

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	República de Colombia
▪ Nombre de la CT:	Transporte marítimo y fluvial: Revisión de conectividad y estado de puertos y ríos de Colombia
▪ Número de CT:	CO-T1504
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Gibbet Camos (TSP/CCO), Jefe de Equipo; Natalia Sanz TSP/CCO, Jefe de Equipo Alterno; Agustina Calatayud, y Joao Sarolli (INE/TSP); Diana Galarza TSP/CCO; Natalia Ariza (CAN/CCO); Eugenio Hillman y Claudia Cárdenas (FMP/CCO); y Mónica Centeno y Andrea Azevedo (LEG/SGO)
▪ Taxonomía	Apoyo al Cliente
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	6 de febrero de 2019
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transporte de Colombia
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo a través de la Representación de la República de Colombia (TSP/CCO)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo De Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$400.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$100.000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	27 meses (24 meses período de ejecución)
▪ Fecha de Inicio Requerido:	15 de febrero de 2019
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CCO
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e Innovación; Integración Económica; y Sostenibilidad Medioambiental

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 **Contexto general.** Con una cuota cercana al 90% del comercio mundial, el transporte marítimo constituye la vía preferencial de acceso a los mercados internacionales. En este contexto, el funcionamiento eficiente de los puertos y la conectividad desde y hacia los mismos representan pilares clave para la competitividad de una economía. En los últimos años, el sector se ha caracterizado por profundos cambios en la industria (creciente integración vertical y horizontal), reducción del número de rutas, incremento del tamaño de los buques y una mayor competencia entre puertos para captar tráfico marítimo, incluyendo importantes inversiones en infraestructura.

Estudios recientes evidencian que estas tendencias se acentuarán en el futuro, con la consecuente necesidad de un país de mejorar el desempeño del sector en su conjunto y asegurar así su participación en el comercio internacional (UNCTAD, 2018). Si bien Colombia ha mejorado su posicionamiento internacional (por ejemplo, pasando del puesto 107 al 77 sobre 133 en el *ranking* de calidad portuaria del Foro Económico Mundial), persisten desafíos como la interfase puerto-ciudad, y la conectividad de los puertos con sus *hinterlands*, la planificación y supervisión del sector, que hacen necesario un rediseño de la política pública relacionada.

- 2.2 Datos del Gobierno de Colombia (GdC) muestran una importante relación entre el desempeño del Producto Interno Bruto (PIB) nacional y el comercio exterior. Específicamente en 2012, el PIB nacional presentó un crecimiento de 4% y, en términos del comercio exterior, las importaciones crecieron en un 31%, y las exportaciones en 19% respecto al año 2010. Entre las razones estructurales de este crecimiento económico nacional, se encuentran: el incremento de la inversión extranjera directa, las exportaciones de origen minero – energético, la tendencia incremental de sus precios internacionales y el mejoramiento en la eficiencia del sector productivo en el país.
- 2.3 El país todavía reconoce la necesidad de actualizar y mejorar las políticas públicas que afectan el transporte marítimo y que están relacionadas con cinco puntos: (i) la conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias; (ii) respecto a las regiones en que conviene establecer puertos; (iii) inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, e inversiones privadas que deben estimularse; (iv) metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias; y (v) metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias.
- 2.4 La red fluvial de Colombia tiene una longitud total de 24.725 km. Dentro de esta red, se destaca el río Magdalena, el cual posee una extensión de 1.550 km, de los cuales 1.024 km son aptos para la navegación. El tramo navegable se encuentra ubicado entre La Dorada y Barranquilla (909 km) o, inclusive, Cartagena si se accede vía Canal del Dique (15 km). El río Magdalena es la principal arteria fluvial del país para el desarrollo económico y para el transporte de carga y pasajeros. Pese a su potencial, el transporte fluvial representa solo el 2% de las toneladas movilizadas y 1,1% de los pasajeros transportados. En este contexto, el Plan Maestro de Transporte Intermodal¹ destaca la necesidad de integrar el transporte fluvial a la red de infraestructura del país, para una mejor conexión de economías y regiones. Del mismo modo, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022² señala la necesidad de planificar una red de transporte integral en cuanto a sus diferentes modos, a fin de disminuir tiempos de viaje, costos logísticos y barreras a la competitividad. En efecto, Colombia es poco competitiva en el proceso de comercio exterior, principalmente debido a los altos costos de transporte derivados de la deficiente infraestructura de carreteras y la inexistencia de otras alternativas. Los costos de manejo y transporte de carga en la importación y exportación de bienes tienen una participación de 78,76% en los costos totales de una operación de comercio exterior³.
- 2.5 El modo fluvial presenta ventajas comparativas para el transporte de carga y pasajeros, tales como optimización de costos y volúmenes de carga y menor emisión

