siglo XX se vivieron importantes procesos migratorios hacia la ciudad capital, razón por la cual esta concentra gran parte de la población nacional; al incrementarse la población, también se incrementaron los asentamientos urbanos y por tanto la demanda de viajes; actualmente se generan aproximadamente 24,5 millones de viajes por día hábil, 164,2 viajes por semana y 687,5 viajes por mes; siendo el promedio de viajes por persona de 2,3 viajes por día.
- 1.3. El tráfico en Lima es valorado como el segundo problema más importante de la ciudad después de la inseguridad²; el rápido crecimiento de la ciudad y la promoción al automóvil han creado un parque automotor que sobrepasa la capacidad de su infraestructura vial. El limitado espacio sugiere soluciones de uso del espacio más eficientes, esto es migrar hacia una movilidad urbana sostenible.
- 2.1 La movilidad urbana es la capacidad y/o posibilidad de moverse en la ciudad. A pesar de la tecnología, aún continúa siendo imprescindible trasladarse de un sitio a otro para acceder a distintos servicios básicos. La movilidad es una necesidad básica de las personas que debe ser satisfecha, y esta debe ser cubierta de forma tal que el esfuerzo que requieran los desplazamientos necesarios para acceder a bienes y servicios no repercuta negativamente en la calidad de vida ni en la posibilidad de desarrollo económico, cultural, educativo, etc. de los ciudadanos. A partir del concepto de desarrollo sostenible, se puede decir que la movilidad urbana sostenible tiene que asegurar la protección del medio ambiente, mantener la cohesión social y la calidad de vida de los ciudadanos, así como favorecer el desarrollo económico³. Asimismo,

¹ (INEI, 2018)

² Lima Cómo Vamos, IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao, 2018.

³ Obra Social Caja Madrid, Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental, 2010.

es importante destacar que las mujeres representan el 51% de los usuarios del transporte público en Lima⁴ y que sufren altas tasas de acoso sexual en el transporte público (78%)⁵.

- 1.4. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico basado en prácticas de planificación existentes y que tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, para una mayor calidad de vida en las ciudades. Su propósito es crear un sistema urbano sostenible que atienda las necesidades de movilidad diferenciadas de mujeres y hombres, a partir de: garantizar la accesibilidad para todos al lugar de trabajo y a los servicios; mejorar la seguridad; reducir la contaminación, las emisiones de gases del efecto invernadero y el consumo de energía; aumentar la eficiencia y la efectividad de costes del transporte de pasajeros y de mercancías; hacer más atractivo y mejorar la calidad del entorno urbano⁶.
- 1.5. La solución para la movilidad y el transporte no es única, ir hacia la movilidad sostenible es una estrategia que se basa en una serie de ejes que conducen hacia ese objetivo, algunos de estos ejes son: desarrollar una red de transporte público de calidad, impulsar el transporte no motorizado, fomentar la multimodalidad, fortalecer las instituciones involucradas, fomentar la seguridad y educación vial y transversalizar la perspectiva de género en el sistema de transporte.⁷

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar la supervisión de la asistencia técnica y servicio para la elaboración del Plan de Movilidad de Lima y Callao, Perú

III. Alcance

- 3.1 El alcance del proyecto incluye mínimo los siguientes aspectos:
 - (i) Acompañar el desarrollo de todos los entregables de la asistencia técnica y servicio para la elaboración del Plan de Movilidad de Lima y Callao.
 - (ii) Revisar y emitir conceptos técnicos de todos los entregables de la asistencia técnica y servicio para la elaboración del Plan de Movilidad de Lima y Callao.
 - (iii) Proponer soluciones que optimicen el proyecto en caso de que sea requerido.

IV. Actividades Principales

⁴ Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

⁵ Sebastián Galiani y Laura Jaitman (2016), El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima, BID.

⁶ Sustainable Urban Mobility Plans, Planes de movilidad urbana sostenible – Planificar para las personas.

⁷ <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/hacia-una-movilidad-urbana-sostenible-en-lima>

4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades⁸, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos:

- (i) Evaluar configuración de estructura de trabajo.
 - Evaluar capacidades y recursos
 - Crear una mesa de trabajo interdepartamental
 - Comprometer a los políticos e instituciones involucradas
- (ii) Evaluar marco de planeamiento.
 - Evaluar los requisitos de planificación y definir el alcance geográfico
 - Evaluar objetivo y alcance con otros procesos de planificación.
 - Evaluar propuesta de cronograma de trabajo.
- (iii) Analizar la situación de la movilidad.
 - Identificar fuentes de información
 - Analizar los problemas y oportunidades.
- (iv) Evaluar la construcción y configuración de escenarios.
 - Evaluar propuesta de potenciales escenarios futuros.
 - Evaluar discusión de los escenarios con los ciudadanos e involucrados.
- (v) Evaluar la propuesta de visión y objetivos con los involucrados.
 - Acordar una visión conjunta de la movilidad.
 - Apoyar en la creación de objetivos para todos los modos de transporte.
- (vi) Evaluar indicadores y objetivos.
 - Coordinar la aprobación de indicadores para todos los objetivos con información desagregada por sexo
 - Acordar objetivos medibles.
- (vii) Selección de paquetes de medidas eficaces.
 - Evaluar propuesta de medidas con las partes interesadas.
 - Definir paquetes de medidas integradas.
 - Aprobar los planes de medición, monitoreo y evaluación.
- (viii) Acordar acciones y responsabilidades.
 - Aprobar todas las acciones
 - Aprobar estimación de costos y fuentes de financiamiento.
 - Acordar prioridades, responsabilidades y planificación.

⁸ Actividades basadas en: Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (Second Edition), 2019.

- Asegurar amplio apoyo público y político
- (ix) Desarrollar plan de implementación y monitoreo.
 - Evaluar estrategia de implementación
 - Evaluar metodología para monitoreo de progreso.
 - Evaluar metodología para monitorear el éxito o fracaso de la implementación.

V. Entregables

- 5.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá presentar los siguientes informes:
- (i) **Entregable 1.** Informe de revisión al entregable de análisis de información.
 - (ii) **Entregable 2.** Informe de propuesta de sistemas de control y supervisión para planes de movilidad.
 - (iii) **Entregable 3.** Informe de revisión al entregable de análisis de escenarios configurados.
 - (iv) **Entregable 4.** Informe de aprobación de indicadores y objetivos del Plan de Movilidad.
 - (v) **Entregable 5.** Informe de revisión de propuesta de Plan de Movilidad.
 - (vi) **Entregable 6.** Informe de revisión de implementación de Plan de Movilidad.
- 5.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

VI. Cronograma de Pagos

- 6.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 6.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 15% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el primer entregable.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 15% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el segundo entregable.

- (iii) **Tercer pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el tercer entregable.
- (iv) **Cuarto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el cuarto entregable.
- (v) **Quinto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el quinto entregable.
- (vi) **Sexto pago** equivalente al 25% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el sexto entregable.