¹ Véase <https://www.ani.gov.co/planes/plan-maestro-de-transporte-intermodal-22006>

² Véase <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/PND-2018-2022-Interactivo.pdf>

³ Véase Informe Doing Business del Banco Mundial (2013).

de gases de efecto invernadero, entre otros, presentando un potencial de competitividad en términos de operatividad. Estas ventajas comparativas, serán ampliamente aprovechadas siempre y cuando se garantice la navegabilidad de las hidrovías y la existencia de una infraestructura adecuada, que permita atraer la carga de vocación fluvial y la inversión privada necesaria para el desarrollo logístico y portuario. En este contexto, el Documento Conpes 3758 de 2013 señala que los principales problemas del transporte fluvial en el país son: (i) factores físicos que afectan la navegabilidad; (ii) acceso no generalizado a sistemas de navegación (acceso a información por medio de tecnologías); (iii) conectividad limitada con los modos vial y férreo que impiden escenarios multimodales; (iv) niveles de transporte de carga y pasajeros limitados; (v) limitada dotación de infraestructura portuaria fluvial y de servicios de transporte y logística; (vi) gestión integral del recurso hídrico; y (vii) procesos erosivos y de transporte de sedimentos (podría afectar la navegabilidad).

- 2.6 Considerando estas ventajas, y las características del río Magdalena, se puede decir que el país no está aprovechando el río como vía más eficiente y sostenible del transporte de carga y de conexión del corazón productivo del país, el GdC ha tomado algunas acciones con el objetivo de obtener un sistema de transporte fluvial más competitivo, limpio y seguro. En 2013, Colombia y los Países Bajos firmaron el Convenio Interadministrativo de Cooperación N° 212 para estructurar y consolidar un Plan Maestro Fluvial (PMF), que permite rehabilitar la navegación por vías navegables extendidas para la integración de las regiones y el sistema de ciudades, impulsar la movilización de carga y pasajeros, y promover su articulación con otros modos de transporte. También de 2013, el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES 3758), presenta un plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena, el cual sería implementado bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP), según los términos establecidos por la Ley 1508 de 2012, y se encargaría de acciones orientadas al desarrollo y fortalecimiento de servicios de transporte, logísticos e intermodales, considerando el aprovechamiento sostenible de los servicios ecosistémicos del río. En este contexto, se requiere reforzar las acciones de política pública para el impulso y fomento de la navegabilidad en la principal hidrovía del país, permitiendo establecer planes concretos para la recuperación y fortalecimiento de las actividades socioeconómicas a lo largo de la cuenca del río.
- 2.7 En este contexto, el objetivo de esta CT es apoyar el diseño de políticas públicas en el sector de transporte marítimo y fluvial de Colombia. El valor agregado provisto por el BID mediante esta CT es la capacidad de identificar y proporcionar buenas prácticas y lecciones aprendidas nacionales e internacionales, para una mayor eficiencia en el diseño de las mencionadas políticas públicas. Esta CT se alinea con las siguientes prioridades de la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 del BID: (i) productividad e innovación, mediante la identificación de los requerimientos de infraestructura del país y diseño de un plan de acción para una logística eficiente; (ii) integración económica, mediante la consideración en el plan de acción para mejorar la conectividad del país con sus mercados internacionales; y (iii) sostenibilidad medioambiental, mediante el diseño de un plan de acción para estimular el cambio modal y la reducción de las emisiones provenientes del transporte de carga. También se alinea con la Estrategia del Banco (EBP) con Colombia 2015-2018 (GN-2832), en el área estratégica de productividad económica, al elevar la calidad de la infraestructura y el desarrollo urbano. Además, esta CT se alinea con los objetivos de la *Ordinary Capital Strategic Development Program for Infrastructure*

(OC-SDP), a través del fortalecimiento de las instituciones para mejorar las capacidades de planificación y ejecución, desarrollar marcos regulatorios sólidos y despolitizar las decisiones de inversión.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y RESULTADOS

- 3.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con dos componentes:
- 3.2 **Componente 1: Mejora de la eficiencia marítimo-portuaria.** Este componente apoyará las acciones de planificación y operación del sector marítimo-portuario realizadas por el Ministerio de Transporte de Colombia y el Departamento Nacional de Planeación, a través de: (i) estudio de prospectiva de flujos comerciales y de necesidad de expansión de capacidad portuaria; (ii) estudio sobre planificación y ordenamiento institucional del sector marítimo-portuario a nivel internacional y plan de acción para la reorganización institucional del sector marítimo-portuario; y (iii) diseño de un sistema de comunidad portuaria tipo, que posteriormente pueda ser adaptado a las características particulares de los diferentes puertos. El resultado esperado de este componente será incrementar la efectividad y eficiencia en la planificación, gobernanza y operación del sector marítimo-portuario.
- 3.3 **Componente 2: Fortalecimiento del transporte fluvial de carga.** Este componente apoyará las acciones de planificación y operación del sector fluvial realizadas por el Ministerio de Transporte de Colombia, a través de: (i) relevamiento de experiencias internacionales en materia de gestión institucional y operativa de hidrovías; (ii) estudio y diseño de acciones para fomentar la intermodalidad y el cambio modal del transporte de carga en Colombia, contribuyendo a una mayor sostenibilidad medioambiental; y (iii) estudio y plan de acción para el fortalecimiento institucional de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA). El resultado esperado de este componente será incrementar la efectividad y eficiencia en la planificación, gobernanza y operación del sector fluvial.
- 3.4 El presupuesto indicativo de esta CT es US\$500.000, de los cuales US\$400.000 serán financiados por el BID y US\$100.000 constituirán contrapartida local⁴. La tabla a continuación contiene el desglose presupuestario:

Presupuesto indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Componente 1	Mejora de la eficiencia marítimo-portuaria	135.000	50.000	185.000
Componente 2	Fortalecimiento del transporte fluvial de carga	265.000	50.000	315.000
	Total	400.000	100.000	500.000

- 3.5 La ejecución de esta CT estará a cargo de Gibet Camos (TSP/CCO), Especialista Sr. de la División de Transporte, quien a su vez actuará como punto focal en la

⁴ El aporte de contrapartida local de US\$100.000 será realizado en especie, mediante horas/hombre dedicadas por el personal del Ministerio de Transporte de Colombia.

Representación del BID en Colombia. Todos los costos relacionados con la ejecución de esta CT están incluidos en el presupuesto indicativo.

IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 Esta CT responde a la solicitud de la República de Colombia, a través del Ministerio de Transporte, de apoyo a la realización de estudios en temas marítimos y fluviales.
- 4.2 La agencia ejecutora será el BID, el cual actuará en coordinación con los actores relevantes de los sectores marítimo y fluvial del país (Ministerio de Transporte; Autoridades Portuarias; Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Ambiente; CORMAGDALENA; gobiernos locales, etc.), sector privado (compañías de transporte, dadores de carga, concesionarios, etc.) y otros actores relacionados. La ejecución por parte del BID se justifica en su experiencia en: (i) fortalecimiento institucional en el sector transporte ⁵ ; y (ii) intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales. Esta motivación para la ejecución por parte del Banco se alinea con las justificaciones establecidas en el punto d., Anexo 10, OP-1155-2.
- 4.3 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (b) Contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-1 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4) y (c) Contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-20. La Representación de la República de Colombia (TSP/CCO) actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones y será la encargada de la publicación de la solicitud de expresiones de interés, la elaboración de las listas cortas, el pedido de propuestas, la evaluación y selección de las firmas consultoras y consultores individuales, la negociación de los contratos y el seguimiento técnico. Los entregables de las consultorías, así como los bienes que se adquieran, deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.
- 4.4 El período de ejecución será de 24 meses y el plazo de desembolso será de 27 meses.