VII. Calificaciones

- 7.1 Experiencia específica comprobable de mínimo cinco (5) años en levantamiento y análisis de información de transporte urbano, movilidad y estudios de género. La firma consultora deberá contar con un equipo dedicado al proyecto de no menos de 4 personas. Dos de estas personas deben contar con especialización o Maestría en planeación urbana, transporte, economía urbana, movilidad u otras ciencias afines. Al menos uno deberá contar con maestría o especialización en economía, estadística o áreas afines. Al menos uno con conocimiento del Planes de Movilidad Urbana. Al menos dos especialistas deberán contar con experiencia en diseño/implementación de políticas de movilidad sostenible en el contexto urbano. Todos deberán demostrar al menos 5 años de experiencia específica. Los expertos deberán estar a lo largo de todo el proceso, y participar activamente en cada una de las etapas, incluyendo la revisión de la literatura, la recolección de datos, los análisis y la redacción de entregables.
- 7.2 La firma consultora deberá demostrar experiencia en el levantamiento de información primaria cuantitativa y cualitativa, experiencia en análisis de datos en el área de transporte urbano.
- 7.3 Deseable experiencia en georreferenciación de información demográfica.
- 7.4 La firma consultora deberá tener habilidades para gestionar proyectos, trabajar en equipo con el coordinador de la consultoría y los consultores asignados por el Banco. Deberá contar con habilidades para desarrollar diagnósticos y caracterización de población, diseñar y aplicar encuestas y conocer el funcionamiento de los sistemas de movilidad urbana.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Rafael Capristan (RCAPRISTAN@iadb.org) Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE). De igual modo, copiar en todas las comunicaciones a Diana Galarza (DIANAGAL@iadb.org) consultora de transporte (TSP/Cpe) La aprobación de los productos de la consultoría está condicionada al visto bueno técnico que deberá manifestar por escrito el equipo técnico de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA SUPERVISIÓN DE LA ASISTENCIA TÉCNICA Y SERVICIO
NIVEL 4 PARA EL SISTEMA DE RECAUDO ÚNICO DE LIMA Y CALLAO****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1 El área metropolitana de Lima y Callao cuenta con una población aproximada de 10 millones de habitantes que generan más de 24 millones de desplazamientos al día, convirtiéndola en la metrópoli más poblada y activa del país. La mencionada población representa la tercera parte del total del país.
- 1.2 El principal motivo de viaje de los limeños y chalacos es ir a casa, al trabajo y a realizar estudios alcanzando el 39,6%, 33,8% y 20,6% respectivamente (JICA, 2013), mientras que Marketwin (2018) indica un 64% para el motivo trabajo y 21% para el motivo estudios. Estos desplazamientos se realizan a través de distintos modos como el transporte público, privado, ciclista, a pie u otros.
- 1.3 El transporte público es el principal modo de desplazamiento, el cual representa casi el 50% del reparto modal de transporte de la metrópoli. Por otro lado, el transporte motorizado individual representa el 15,7% del reparto modal (PNTU, 2019). Estos dos modos son los causantes de la congestión vehicular y los accidentes de tránsito (solo en Lima y Callao llegó a 49 mil casos, siendo más de la mitad a nivel nacional), los cuales son considerados el segundo mayor problema de la ciudad, después de la inseguridad ciudadana, lo cual caracteriza a la movilidad urbana de Lima y Callao.
- 1.4 La Red Básica del Metro de Lima, está proyectada en su futuro desarrollo para convertirse en el elemento vertebrador del transporte de la Capital, moderno y seguro, que le otorgara a la Ciudad el ordenamiento a su actual servicio vehicular.
- 1.5 En ese contexto es necesario la implementación del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”, el cual se extiende desde el distrito de Ate hasta la Provincia Constitucional del Callao, que integrará mediante un sistema de transporte masivo eficiente, el Cono Este de la ciudad de Lima, con el puerto del Callao y el Aeropuerto Jorge Chávez, pasando por el Centro de la ciudad, principal destino de los viajes metropolitanos, consolidando el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.
- 1.6 Esta sería la primera línea de la Red Básica del Metro de Lima que integraría a la Región Callao con la Región Lima, la competitividad de ambas regiones como centros de actividad de importancia nacional, es un factor que incide en el crecimiento y desarrollo del país, la implementación de esta línea mejorará las condiciones de movilidad entre ambas ciudades conurbadas, reduciendo los

costos de transporte a la población y permitiendo mejorar la accesibilidad a los principales centros de actividad económica.

- 1.7 La Línea 2 y el Ramal de la Línea 4 tienen una extensión de 34,5 Km. y atravesará 10 distritos de Lima y Callao (Ate Vitarte, Santa Anita, San Luis, El Agustino, La Victoria, Breña, Cercado de Lima, Bellavista, Carmen de la Legua y Cercado del Callao), beneficiando a aproximadamente 2,4 millones de habitantes; además podrá conectarse con la Línea 1 y con el Metropolitano. Un aspecto para resaltar constituye que su construcción incluye el Ramal de la Línea 4, Av. Faucett–Av. Gambetta que incluye al Aeropuerto “Jorge Chávez”.
- 1.8 El Proyecto logrará mejorar la dinámica urbana de Lima y Callao; Evitar los sobrecostos producidos por la obsolescencia del parque vehicular; reducir la dependencia energética del diésel y la contaminación ambiental y sus efectos nocivos sobre la salud; Reducir significativamente el tiempo de viaje y la pérdida innecesaria de horas-hombre de los usuarios como consecuencia de la congestión vehicular; tener interconexión con otros sistemas de transporte como el COSAC (Metropolitano), la Línea 1, 3 y 6 del Metro de Lima y Callao.
- 1.9 Debido a lo anterior, desde la ATU se viene impulsado el desarrollo del sistema de recaudo único que ampara todos los sistemas de transporte de la ciudad, el cual contará con su respectivo desarrollo bajo una asistencia técnica especializada, por lo cual se requiere contar con una consultoría que apoye en la supervisión del proyecto.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar en la supervisión de la asistencia técnica y servicio nivel 4 para el sistema de recaudo único.

III. Alcance

- 3.1 El alcance del proyecto requiere de al menos las siguientes actividades:
 - (i) Acompañar el desarrollo de todos los entregables de la asistencia técnica y servicio nivel 4 para el sistema de recaudo único.
 - (ii) Revisar y emitir conceptos técnicos de todos los entregables de la asistencia técnica y servicio nivel 4 para el sistema de recaudo único.
 - (iii) Proponer soluciones que optimicen el proyecto en caso de que sea requerido.

IV. Actividades Principales

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá apoyar la supervisión de las actividades que se desarrollarán en la asistencia técnica (listadas a continuación), sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos:
 - (i) Análisis de información: Revisión y evaluación de la documentación que será entregada por la ATU tras la firma del Contrato, emitiendo un informe con comentarios sobre la documentación y recomendaciones para su

mantenimiento y evolución futura. Estas recomendaciones se centrarán, preferentemente, en la documentación de la Especificaciones Técnicas Comunes (ETC) del Sistema de Recaudo único (SRU) y en particular en los siguientes contenidos:

- Modelo de Negocio del SRU
- Arquitectura de Seguridad de la Tarjeta Integrada de Transporte (TIT)
- Estructura de Datos de la Tarjeta TIT (Mapping)
- Operativas de Personalización, Venta, Recarga y Validación de la Tarjeta TIT
- Registros transaccionales de las Operativas de la Tarjeta TIT

(ii) Diseño y análisis de procesos.

- Diseño de procesos y operativas no disponibles en el sistema como la operativa de validación en entorno no ferroviario
- Especificaciones técnicas y funcionales comunes (HW y SW) que deben cumplir los distintos tipos de terminales presente en el Sistema de Recaudo Único en entorno no ferroviario
- Diseño de procesos de clearing de transición en caso sea necesaria su implantación tanto para integración de Línea 1 y Línea 2 como integración de transporte no ferroviario
- Diseño y ajuste de los protocolos de comunicación entre nivel 3 y nivel 4 del Sistema de Recaudo Único
- Diseño del formato de las transacciones a intercambiar entre el Centro y los Equipos de campo, datos de configuración y lista de acciones
- Diseño de procesos de verificación de datos enviados al nivel 4
- Diseño de protocolos de pruebas para certificación de tratamiento de la Tarjeta TIT
- Diseño del laboratorio de homologación y Certificación (incluye batería de pruebas)
- Diseño y ajuste del proceso de personalización de tarjetas
- Ampliación del Diseño de la arquitectura de seguridad con soluciones en la Nube
- Diseño de procesos para disponer de una plataforma de tratamiento remoto de tarjetas para diferentes procesos como la recarga remota de tarjetas en dispositivos no seguros en la vía pública, en redes externas o la auto-recarga de tarjetas con celulares NFC
- Diseño de proceso para disponer de una plataforma de venta de recargas en base a Servicios Web que pueda ser utilizada por terceros
- Diseño de posibles mejoras a fin de que el sistema permita la inclusión futura el pago abierto (tarjetas bancarias u otras) y el pago con QR

- Especificación Funcional de Entorno de Emulación de Operativas TIT
 - Especificación Funcional de Entorno de Emulación Central del SRU
 - Diseño del Modelo de Datos Común
 - Actualización de Documentación de la Especificación Técnica Común (ETC)
- (iii) Gestión y supervisión de datos de Nivel 4.
- Disponer de un servicio de recepción de las transacciones enviadas desde los Sistemas de Recaudo de los diferentes operadores
 - Elaboración de consultas e informes de los datos obtenidos
 - Elaboración de procesos para obtener información concreta necesaria para la explotación
 - Elaboración de cuadros de mandos básicos temporales
- (iv) Centro de homologación, supervisión y certificación.
- Puesta en marcha y soporte al mantenimiento Centro de homologación y certificación.
 - Verificación de los emuladores de procesos y otras herramientas ya suministradas a la ATU a fin de incorporarlas
 - Verificar el correcto tratamiento de validación de la tarjeta TIT en todos los equipos de Línea 1, Línea 2 y si procede equipamientos de validación de transporte no ferroviario
 - Verificar el correcto tratamiento de la recarga de la tarjeta TIT en todos los equipos de Línea 1, Línea 2 y si procede equipamientos de recarga fuera del entorno ferroviario, redes externas etc.
 - Verificar el correcto tratamiento del resto de procesos asociados con la Tarjeta TIT como Gestión de acciones de lista, actualización automática de configuraciones etc.
 - Verificar que el equipamiento de Recaudo y/o Sistema de Control de Pasajeros de Línea 1, Línea 2 u otros operadores a integrarse (buses, por ejemplo), cumplen con todos los requisitos establecidos en el Contrato de Suministro
 - Verificar que todas las transacciones son enviadas al Sistema Central de manera correcta
 - Disponer de soporte técnico para la homologación de tres posibles proveedores de tarjetas de acuerdo con la ETC del SRU
 - Servicio de soporte de tercer nivel a las incidencias con tarjetas.
- (v) Gestión de seguridad.
- Evaluar la posibilidad de gestionar la arquitectura de seguridad con soluciones en la nube

- De cara a la optimización de la Seguridad y de la inclusión de nuevas funciones y capacidades remotas, que será deseable introducir en el SRU en próximas fases
 - Este alcance deberá permitir a la ATU disponer en modo seguro de las Claves Maestras de Prueba y de Producción del SRU cargadas en módulos SAM, que podrían ser utilizados tanto para pruebas internas, como para entregar a los integradores de los distintos sistemas (con las que prueben la interacción de sus equipos con la tarjeta TIT), como para la realización de pruebas de conformidad entre distintos proveedores para contrastar su compatibilidad, mientras no se cuente con una plataforma o infraestructura de seguridad propia
 - Deberán mantenerse usuarios comunes para todos los operadores: Adulto, Universitario, Instituto, Escolar, Personas con movilidad reducida, Adulto mayor, Conductor, Administrador de estación, Operación y Mantenimiento, Bombero, Policía, Concedente, Supervisor e Inspección como mínimo
 - Cada validación deberá ser única y asociada a un único perfil
 - Parametrizar bonificaciones en la tarifa (por tipo de día, franja horaria, periodo académico y otros que defina la autoridad.
 - Establecer parámetros de personalización común (adquirida en máquinas de reventa), básica (Adulto), avanzada (Estudiantes, personas con movilidad reducida, adulto mayor, conductor de bus, operación y mantenimiento, Administrador de estación, Bombero, policía, Concedente, Supervisor e inspector)
 - Cada perfil tendrá un número máximo de viajes
- (vi) Gestión de tarjetas. Será necesario un servicio para la gestión de las tarjetas del sistema. Para ello, El Consultor deberá poner a disposición del proyecto de una herramienta / Plataforma de Inicialización de Tarjetas TIT, adecuadamente configurada. Los servicios que, en particular, deberá efectuar el Consultor dentro de este numeral son:
- Entrega de descripción detallada y de manual de usuario de la herramienta empleada por el Consultor para el cumplimiento de los servicios
 - Entrega e inicialización de un lote de 200 tarjetas TIT, con claves diversificadas de Prueba del SRU, con las diferentes configuraciones y valores (fechas, estados, saldos, etc.)
- (vii) Acompañamiento a la Adecuación de Línea 1, Línea 2 y otros operadores a integrarse.
- Preparación de pruebas y configuraciones de cada Operador
 - El Consultor preparará el conjunto de elementos de prueba y configuraciones necesarios para la adecuada integración del Sistema de Control de Pasajeros de la Línea 1, Línea 2 u otro Operador que

requiera integrarse al SRU, y la realización de las correspondientes pruebas de homologación de dichos sistemas

- Además, a la hora de poner en práctica las pruebas de homologación definidas, es necesario diseñar en cada caso con precisión la información que debe haber en las tarjetas antes y después de la prueba, así como la información de contexto con la que se ha de configurar el equipo objeto de prueba (fecha, hora, tipo de día, estación o paradero de inicio y de fin del viaje, etc.). Estos parámetros deben ser definidos previamente para eliminar toda posible diferencia en las condiciones de la prueba realizada sobre el emulador y sobre el equipo del integrador. El Consultor deberá definir con precisión las condiciones del contexto (lugar, fecha, tarifa, etc.) así como la información que la tarjeta debe contener al inicio y fin en cada caso de uso
- Soporte técnico a la homologación de cada operador.
- Inicialización de módulos SAM para cada Operador.

(viii) Soporte general a la operación.

- Soporte en el análisis de los datos obtenidos de movilidad
- Soporte en el análisis de los datos y procesos en las tarjetas
- Soporte en la plataforma de ventas por web, pagos y pasarelas bancarias
- Soporte en la plataforma de recarga remota y sus incidencias
- Soporte en medidas a realizar en la mejora del tratamiento del fraude actual en Línea 1
- Soporte general en la implantación del Sistema de Recaudo Único de Lima y Callao

(ix) Migración de la información a las nuevas aplicaciones Nivel 4.

- Migración de todos los datos almacenados de transacciones realizadas con el sistema.
- Migración de todas las tablas de parametrización, listas de acciones etc.
- Migración de toda la información de usuarios en el caso de haber sido implantada una plataforma de ventas con usuarios registrados
- Migración de toda la seguridad, claves, configuración de SAM, Listados de SAM y vinculación a lectores, Configuración de HSM
- Migración en general de toda la información relevante en las bases de datos del sistema
- Migración de toda la información generada y recibida para la Gestión y supervisión de datos de Nivel 4
- Migración de toda la información generada como consecuencia de la gestión de la seguridad, gestión de tarjetas, entre otros

V. Entregables

- 5.1 El consultor deberá presentar los siguientes informes:
- (i) **Entregable 1.** Informe de revisión al entregable de análisis de información.
 - (ii) **Entregable 2.** Informe de revisión al entregable de diseño y análisis de procesos.
 - (iii) **Entregable 3.** Informe de revisión al entregable de gestión y supervisión de datos de Nivel 4.
 - (iv) **Entregable 4.** Informe de revisión al entregable de centro de homologación, supervisión y certificación.
 - (v) **Entregable 5.** Informe de revisión al entregable de gestión de seguridad.
 - (vi) **Entregable 6.** Informe de revisión al entregable de gestión de tarjetas.
 - (vii) **Entregable 7.** Informe de revisión al entregable de acompañamiento a la Adecuación de Línea 1, Línea 2 y otros operadores a integrarse.
 - (viii) **Entregable 8.** Informe de revisión al entregable soporte general a la operación.
 - (ix) **Entregable 9.** Informe de revisión al entregable Migración de la información a las nuevas aplicaciones Nivel 4.
- 5.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

VI. Cronograma de pagos

- 6.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 6.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el primer entregable.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 20% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el segundo y tercer entregable.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 25% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el cuarto y quinto entregable.

- (iv) **Cuarto pago** equivalente al 25% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el sexto y séptimo entregable.
- (v) **Quinto pago** equivalente al 20% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el octavo y noveno entregable.

VII. Calificaciones

7.1 Por definir.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Rafael Capristan (RCAPRISTAN@iadb.org) Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE). De igual modo, copiar en todas las comunicaciones a Diana Galarza (DIANAGAL@iadb.org) consultora de transporte (TSP/Cpe) La aprobación de los productos de la consultoría está condicionada al visto bueno técnico que deberá manifestar por escrito el equipo técnico de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA CAPACITACIÓN VIRTUAL EMPRESARIAL DE
OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LIMA Y CALLAO****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1. En la Metrópoli de Lima y Callao existen 384 empresas de transporte urbano de pasajeros, muchas de las cuales aún operan bajo un modelo tradicional e inconsistente, por lo que predomina un modelo de operación ineficiente para los diferentes actores, trasladando impactos negativos a cada uno de ellos en toda la cadena de servicio lo que afianza las ineficiencias económicas, medioambientales y sociales en el sistema.
- 1.2. El sector transporte público en general abastece aproximadamente a 2.219.203 hogares, teniendo como base lo anteriormente mencionado, las empresas que se rigen bajo un formato precario de empleo que genera impactos sociales negativos. De igual manera, la rudimentaria composición empresarial del sector transporte, impide igualmente que puedan ingresar al mercado financiero que les permita solicitar créditos que les permitan actualizar los componentes de su oferta de transporte como material rodante, sistema de recaudo, entre otros, lo cual redundaría nuevamente en ineficiencia operativa que impacta tanto económica como social y ambientalmente sobre la empresa y sus usuarios redundando en impactos negativos para la colectividad.
- 1.3. Dentro de estos impactos resaltan las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) donde el sector de transporte urbano tiene una gran representación la cual, según el ministerio de ambiente de Perú, considera el segundo sector con mayor emisión reportado con 50.331 Gg CO₂eq., que representa el 30% del GEI emitido en el año 2014, destacándose dentro de ello la fuente de emisión generada por la combustión de combustibles en el sector transporte con 17.298 Gg CO₂eq.
- 1.4. Por otro lado, el II estudio de tráfico y tendencias de Movilidad Urbana en Lima 2018, de la Universidad de Piura dio como resultado que los limeños pierden 60 horas en el tráfico al mes.
- 1.5. Asimismo las empresas de transporte llevan décadas bajo este modelo de trabajo, razón por la cual en muchas oportunidades se han resistido al cambio entendido como formalización (estructuración empresarial); es decir, aducimos que la falta de una formación empresarial en las empresas les genera ineficiencia en su operación que es factor clave en la generación de los impactos negativos anteriormente mencionados, retrasando así la implementación de un sistema ordenado de transporte en el que la eficiencia de las empresas permitirá que lleguen los beneficios a cada uno de los actores de la cadena de servicio.