V. RIESGOS IMPORTANTES

- 5.1 El análisis realizado identificó como riesgo el bajo involucramiento de actores relevantes (ver párrafo 4.2) en las consultas necesarias para realizar los diagnósticos sectoriales. Este riesgo se encuentra mitigado por la estrecha colaboración existente entre INE/TSP con los actores públicos y privados relevantes en el país.

⁵ En particular, el Banco posee experiencia en el fortalecimiento del transporte fluvial, tanto a través del apoyo en el diseño y ejecución de obras de ingeniería (por ejemplo, en el Río Napo – véase <https://portal.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/estudios/04%20-%20Navegabilidad%20Rio%20Napo%20-%20Inf%20Final%20-%20Vol%20IV%20-%20Est%20Socio%20Economico.pdf>), como en la planificación y diseño de política pública para este modo (por ejemplo, el Plan Hidroviario del Sistema Fluvial Comercial Peruano).

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

7.1 Debido a la naturaleza de esta CT, no se han identificado riesgos medioambientales o sociales asociados con su implementación. De acuerdo con el *toolkit* de clasificación utilizado por el BID, la CT fue clasificada como Categoría “C” (ver filtros ambientales [SSF](#) y [SPF](#)).

Anexo Requeridos:

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



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20191220017151



23-01-2019

BANCO INTERAMERICANO
DE DESARROLLO
25 ENE 2019 AM10:56

Bogotá D.C.,

RAFAEL DE LA CRUZ
Representante en Colombia
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO - BID
Carrera 7 No. 71-21, Edificio Avenida Chile Torre B Piso 19
Bogotá D.C.

Asunto: COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE

Estimado Doctor Rafael:

De manera atenta y en el marco de las conversaciones que se han sostenido entre el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Ministerio de Transporte, me dirijo a usted para reiterar la importancia y pertinencia de realizar una cooperación técnica no reembolsable por valor de quinientos mil dólares (USD 500.000) con el objetivo de apoyar la realización de estudios en temas fluviales y marítimos.

Es importante resaltar que esta cooperación técnica no reembolsable promoverá que el transporte en la red fluvial, que hoy representa solo el 2% del total de toneladas movilizadas en el país (datos Ministerio de Transporte 2017) y el 1,1% de los pasajeros nacionales movilizadas (datos Ministerio de Transporte 2016) se fortalezca a través del impulso de la navegabilidad del río Magdalena, la implementación del Plan Maestro Fluvial, el fortalecimiento de la infraestructura fluvial para el movimiento de carga y pasajeros en las cuencas hídricas que conecten a la Colombia Profunda.

Asimismo, permitirá fortalecer la competitividad portuaria, teniendo en cuenta que más del 96% del comercio exterior se realiza a través del modo marítimo, y a pesar de que en este segmento se ha invertido en modernización de equipos, ampliación o construcción de infraestructura portuaria, señalización, control de tráfico, cartografía náutica y profundizaciones de los canales de acceso a Buenaventura y Cartagena, persisten retos en materia de dragados, en la definición de lineamientos y estrategias para la expansión portuaria, en el esquema tarifario, en los mecanismos para solucionar conflictos ciudad-puerto y en la gobernanza de la autoridad portuaria.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



El Ministerio de Transporte como beneficiario de la mencionada cooperación técnica, no reembolsable solicita al Banco ser el ejecutor de todos los componentes de dicha operación. Lo anterior, en consideración a la necesidad del Gobierno Nacional de hacer expedito el proceso de ejecución de los recursos y contar con el apoyo y experiencia del Banco en el diseño y desarrollo de este tipo de iniciativas.

El Ministerio de Transporte se compromete a apoyar la ejecución de la cooperación en todos los aspectos de seguimiento técnico del proyecto, en el marco de sus competencias legales.

Agradeciendo su atención, reciba un cordial saludo.

Cordialmente

ANGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte

Copias: Dra. Angela María Ospina de Nicholls – Directora APC – Colombia. Carrera 10 No. 97A-13 Torre A Piso 6.
Edificio Bogotá Trade Center
Dr. Luis Felipe Lota – Director de Infraestructura y Energía Sostenible DNP. Calle 26 No. 13-19
Dra. Mónica Peñuela Jaramillo – Subdirectora de Crédito DNP. Calle 26 No. 13-19

Elaboró: Marisol Alfonso

Proyectó: Isabel Agudelo – Jefe Oficina de Regulación Económica

Revisó: Diego Morales – Jefe Oficina Asesora de Planeación

Fecha de elaboración: 23/01/2019



APC-COLOMBIA
Agencia Presidencial de Cooperación Internacional

Código: A-FO-103 - Versión: 04 - Fecha: Marzo 01 de 2017



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No: 20193000004851

Bogotá, D.C., 2019-03-04

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

ASUNTO: Remisión concepto técnico proyecto de cooperación técnica no reembolsable "Transporte marítimo y fluvial: Revisión de conectividad y estado de puertos y ríos de Colombia".

Estimado Señor de la Cruz,

Cordial saludo,

Hemos recibido la iniciativa de cooperación no reembolsable "Transporte marítimo y fluvial: Revisión de conectividad y estado de puertos y ríos de Colombia", la cual será financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo- BID por valor de US \$500.000. El objetivo general de la cooperación técnica no reembolsable es apoyar el diseño de políticas públicas en el sector de transporte marítimo y fluvial de Colombia. El valor agregado provisto por el BID mediante esta CT es la capacidad de identificar y proporcionar buenas prácticas y lecciones aprendidas nacionales e internacionales, para una mayor eficiencia en el diseño de las mencionadas políticas públicas. La entidad pública beneficiaria será el Ministerio de Transporte de Colombia. El aporte de contrapartida local será realizado en especie, mediante horas/hombre dedicadas por el personal del Ministerio de Transporte de Colombia.

La cooperación técnica prevé mejorar la eficiencia marítima portuaria y el fortalecimiento del transporte fluvial de carga. El transporte y la facilitación del comercio, que son las esferas básicas de la logística comercial, abarcan actividades de importancia estratégica para la globalización del comercio, las cadenas de suministro y la interconectividad económica mundial. Se trata de factores posibilitadores y transversales que están profundamente arraigados en la agenda del desarrollo sostenible 2030 y resultan necesarios para el logro, tanto directa como indirectamente, de varios Objetivos.

La cooperación se encuentra alineada con el objetivo No 16 Paz, Justicia e Instituciones sólidas "16.b: Promover y aplicar leyes y políticas no discriminatorias en favor del desarrollo sostenible" y el objetivo No

8 Trabajo decente y crecimiento económico "8.2: Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación".

En virtud de lo expuesto anteriormente, APC Colombia emite su No Objeción frente al proyecto. Adjuntamos su concepto técnico favorable con número de radicado Nro 20193100092791 al proyecto elaborado por parte del Departamento Nacional de Planeación.

Atentamente,



KAREN MENDOZA MANJARRES

Directora de Gestión de Demanda de Cooperación Internacional

Anexos:

Copia:

Proyectó: CLARA JULIANA BOTERO FITZGERALD

Revisó:

Results Matrix

Outcomes

Outcome: 1 Institutional and policy quality in national and subnational public sector entities strengthened - River transport							
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	EOP	
1.2 A robust plan that increases river transportation efficiency		# reports	0.00	2018	Policy design approved by the Government	P	
						P(a)	
						A	
Outcome: 2 Institutional and policy quality in national and subnational public sector entities strengthened - Ports and marine							
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	EOP	
2.1 More efficiency on trade, integration and logistics		# reports	0.00	2018	Policy design approved by the Government	P	
						P(a)	
						A	