- 1.6. La Capacitación Empresarial de Operadores, contribuirá a la formación empresarial del sector de transporte urbano de pasajeros, bajo el enfoque de formalidad y bien estructuradas en sus diferentes ámbitos, permitirá mejorar los impactos medioambientales, económicos, sociales, de prestación de servicios, seguridad, confort, entre otros.

II. Objetivo

- 2.1 Desarrollar capacitación Empresarial a Operadores del Transporte Público de Lima y Callao, que les permita conocer e incorporar conceptos técnicos indispensables, que mejore su organización y que les permita lograr su participación exitosa en el ordenamiento de los servicios en la ciudad.
- 2.2 Objetivo Específico:
- (i) Dar a conocer el nuevo modelo de transporte a implementar en Lima y Callao.
 - (ii) Brindar conocimientos técnicos en temas de Gestión Institucional, Organizacional, Operacional, y Económica – Financiera de empresas de transporte.
 - (iii) Dar a conocer los modelos y condiciones de participación en los procesos de licitación de las rutas de transporte de la ciudad.
 - (iv) Lograr el reconocimiento por parte de los operadores de la importancia y los beneficios de la gestión del servicio bajo el modelo empresarial.

III. Alcance

- 3.1 El alcance del proyecto incluye mínimo los siguientes aspectos:
- (i) Tener una plataforma virtual interactiva para los participantes.
 - (ii) Profesionales expertos en las materias para que brinden los conocimientos y experiencias con casuísticas para los participantes.
 - (iii) Estructura modular (con subtemas) basado en niveles (básico, intermedio, avanzado).
 - (iv) Ejercicios prácticos basados en la realidad de la empresa.
 - (v) Motivaciones basadas en los beneficios de la formalidad y estructuración de una empresa de transporte formalizada.

IV. Actividades principales

- 4.1 Las actividades clave a realizarse por el Servicio de Capacitación Virtual se han agrupado en cuatro (04) fases, donde se desarrollarán en principio las actividades previas al desarrollo del servicio denominado fase 01, para luego desarrollar la fase 02 de selección de formadores y elaboración de materiales-recursos, siguiendo el procesamiento de las mismas, para luego pasar a la fase 03 de implementación de la Capacitación Virtual Empresarial de Operadores; finalmente con la fase 04 de Resultados. A continuación, se detalla las actividades de cada una de las fases mencionadas:

- (i) Fase 01: Preparación. En esta etapa el Servicio de Capacitación Virtual debe:
 - Elaborar plan de Trabajo con base a los módulos e incluyendo la metodología de enseñanza para la Capacitación Virtual Empresarial de Operadores del Transporte Público para Lima y Callao. Teniendo en consideración los detalles de Objetivo, resultados a obtener al final del curso, población objetivo, malla curricular, horas lectivas, perfil de los docentes, entre otros. El plan de trabajo debe incluir un estudio de mercado con la base de datos de operadores para el establecimiento de horarios que deben estar acorde a la disponibilidad de los participantes
- (ii) Fase 02: Diseño del curso y elaboración de Materiales-Recursos. En esta etapa el Servicio de Capacitación virtual debe:
 - Diseñar el curso a detalle, según lo especificado en el plan de trabajo
 - Elaboración de prueba de entrada y de salida para medir el desempeño de los participantes por cada módulo y/o por todo el curso de capacitación
 - Preparación de los capacitadores en base a los módulos
- (iii) Fase 03: Implementación de la Capacitación Virtual Empresarial de Operadores. En esta etapa el Servicio de Capacitación virtual debe:
 - Aplicar prueba de entrada y elaborar informes con los resultados
 - Implementar la Capacitación Virtual Empresarial de Operadores del Transporte Público para Lima y Callao
 - Aplicar prueba de salida y elaborar informe de cierre del taller con los resultados obtenidos
 - Elaborar el informe de cada Capacitación Virtual Empresarial de Operadores del Transporte Público con los resultados obtenidos
 - Elaborar una propuesta metodológica para la implementación de la réplica o mejora de los módulos de capacitación
- (iv) Fase 04: Resultados. En esta etapa el Servicio de Capacitación virtual debe:
 - Presentar un informe final con los resultados de la capacitación en tanto un estado inicial y el estado final de certificación de cada uno de los representantes de las empresas capacitados

V. Entregables

5.1 El consultor deberá presentar los siguientes informes:

- (i) Entregable 01: El Plan de trabajo en base a módulos y con el cronograma de actividades, donde se deberá observar los tiempos aplicables a cada módulo. Es preciso que se indiquen las fechas propuestas en las que se desarrollarán los trabajos, así como el detalle de las personas, equipos y facilidades que se darán para el desarrollo de los cursos.

- (ii) Entregable 02: El organigrama de trabajo, indicando nombre de las personas, integrantes del equipo, cargos y responsabilidades. Asimismo, deberá de indicarse los nombres y datos de contacto del coordinador, del especialista en materiales didácticos del equipo de trabajo.
 - Descripción de la metodología de los trabajos a realizar el cual deberá incluir supervisión y detalles necesarios para la Capacitación Virtual Empresarial de Operadores del Transporte Público para Lima y Callao
 - Descripción y enumeración de materiales a entregar para los participantes de la Capacitación Virtual Empresarial de Operadores
 - Presentación y descripción del modelo de prueba de entrada y de salida
 - (iii) Entregable 03: Reportes mediante informes, con los resultados obtenidos de la prueba de entrada y de salida, de cada grupo implementado a nivel básico, intermedio y avanzado. El informe debe de contener como punto importante de las recomendaciones metodológicas y didácticas.
 - (iv) Entregable 04: Informe Final de la Capacitan Empresarial de Operadores, detallado por niveles modulares de enseñanza, es decir contendrá la suma cada informe individual de cada grupo implementado por niveles modulares ejecutados, con conclusiones y recomendaciones.
- 5.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

VI. Cronograma de pagos

- 6.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 6.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el primer entregable.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el segundo entregable.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el tercer entregable.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el cuarto entregable.

- (v) **Quinto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el quinto entregable.
- (vi) **Sexto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el sexto entregable.
- (vii) **Séptimo pago** equivalente al 20% del monto total de contrato después a la presentación y aprobación del informe final de la consultoría, el cual incorporará las observaciones del Banco y de las entidades de Lima y Callao que correspondan.

VII. Requisitos mínimos:

7.1 El servicio de capacitación virtual debe contar con equipo profesional o técnico con las siguientes especificaciones:

- (i) El equipo profesional o técnico debe contar con conocimientos y/o experiencia comprobable en la elaboración de metodologías participativas, de enseñanza y desarrollo.
- (ii) El equipo profesional o técnico contará con habilidades sociales, técnicas, cognitivas, directivas, emocionales, educativa, psicológica, entre otros.
- (iii) El servicio de capacitación virtual debe tener un equipo especializado conforme a los módulos de capacitación y al perfil de quien lo va a dictar. A continuación, se detalla:
 - Profesional o técnico para el módulo de Gestión institucional: Profesional - técnico en administración, psicología, ingeniero industrial o afines
 - Profesional o técnico para el módulo de Gestión organizacional: Profesional - técnico abogado, psicólogo, administrador de empresas o afines
 - Profesional o técnico para el módulo de Gestión operacional: profesional - técnico en ingeniería, administración o afines
 - Profesional o técnico para el módulo de Gestión económica - financiera: profesional o técnico en economía, contabilidad, administración, ingeniería económica, ingeniería industrial o afines
 - Coordinador, experto en certificación, estudios en economía, ingeniería, gestión, administración o afines
 - Especialista en materiales didácticos, experto en humanidades, andragogía o afines, deseable especialización en desarrollo de temas de transporte en la elaboración de materiales educativos

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Rafael Capristan (RCAPRISTAN@iadb.org) Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE). De igual modo, copiar en todas las comunicaciones a Diana Galarza (DIANAGAL@iadb.org) consultora de transporte (TSP/Cpe) La aprobación de los productos de la consultoría está

condicionada al visto bueno técnico que deberá manifestar por escrito el equipo técnico de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU).

DRAFT

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES USUARIAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA Y CALLAO, PERÚ - IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE LAS USUARIAS****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establecido en 1959, es la principal fuente de financiamiento para proyectos de desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe (ALC).
- 1.2 La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para ALC y es una de las condiciones para lograr intervenciones sostenibles desde todos los sectores económicos. La División de Transporte (TSP) del BID promueve activamente la incorporación de la perspectiva de género en la preparación de programas, proyectos, estudios y notas sectoriales para el sector transporte. Para esto, se analizan dos dimensiones: por un lado, las mujeres como usuarias de los sistemas de transporte, lo cual requiere analizar las necesidades particulares de mujeres y hombres en cuanto a su movilidad, considerando no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento y la seguridad, que afectan en mayor medida a las mujeres y limitan su movilidad. Por otro lado, las mujeres como parte de la fuerza laboral del sector, promoviendo una mayor representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector.
- 1.3 Algunas cifras representativas de la región indican que más del 50% de los usuarios del transporte público de la región son mujeres: por ejemplo, en Ciudad de México esta cifra llega a ser un 57%, en Bogotá el 60% y en Lima el 51 %⁹. Sin embargo, los sistemas de transporte, y en particular en contextos urbanos, se diseñan sin considerar sus necesidades¹⁰ y perspectivas. Consecuentemente, las pasajeras terminan pagando más por sus desplazamientos, tardando más tiempo en llegar a sus destinos o simplemente optando por usar otros medios de transporte menos eficientes o asequibles, limitando su movilidad física y laboral y consecuentemente su accesibilidad a servicios que ofrecen las ciudades (salud, educación, etc.).
- 1.4 Asimismo, una encuesta del 2014 de la Fundación Thomson Reuters en

⁹ Ver: Soria, Lizzette (2014). Safe is accessible: Women and public transport in Latin America. The City Fix; Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

¹⁰ Por ejemplo la necesidad de hacer viajes con varias paradas sin que se incremente el costo de su viaje.

14 capitales del mundo clasifican a algunos de los sistemas de la región como peligrosos para las mujeres. Para 2016, el 78% de las mujeres usuarias habían sido víctimas de acoso sexual en el transporte público de Lima¹¹. En este sentido y a pesar de los esfuerzos en curso en las diferentes ciudades de la región, la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte es un reto común. Las distintas experiencias e iniciativas que han implementado las ciudades ofrecen valiosos aprendizajes y conocimiento que puede favorecer una mayor integración de la perspectiva de género y fomentar sistemas de transporte más inclusivos.

- 1.5 La ciudad de Lima hace parte del Transport Gender Lab desde 2020. En su calidad de miembro, ha definido la necesidad de desarrollar ciertos estudios que permitan identificar los diferentes perfiles de mujeres usuarias del sistema de transporte en las ciudades de Lima y Callao, así como las necesidades de infraestructura asociadas de cada uno de estos grupos.
- 1.6 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao se encuentra llevando a cabo acciones para originar políticas públicas que generen condiciones para que todas las personas, independientemente de su género o condición, tengan las mismas posibilidades de acceder al cumplimiento de sus derechos y desarrollarse en un marco de libertad dentro de los ámbitos del transporte nacional, tanto siendo trabajadores del mismo, como usuarios o ciudadanos vinculados
- 1.7 Para impulsar muchas de estas acciones es necesario entender cómo se mueven las mujeres en las ciudades de Lima y Callao, teniendo en cuenta la multiplicidad de motivos, usos, necesidades, percepciones y patrones de movilidad. Es fundamental la generación de datos y estudios que permitan focalizar sobre las problemáticas de manera más directa y eficaz, a fin de diseñar políticas públicas que contemplen las diversas experiencias de viaje que viven cotidianamente las mujeres.

II. Objetivo

- 2.1 Identificar los distintos perfiles de usuarias que hacen uso del sistema de Transporte Público de las ciudades de Lima y Callao en los diferentes modos de transporte público, así como sus necesidades específicas de servicio, calidad, seguridad e infraestructura/entorno con el objetivo de mejorar la experiencia de viaje de las mujeres usuarias del sistema de transporte.

III. Alcance

- 3.1 El alcance del proyecto incluye mínimo los siguientes aspectos:
 - (i) Caracterizar la movilidad de las usuarias que utilizan el sistema de transporte público de Lima y Callao, considerando aspectos como: características sociodemográficas (edad, nivel de ingresos, nivel de educación, situación laboral, etc.), número de viajes realizados al día y encadenamiento de viajes, balance entre lugares de vivienda y trabajo, viajes realizados dentro y fuera de la hora pico, tipos de viaje, motivo de

¹¹ Sebastián Galiani y Laura Jaitman (2016), El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima, BID.

viajes, modos preferentes, duración del viaje, asequibilidad financiera al transporte, entre otros.

- (ii) Identificar medidas que mejoren la calidad y seguridad del viaje dentro del sistema de transporte. Para lograr este objetivo se deberá evaluar, mediante la metodología propuesta por el consultor, las necesidades de infraestructura y ajustes en los servicios de transporte ofertados para las viajeras.
- (iii) Identificar la proporción de mujeres que ha sufrido o atestiguado algún tipo de violencia durante sus traslados y su tendencia a denunciar dichos actos.
- (iv) Proponer líneas de trabajo que permitan transversalizar la perspectiva de género y transporte dentro de las políticas de las ciudades de Lima y Callao.

IV. Actividades principales

4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos:

- (i) Definir la metodología de trabajo y revisar información secundaria.
 - Proponer una metodología sólida de levantamiento y análisis de información cuantitativa y cualitativa, que deberá emplear al menos los siguientes mecanismos: (a) encuestas presenciales; (b) encuestas telefónicas o por SMS; y (c) entrevistas con usuarias. La firma deberá analizar una muestra representativa de la población objeto de análisis
 - Presentar la metodología a desarrollar para cada uno de los mecanismos de relevamiento de información, la cual será aprobada por las entidades locales correspondientes y el Banco
 - Hacer una revisión detallada de la información secundaria relevante para el estudio y que se encuentre disponible para las ciudades de Lima y Callao. Identificar los documentos ya elaborados que contengan una caracterización de los viajes en la zona definida y que pueden incluir encuestas de movilidad, el modelo de transporte y otra información que sea necesaria. También identificará las políticas que se hayan diseñado e implementado con el fin de mejorar la experiencia de viaje entre las usuarias del sistema de transporte. Identificar y analizar estudios y reportes que hayan sido utilizados para el diseño de políticas de género y transporte que contengan información relevante, así como experiencias internacionales aplicables
 - Geolocalizar la información cuantitativa levantada en alguna herramienta informática tipo GIS
 - Las variables a analizar deberán incluir entre otras: lugar de origen y destino, motivo del viaje, número de viajes realizados al día, encadenamiento de viajes, si viaja sola o con acompañantes (niños, adultos mayores, personas con discapacidad), número de transbordos, percepción de seguridad en la ruta, necesidades de mejora en la infraestructura, asequibilidad financiera y otros indicadores socio-

económicos como: nivel de escolaridad, situación laboral, nivel de ingresos, uso de tecnologías de la información, estado civil

- (ii) Tomar información primaria – encuestas presenciales.
 - Capacitar en perspectiva de género a quienes apliquen las encuestas
 - Aplicar encuestas presenciales de acuerdo con la metodología definida. Procesar la información a través de un sistema de procesamiento de datos confiable con un nivel de confiabilidad igual o superior al 95%
 - Producir un análisis estadístico de la información relevada y las bases de datos construidas como parte de esta actividad
- (iii) Tomar información primaria – encuestas telefónicas o por SMS.
 - Desarrollar encuestas telefónicas o por SMS de acuerdo con la metodología definida. Procesar la información a través de un sistema de procesamiento de datos confiable con un nivel de confiabilidad igual o superior al 95%
 - Producir un análisis estadístico con la información relevada y las bases de datos construidas como parte de esta actividad
- (iv) Tomar información primaria – Entrevistas.
 - Capacitar en perspectiva de género a quienes desarrollen las entrevistas
 - Detallar en la metodología, entre otros, el método de selección de los participantes, el contenido de los cuestionarios, la duración de las entrevistas, el lugar en el que se desarrollarán, etc.
 - Diseñar el cuestionario de las entrevistas. Este cuestionario deberá ser aprobado por los equipos locales y el equipo técnico del BID antes de uso
 - Obtener consentimiento informado por escrito de los participantes de las entrevistas, utilizando un formulario consensuado con el equipo técnico del BID. Proteger la identidad de todos los participantes tanto en el reporte como en la toma de notas (en cada entrevista o reclutamiento, se incluirá una introducción/explicación en la cual se describe el propósito del estudio, el carácter voluntario de la entrevista y la protección de la información obtenida). En cada entrevista, incluir preguntas para recolectar información básica acerca del contexto socioeconómico de las participantes
 - Realizar las entrevistas
- (v) Informe final: resultados, propuestas y recomendaciones -Desarrollo de perfiles de usuarias de transporte público en las ciudades de Lima y Callao y definición de propuestas y recomendaciones para mejorar su calidad de viaje.
 - Desarrollar los perfiles de mujeres usuarias del sistema de transporte de Lima y Callao de acuerdo con la metodología propuesta. Los

expertos de la firma consultora partirán de este informe para generar un análisis más profundo, que contemple elementos teóricos adaptados al contexto local. Definir cuáles son las necesidades de infraestructura y servicios asociados para cada uno de los perfiles y proponer líneas de acción para su potencial implementación

- Procesar y analizar la información recolectada, generar conclusiones fundamentadas y proponer mejoras en la política. Incluir en este punto una matriz DOFA u otra herramienta similar para ilustrar sus propuestas
- Preparar, en acompañamiento al informe final, una presentación que incluya al menos los objetivos, metodología y los principales hallazgos de la consultoría