CRP Indicator

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 Mejora de la eficiencia marítimo-portuaria						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
1.1 Feasibility study completed	Study presenting a demand forecast for the international trade	Studies (#)	0	2019	Studies developed and approved to the satisfaction of the Bank	P	1		1	P	70000		70000	Institutional Development	INF	
						P(a)			0	P(a)			0			
						A				A						
1.2 Institutional development plan implemented	International benchmark for a new institutional proposal	Plans (#)	0	2019	Project/Policies presented and approved to the satisfaction of the Bank	P	1		1	P	75000		75000	Institutional Development	INF	
						P(a)			0	P(a)			0			
						A				A						
1.3 Institutional strengthening programs delivered	Incrementar la efectividad y eficiencia en la planificación, gobernanza y operación del sector	Programs (#)			Studies developed and approved to the satisfaction of the Bank	P	1		1	P	40000		40000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)			0	P(a)			0			
						A				A						
2 Fortalecimiento del transporte fluvial de carga						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP			
2.1 Feasibility study completed	Management benchmark of international institutions, fluvial transportation	Studies (#)	0	2019	Studies developed and approved to the satisfaction of the Bank	P	1		1	P	120000		120000	Institutional Development	INF	
						P(a)			0	P(a)			0			
						A				A						
2.2 Project proposal developed	Studies and designs focused on stimulating intermodal transportation	Proposals (#)	0	2019	Studies developed and approved to the satisfaction of the Bank	P	1		1	P	110000		110000	Institutional Development	INF	
						P(a)			0	P(a)			0			
						A				A						
2.3 Institutional strengthening programs delivered	Studies and designs aimed to the institutional strengthening of Cormagdalena	Programs (#)	0	2019	Project/Policies presented and approved to the satisfaction of the Bank	P	1		1	P	85000		85000	Institutional Development	INF	
						P(a)			0	P(a)			0			
						A				A						

Other Cost

Total Cost

	2019	2020	2021	Total Cost
P	\$190,000.00	\$310,000.00		\$500,000.00

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL: REVISIÓN DE CONECTIVIDAD Y ESTADO DE PUERTOS Y RÍOS DE COLOMBIA
(CO-T1504)**

**CONSULTORÍA EN CONSULTORÍA EN DISEÑO Y MODELACIÓN HIDRÁULICA PARA LAS OBRAS DE ENCAUZAMIENTO
EN EL RÍO MAGDALENA**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. CONTEXTO

- 1.1 En abril de 2007, se presentó a Cormagdalena, el informe titulado “Estudios y Diseños de Obras de Encauzamiento en el río Magdalena en el sector comprendido entre Puerto Berrío – Barrancabermeja”.
- 1.2 En dicho estudio se sentaron las bases, metodologías y criterios para el diseño de las obras de encauzamiento, siguiendo los planteamientos del Asesor Max Lamb, ex funcionario del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE), quien había participado en la concepción, planeación, diseño, construcción y mantenimiento de obras similares en ríos de los Estados Unidos. La experiencia del asesor fue significativa, puesto que las obras que se diseñaron para el Magdalena son análogas a las que el USACE ha implementado exitosamente en varios miles de kilómetros navegables del sistema Mississippi, en especial en los tributarios que son del tamaño del río Magdalena (Ohio, Red River, alto Missouri y Arkansas).
- 1.3 Posteriormente, en octubre de 2009, se presentó el informe final sobre los “Diseños definitivos de las obras de encauzamiento para Navegación en los sectores 2 a 5 del tramo del río Magdalena comprendido entre Puerto Berrío y Barrancabermeja”.
- 1.4 Estos trabajos de consultoría sirvieron de base para que Cormagdalena resolviera proseguir con los diseños de obras de encauzamiento hasta Puerto Salgar, con los mismos criterios técnicos, dejando así las bases para la contratación de obras para mejorar la navegabilidad del río Magdalena hasta 256 km arriba de Barrancabermeja.
- 1.5 En octubre de 2011, se presentó el informe final sobre los “Diseños de las obras de encauzamiento para Navegación del río Magdalena en el sector comprendido entre Puerto Salgar y Puerto Berrío”. Para esta consultoría se contó con la Asesoría del ing. Robert Davinroy del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos – USACE, Distrito de Saint Louis, quien trabajó con Max Lamb y también tiene una gran experiencia en la concepción, planeación, diseño, construcción y mantenimiento de obras fluviales y encauzamiento de ríos para navegación.
- 1.6 El consultor recomendó que los sectores que se habían diseñado en el 2007 y 2009, entre Puerto Berrío y Barrancabermeja, debían ser revisados y ajustados, pues los diseños para ese tramo se habían efectuado hacía varios años y, puesto que los ríos son uno de los elementos más dinámicos de la naturaleza, muy posiblemente se habían realizado cambios morfológicos debidos a que, desde finales de 2010 hasta finales de 2011, se habían presentado tres temporadas invernales muy fuertes como consecuencia del fenómeno de La Niña, la primera a finales del 2010, la segunda entre Abril y Mayo del 2011 y la tercera temporada invernal severa en Octubre de 2011. Los cambios