V. Productos esperados y calendario del proyecto

5.1 El consultor deberá presentar los siguientes informes:

- (i) **Entregable 1.** A los 5 días de iniciado el contrato se deberá entregar el documento que detallará la estructura de las actividades a llevar a cabo y deberá ser entregado como anexo al contrato firmado.
- (ii) **Entregable 2.** A los 30 días de iniciado el contrato, se deberá entregar un primer informe que incluya las actividades relacionadas con la definición de la metodología de trabajo y la revisión de la información secundaria.
- (iii) **Entregable 3.** A los 60 días de iniciado el contrato, el consultor deberá entregar un segundo informe que incluya las actividades relacionadas con la aplicación de las encuestas presenciales. El tercer entregable debe incluir una versión final del entregable 2 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- (iv) **Entregable 4.** A los 90 días de iniciado el contrato, el consultor deberá entregar un tercer informe que incluya las actividades relacionadas con la aplicación de las encuestas telefónicas o por SMS. El cuarto entregable debe incluir una versión final del entregable 3 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- (v) **Entregable 5.** A los 120 días de iniciado el contrato, el consultor deberá entregar un tercer informe que incluya las actividades relacionadas con la realización de las entrevistas. El quinto entregable debe incluir una versión final del entregable 4 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- (vi) **Entregable 6.** A los 150 días de iniciado el contrato, la firma consultora entregará un informe detallado de la metodología, que incluya tanto los elementos cualitativos como cuantitativos de la misma, relacionados con la toma de información: encuestas y entrevistas. Al informe se deben adjuntar los datos completos, incluyendo estadísticas y bitácoras que hayan surgido del levantamiento de información y análisis en formato electrónico. El sexto entregable debe incluir una versión final del entregable 5 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.

- (vii) **Entregable 7.** A los 180 días de iniciado el contrato, la firma consultora entregará un informe final que incluya todas las actividades relacionadas en estos términos de referencia. Este informe debe ser autocontenido. El informe debe incluir un resumen ejecutivo. El séptimo entregable debe incluir una versión final del entregable 6 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.

5.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

VI. Cronograma de pagos

6.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

6.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

- (i) **Primer pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el primer entregable.
- (ii) **Segundo pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el segundo entregable.
- (iii) **Tercer pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el tercer entregable.
- (iv) **Cuarto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el cuarto entregable.
- (v) **Quinto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el quinto entregable.
- (vi) **Sexto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el sexto entregable.
- (vii) **Séptimo pago** equivalente al 20% del monto total de contrato después a la presentación y aprobación del informe final de la consultoría, el cual incorporará las observaciones del Banco y de las entidades de Lima y Callao que correspondan.

VII. Calificaciones

7.1 Experiencia específica comprobable de mínimo cinco (5) años en levantamiento y

análisis de información de transporte urbano, movilidad y estudios de género. La firma consultora deberá contar con un equipo dedicado al proyecto de no menos de 4 personas. Dos de estas personas deben contar con especialización o Maestría en planeación urbana, transporte, economía urbana, movilidad u otras ciencias afines. Al menos uno deberá contar con maestría o especialización en economía, estadística o áreas afines. Al menos uno con conocimiento del sistema de transporte urbano local. Al menos dos especialistas deberán contar con experiencia en diseño/implementación de políticas de género en el contexto urbano. Todos deberán demostrar al menos 5 años de experiencia específica. Los expertos deberán estar a lo largo de todo el proceso, y participar activamente en cada una de las etapas, incluyendo la revisión de la literatura, la recolección de datos, los análisis y la redacción de entregables.

- 7.2 La firma consultora deberá demostrar experiencia en el levantamiento de información primaria cuantitativa y cualitativa, experiencia en análisis de datos en las áreas de transporte urbano y género u otros similares.
- 7.3 Deseable experiencia en georreferenciación de información demográfica.
- 7.4 La firma consultora deberá tener habilidades para gestionar proyectos, trabajar en equipo con el coordinador de la consultoría y los consultores asignados por el Banco. Deberá contar con habilidades para desarrollar diagnósticos y caracterización de población, diseñar y aplicar encuestas y conocer el funcionamiento de los sistemas de movilidad urbana.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Rafael Capristan (RCAPRISTAN@iadb.org) Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE) y Laureen Montes, División de Transporte (INE/TSP). De igual modo, copiar en todas las comunicaciones a Diana Galarza (DIANAGAL@iadb.org) consultora de transporte (TSP/Cpe) La aprobación de los productos de la consultoría está condicionada al visto bueno técnico que deberá manifestar por escrito el equipo técnico de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA IDENTIFICACIÓN DE LA BRECHA DE
INFRAESTRUCTURA CICLISTA URBANA EN LIMA Y CALLAO, PERÚ – CARACTERIZACIÓN
DE LA DEMANDA DE VIAJES PARA EL MODO BICICLETA****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establecido en 1959, es la principal fuente de financiamiento para proyectos de desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe (ALC).
- 1.2 Las primeras ciclovías de Lima se comenzaron a construir en 1995, en la vía Panamericana Norte, en 2002 el Banco Mundial y el Foro Mundial para el Medio Ambiente (GEF, por sus siglas en inglés) iniciaron el proyecto “Humanizando el Transporte para Lima Callao con Calidad de Vida”, en el cual contemplaron un componente de promoción e infraestructura para la bicicleta. GEF realizó también el Plan Maestro de Ciclovías para Lima y Callao 2005-2025, el cual propone 300 km nuevos que se sumaban a los ya existentes 60km de ciclovías en 2005. El PLAM 2035, Plan de Desarrollo Urbano para Lima Metropolitana al 2035, que se quedó en etapa de formulación y no fue adoptado oficial, proponía una red de ciclovías de 750km¹². Adicionalmente distintos distritos de la ciudad han tenido sus propias iniciativas y han ido fortaleciendo la red metropolitana en los últimos años.
- 1.3 Para 2015, la región tenía 2513 km de ciclovías, Bogotá y Río de Janeiro eran las ciudades con mayor cantidad de kilómetros segregados de infraestructura ciclista, desde entonces ciudades como Guadalajara y Santiago de Chile han venido trabajando intensamente en este tipo de infraestructura, promoviendo pilotos de “Zonas 30”, áreas diseñadas y señalizadas para que todos los automóviles transiten a una velocidad menor de 30 km/h, lo cual mejora las condiciones de circulación y seguridad vial para los usuarios. Lima para esa fecha poseía 141 km de ciclovías¹³.
- 1.4 En el año 2004 la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA) inicio estudios en Lima y Callao para la realización de un Plan Maestro de Transporte Urbano, el mismo que fue publicado en 2005 y actualizado en 2007 y 2013, de la última actualización se señaló que el modo bicicleta ocupaba sólo el 0,3% de los viajes en la ciudad, habiendo disminuido incluso este modo respecto al primer estudio de 2004 que contaba con una participación modal de 0,5% respecto a

¹² World Bank Group, Propuesta de actualización del Plan de Infraestructura Ciclovía para Lima y Callao, 2020.

¹³ BID, Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe – Guía para impulsar el uso de la bicicleta, 2015.

- todos los viajes¹⁴.
- 1.5 Desde 2013 hasta el día de hoy Lima ha tenido iniciativas distritales que han promovido el uso de la bicicleta; según la ONG Lima como vamos, al 2018 la partición modal hacia la bicicleta se ha incrementado hasta 1,1% en Lima, y aunque la muestra de esta encuesta no es comparable con la de una encuesta origen destino como la que se realizó en el Plan Maestro, ya se comienzan a visualizar la tendencia en encuestas similares realizadas anteriormente¹⁵.
 - 1.6 En el año 2019, el distrito de Miraflores, uno de los distritos más turísticos de la ciudad de Lima inauguró el primer sistema de bicicletas compartidas de la ciudad, llamada City bike Lima, esto inicio con 500 bicicletas y 50 estacionamientos con un distanciamiento promedio de 300 metros¹⁶, una iniciativa similar existió en el distrito financiero de Lima, San Isidro, sin embargo, este proyecto no progreso a pesar de que ya se había comenzado a instalar estacionamientos dentro del distrito.
 - 1.7 En el marco de la pandemia mundial del COVID 19, el transporte público ha sido uno de los grandes puntos de discusión internacionalmente, esto ha tenido especial importancia en Lima debido al deficiente sistema de transporte público actual, el cual ya venía colapsado; reiniciar la economía de la ciudad significaba volver a generar demanda de viajes (las cuales habían sido reducidas por la cuarentena que vivió el país) que volvería a ser cubierta por una oferta que con una degradada ocupación de las unidades, lo que eventualmente produciría un foco infeccioso dentro de la ciudad. Lima como Vamos realizó un estudio donde muestra la intención de cambiar de modo de transporte por motivo de la pandemia, uno de los grandes beneficiados es el modo bicicleta y scooter que pasan de 11,8% a 31,1% de los viajes¹⁷, aunque la muestra de la encuesta no es representativa, la tendencia indica que hay una alta valoración al cuidado de la salud y a reducir riesgos de contagios en los viajes de las personas.
 - 1.8 Lima al igual que otras ciudades, ha propuesto entre sus soluciones de movilidad en el marco del COVID 19, migrar modos convencionales hacia el uso de la bicicleta, esto mediante la promoción de infraestructura para los ciclistas, cubriendo un total de 301 km en tres etapas: primera etapa 145 km, segunda etapa 27 km, tercera etapa 129 km¹⁸.

II. Objetivos:

- 2.1 Identificar la necesidad de ciclovías en las ciudades de Lima y Callao a partir de datos de la demanda actual, así como de demanda futura en base a la promoción del uso de la bicicleta como un modo de transporte sostenible y con perspectiva de género.

III. Alcance

¹⁴ JICA, Data collection survey on urban transport for Lima and Callao Metropolitan Area, 2013.

¹⁵ Lima cómo vamos, IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao, 2018.

¹⁶ <https://www.citybikelima.com/>

¹⁷ Lima cómo vamos, Los efectos del #COVID19 en la movilidad de Lima y Callao, 2020.

¹⁸

- 3.1 El alcance del proyecto incluye mínimo los siguientes aspectos:
- (i) Caracterizar la demanda de transportes en el modo bicicleta diferenciada por género e identificar potenciales usuarios en una demanda inducida para Lima y Callao, se deberán considerar aspectos como: características sociodemográficas (edad, nivel de ingresos, nivel de educación, situación laboral, sexo, etc.), número de viajes realizados al día y encadenamiento de viajes, balance entre lugares de vivienda y trabajo, viajes realizados dentro y fuera de la hora pico, tipos de viaje, motivo de viajes, modos preferentes, duración del viaje, asequibilidad financiera al transporte, entre otros.
 - (ii) Identificar la infraestructura ciclista actual, analizar la brecha en función a correlaciones con ciudades latinoamericanas.
 - (iii) Proponer una red de ciclovías en función a la demanda inducida y futura para este modo de transportes.
 - (iv) Proponer una estrategia para la implementación de la red de ciclovías de Lima y Callao con perspectiva de género.

IV. Actividades principales

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos:
- (i) Definir la metodología de trabajo y revisar información secundaria.
 - Proponer una metodología sólida de levantamiento y análisis de información cuantitativa y cualitativa, que deberá emplear al menos los siguientes mecanismos: (i) encuestas presenciales; y (ii) entrevistas con usuarias. La firma deberá analizar una muestra representativa de la población objeto de análisis. Geolocalizar la información cuantitativa levantada en alguna herramienta informática tipo GIS
 - Presentar la metodología a desarrollar para cada uno de los mecanismos de relevamiento de información, la cual será aprobada por las entidades locales correspondientes y el Banco
 - Hacer una revisión detallada de la información secundaria relevante para el estudio y que se encuentre disponible para las ciudades de Lima y Callao. Identificar los documentos ya elaborados que contengan estrategias de desarrollo de ciclovías en la ciudad. También identificará las políticas que se hayan diseñado e implementado con el fin de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad, así como políticas de desarrollo sostenible en el país
 - Caracterizar la institucionalidad del transporte no motorizado en Lima y Callao, identificar a los involucrados
 - (ii) Tomar información primaria – encuestas presenciales.

- Detallar en la metodología, entre otros, el método de selección de los participantes, el contenido de la encuesta, su duración, el lugar en el que se desarrollarán, etc.
 - Diseñar la encuesta, así como un sistema de calificación y ponderación de las preguntas. La encuesta deberá ser aprobada por los equipos locales y el equipo técnico del BID antes de su uso
 - Realizar la encuesta
 - Producir un análisis estadístico de la información relevada y las bases de datos construidas como parte de esta actividad
- (iii) Tomar información primaria – Entrevistas.
- Detallar en la metodología, entre otros, el método de selección de los participantes, el contenido de los cuestionarios, la duración de las entrevistas, el lugar en el que se desarrollarán, etc.
 - Diseñar el cuestionario de las entrevistas. Este cuestionario deberá ser aprobado por los equipos locales y el equipo técnico del BID antes de uso
 - Obtener consentimiento informado por escrito de los participantes de las entrevistas, utilizando un formulario consensuado con el equipo técnico del BID. Proteger la identidad de todos los participantes tanto en el reporte como en la toma de notas (en cada entrevista o reclutamiento, se incluirá una introducción/explicación en la cual se describe el propósito del estudio, el carácter voluntario de la entrevista y la protección de la información obtenida). En cada entrevista, incluir preguntas para recolectar información básica acerca del contexto socioeconómico de las participantes
 - Realizar las entrevistas
- (iv) Tomar información de campo – Levantamiento físico.
- Realizar un mapa de ciclovías con información pública
 - Realizar una estrategia para levantamiento de información en campo, se buscará corroborar la información pública de posición de ciclovías, además se deberá levantar otras características como estado, secciones, materiales, etc.
 - Diseñar un plan de seguridad para los técnicos que realizarán el levantamiento de información en campo
 - Realizar mapa GIS con las características actuales de las ciclovías en Lima
 - Proponer una configuración de red de ciclovías
- (v) Informe final: Identificación de la brecha de infraestructura ciclista urbana en Lima y Callao, Perú – Caracterización de la demanda de viajes para el modo bicicleta.

- Desarrollar el perfil del usuario de bicicletas en Lima y Callao, caracterizar también a la demanda posible demanda inducida por la construcción de ciclovías
- Proponer una red de ciclovías que cubran la demanda actual e inducida de viajes en este modo de transportes, al igual que una estrategia para conseguirlo
- Preparar, en acompañamiento al informe final, una presentación que incluya al menos los objetivos, metodología y los principales hallazgos de la consultoría

V. Productos esperados y calendario del proyecto

5.1 El consultor deberá presentar los siguientes informes:

- (i) **Entregable 1.** A los 5 días de iniciado el contrato se deberá entregar el documento que detallará la estructura de las actividades a llevar a cabo y deberá ser entregado como anexo al contrato firmado.
- (ii) **Entregable 2.** A los 30 días de iniciado el contrato, se deberá entregar un primer informe que incluya las actividades relacionadas con la definición de la metodología de trabajo y la revisión de la información secundaria.
- (iii) **Entregable 3.** A los 60 días de iniciado el contrato, el consultor deberá entregar un segundo informe que incluya las actividades relacionadas con la aplicación de las encuestas y entrevistas presenciales. El tercer entregable debe incluir una versión final del entregable 2 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- (iv) **Entregable 4.** A los 90 días de iniciado el contrato, el consultor deberá entregar un tercer informe que incluya las actividades relacionadas al levantamiento de la infraestructura ciclista, el informe debe incluir mapas GIS de situación actual. El cuarto entregable debe incluir una versión final del entregable 3 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- (v) **Entregable 5.** A los 120 días de iniciado el contrato, la firma consultora deberá entregar un cuarto informe que incluya un análisis de brechas de infraestructura ciclista en la ciudad. El quinto entregable debe incluir una versión final del entregable 4 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- (vi) **Entregable 6.** A los 150 días de iniciado el contrato, la firma consultora entregará un quinto informe detallado de la metodología, que incluya tanto los elementos cualitativos como cuantitativos de la misma, relacionados con la toma de información: encuestas y entrevistas. Al informe se deben adjuntar los datos completos, incluyendo estadísticas y bitácoras que hayan surgido del levantamiento de información y análisis en formato electrónico. El sexto entregable debe incluir una versión final del entregable 5 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.

- (vii) **Entregable 7.** A los 180 días de iniciado el contrato, la firma consultora entregará un sexto informe detallado de propuesta de red de ciclovías para Lima y Callao, el informe debe incluir un mapa GIS de la propuesta. El séptimo entregable debe incluir una versión final del entregable 6 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
 - (viii) **Entregable 8.** A los 210 días de iniciado el contrato, la firma consultora entregará un informe final que incluya todas las actividades relacionadas en estos términos de referencia. Este informe debe ser autocontenido. El informe debe incluir un resumen ejecutivo. El séptimo entregable debe incluir una versión final del entregable 6 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de Lima y Callao realicen.
- 5.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

VI. Cronograma de pagos

- 6.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 6.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el primer entregable.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 10% del monto total del contrato después de haber recibido el Banco a satisfacción, el segundo entregable.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 10% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el tercer entregable.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 10% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el cuarto entregable.
 - (v) **Quinto pago** equivalente al 10% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el quinto entregable.
 - (vi) **Sexto pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el sexto entregable.

- (vii) **Séptimo pago** equivalente al 15% del monto total de contrato después de haber recibido a satisfacción del Banco y las entidades de Lima y Callao correspondientes, el séptimo entregable.
- (viii) **Octavo pago** equivalente al 20% del monto total de contrato después a la presentación y aprobación del informe final de la consultoría, el cual incorporará las observaciones del Banco y de las entidades de Lima y Callao que correspondan.

VII. Requisitos mínimos:

- 7.1 Experiencia específica comprobable de mínimo cinco (5) años en levantamiento y análisis de información de transporte urbano, movilidad y estudios de género. La firma consultora deberá contar con un equipo dedicado al proyecto de no menos de 4 personas. Dos de estas personas deben contar con especialización o Maestría en planeación urbana, transporte, economía urbana, movilidad u otras ciencias afines. Al menos uno deberá contar con maestría o especialización en economía, estadística o áreas afines. Al menos uno con conocimiento del sistema de transporte urbano local. Al menos dos especialistas deberán contar con experiencia en diseño/implementación de políticas de incentivo al uso de la bicicleta en el contexto urbano. Todos deberán demostrar al menos 5 años de experiencia específica. Los expertos deberán estar a lo largo de todo el proceso, y participar activamente en cada una de las etapas, incluyendo la revisión de la literatura, la recolección de datos, los análisis y la redacción de entregables.
- 7.2 La firma consultora deberá demostrar experiencia en el levantamiento de información primaria cuantitativa y cualitativa, experiencia en análisis de datos en el área de transporte urbano.
- 7.3 Deseable experiencia en georreferenciación de información demográfica.
- 7.4 La firma consultora deberá tener habilidades para gestionar proyectos, trabajar en equipo con el coordinador de la consultoría y los consultores asignados por el Banco. Deberá contar con habilidades para desarrollar diagnósticos y caracterización de población, diseñar y aplicar encuestas y conocer el funcionamiento de los sistemas de movilidad urbana.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Rafael Capristan (RCAPRISTAN@iadb.org) Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE). De igual modo, copiar en todas las comunicaciones a Diana Galarza (DIANAGAL@iadb.org) consultora de transporte (TSP/Cpe) La aprobación de los productos de la consultoría está condicionada al visto bueno técnico que deberá manifestar por escrito el equipo técnico de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**DIVISIÓN DE TRANSPORTE****SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA DESARROLLO E INVESTIGACIÓN EN LA GENERACIÓN DE PRODUCTOS DE CONOCIMIENTO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LIMA Y CALLAO****(PE-T1446)****TÉRMINOS DE REFERENCIA (TdR)****I. Antecedentes**

- 1.1 Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 Lima, la capital de Perú, concentra aproximadamente 9,5 millones de habitantes (32,3% de la población del país), su tasa de crecimiento poblacional promedio en el periodo 2007-2017 fue de 1,2% siendo uno de los más importantes y manteniéndose arriba de la media (0,7%)¹⁹, la ciudad además concentra aproximadamente el 50% del aporte al PBI nacional, en la actualidad está considerada el centro político, económico, industrial, cultura, financiero y comercial del país. En el Perú durante el siglo XX se vivieron importantes procesos migratorios hacia la ciudad capital, razón por la cual esta concentra gran parte de la población nacional; al incrementarse la población, también se incrementaron los asentamientos urbanos y por tanto la demanda de viajes; actualmente se generan aproximadamente 24,5 millones de viajes por día hábil, 164,2 viajes por semana y 687,5 viajes por mes; siendo el promedio de viajes por persona de 2,3 viajes por día.
- 1.3 El tráfico en Lima es valorado como el segundo problema más importante de la ciudad después de la inseguridad²⁰; el rápido crecimiento de la ciudad y la promoción al automóvil han creado un parque automotor que sobrepasa la capacidad de su infraestructura vial. El limitado espacio sugiere soluciones de uso del espacio más eficientes, esto es migrar hacia una movilidad urbana sostenible.
- 1.4 Lima ha venido desarrollando en los últimos años grandes sistemas de transporte público masivo como el Metropolitano y la Línea 1 del metro, y aunque los sistemas antes mencionados han mejorado la oferta de transporte en la ciudad, aún el 65% de los viajes son cubiertos por el transporte público (buses, microbuses y combis), mientras que tan solo el 5% de los viajes son realizados en transporte público masivo (metropolitano y Línea 1)²¹. Adicionalmente, en el sistema de buses tradicionalmente predomina el uso de combis, unidades pequeñas muy usadas y valoradas por los usuarios por su gran adherencia a la

¹⁹ (INEI, 2018)

²⁰ Lima Cómo Vamos, IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao, 2018.

²¹ (BID, 2017)

ciudad y viajes puerta a puerta, sin embargo, las combis al igual que el transporte informal compiten de tal manera que cada unidad busca maximizar su utilidad individual en detrimento de la utilidad del sistema, realizando grandes recorridos, con muchas paradas y gran degradación de la tasa de ocupación en sus unidades.

- 1.5 Debido a lo anterior, es imprescindible empezar una ruta hacia el transporte sostenible en la ciudad de Lima para responder a la demanda de transporte actual, por lo cual, se debe fortalecer las medidas que promuevan el uso de transporte público, ya sea por sistemas de buses o sistemas de metros, así como su desarrollo en infraestructura, al igual que el uso de modos no motorizados como la caminata o la bicicleta. Dentro de esas medidas sobresale continuar la implementación de las líneas de metro de la ciudad de Lima, incorporar herramientas tecnológicas que permita mejorar las condiciones de los sistemas; desarrollar iniciativas que mejoren las condiciones de género en los sistemas, y promover el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible. Todo lo anterior, considerando también la emergencia sanitaria que vive el país a causa de la pandemia por el COVID-19, donde se deberán desarrollar medidas que ayuden a disminuir o controlar la probabilidad de contagios en los sistemas de transporte de la ciudad.
- 1.6 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú (MTC) fue creada oficialmente en diciembre de 2018 y su principal función es integrar y articular el transporte público urbano de Lima y Callao. Una de las principales razones de su creación fue mejorar la coordinación de las instituciones y la visión de planificación conjunta entre Lima y Callao; actualmente la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (ATTE) ha sido absorbida por la ATU, institución relativamente nueva, por lo cual, es importante para la ATU su fortalecimiento institucional a partir de esta Cooperación Técnica, la cual le permita generar sus propios estudios, datos y conocimiento.
- 1.7 A fin de implementar un sistema de transporte sostenible, la ATU ha contratado una serie de estudios técnicos y actividades vinculados con transporte no motorizado, capacitación a operadores, sistema de recaudo, plan de movilidad, caracterización de la movilidad de las mujeres, etc. Adicionalmente, la ATU busca generar y difundir conocimiento a partir de la información que generen sus estudios.

II. Misión del equipo

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

III. Objetivo

- 3.1 Brindar servicio de consultoría para desarrollo e investigación en la generación de productos de conocimiento de transporte sostenible en Lima y Callao.

IV. Actividades principales

- 4.1 Brindar servicio de consultoría en desarrollo e investigación en la generación productos de conocimiento de transporte sostenible en Lima y Callao.
- (i) Identificar perfil de lectores y proponer un grupo de productos de conocimiento (nota técnica, videos, podcasts, etc).
 - (ii) Leer los estudios generados por la ATU en el marco de la Cooperación Técnica PE-T1446 y resumirlos.
 - (iii) Generar una propuesta de índice por cada producto de conocimiento.
 - (iv) Realizar un draft por cada producto de conocimiento.
 - (v) Diagramar los draft aprobados.
- 4.2 Para el desarrollo de las actividades mencionadas, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) proporcionará al consultor todo tipo de información necesaria sobre el proyecto.

V. Productos esperados y calendario del proyecto

- 5.1 Los productos serán identificados en el transcurso de la consultoría, incluyendo informes de avance, informes analíticos, planes de trabajo, resultados de talleres, entre otros. Los plazos para la entrega serán definidos por la persona designada por la ATU para la supervisión del contrato y la persona designada por el BID para su acompañamiento, en coordinación con el contractual.
- 5.2 La supervisión de los trabajos del contractual estará a cargo de un funcionario designado por el ATU en coordinación con el funcionario designado por el BID, quienes acordarán, antes de iniciar cada serie de actividades, la dedicación y duración de los trabajos, las fechas de entrega de los productos esperados y la dedicación de tiempo estimada.
- 5.3 Los informes elaborados por el contractual deberán remitirse de manera digital, y deberán estar debidamente ordenados por carpetas y archivos según corresponda para su fácil impresión.

VI. Requisitos mínimos

6.1 Ciudadanía:

- (iii) [*para PEC nacionales*] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
- (iv) [*para PEC internacionales*] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.

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

- 6.3 **Educación:** Ingeniero Civil, Urbanista, entre otros afines.
- 6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 10 años de experiencia en transporte sostenible, el experto deberá contar con maestría o especialización en planeamiento urbano, transporte, economía urbana, movilidad o ciencias afines.
- 6.5 **Idiomas:** español.

VII. Características de la Consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- (ii) **Duración del contrato:** 50 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 6 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** Lugar de residencia. El contractual realizará 3 viajes desde su lugar de residencia a Lima.
- (v) **Persona responsable:** Rafael Capristán (TSP/CPE).
- (vi) **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

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

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

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

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Visa y permiso de trabajo: El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al

Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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, y religión. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.