morfológicos resultantes de estos eventos hidrológicos podrían haber tenido la consecuencia de dejar obsoletos partes de los diseños ya realizados.

- 1.7 Atendiendo esta recomendación, Cormagdalena realizó los ajustes requeridos a los diseños para el tramo Puerto Berrío - Barrancabermeja, que se habían terminado en abril de 2007 (sector 1) y octubre de 2009 (sectores 2, 3, 4 y 5).
- 1.8 En el año 2013 se entregó el informe de los “Diseños de las obras de encauzamiento del río Magdalena en el sector Barrancabermeja – Regidor”, recogen toda la experiencia anterior y la consolidan en un producto de una alta calidad y estándar para este tipo de trabajos.
- 1.9 Cormagdalena como entidad encargada de recuperar y mantener la navegación en el río Magdalena, desde el año 2013 estructura un contrato de concesión en donde se encargará al privado de la construcción de las obras de encauzamiento para estabilizar un canal navegable con caudales de verano, así como de la ejecución de los dragados de mantenimiento del canal navegable.

II. OBJETIVOS

- 2.1 Identificar a través de la modelación computacional, el comportamiento hidráulico y morfológico del canal navegable y de los sedimentos en el tramo de intervención entre Barrancabermeja y San Pablo (aproximadamente 50 km).
- 2.2 Realizar las observaciones y recomendaciones pertinentes a los requerimientos de estudios, diseños y tipología de obras, a efectos que el futuro concesionario logre con las obras de encauzamiento el propósito de estabilizar un canal navegable.
- 2.3 Transferir a CORMAGDALENA el conocimiento y modelo generado.
- 2.4 Se deberá realizar un diagnóstico y análisis de la información disponible, así como la recolección y toma de datos de campo necesarios para implementar y calibrar un modelo hidráulico computacional que simule el comportamiento y efecto de las obras de encauzamiento.

III. EL EQUIPO

- 3.1 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 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, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos.

IV. LO QUE HARÁS

- 4.1 Las actividades consideradas para esta consultoría son:
 - Presentación del sector de estudio, conocimiento y equipo por parte de CORMAGDALENA.
 - Recopilación y análisis de la información disponible en la zona de estudios.
 - Visita técnica de campo.

- Definición del modelo conceptual.
- Toma de información en campo.
- Construcción del modelo numérico hidrodinámico y de transporte de sedimentos.
- Resultados.
- Recomendaciones.

V. DELIVERABLES

- 5.1 Presentación del sector de estudio, conocimiento y equipo por parte de CORMAGDALENA: Informe del consultor sobre un análisis preliminar del comportamiento hidráulico y morfológico del sector de estudio, así como la problemática para la navegación.
- 5.2 Recopilación y análisis de la información disponible en la zona de estudios: Informe sobre el estado y alcance de la información disponible, así como la identificación de los datos a obtener en campo necesarios para la calibración y elaboración del modelo.
- 5.3 Visita técnica de campo.
- 5.4 Definición del modelo conceptual: Informe sobre al análisis de la problemática a resolver, así como los principales parámetros y criterios a tener en cuenta.
- 5.5 Toma de información en campo. Informe de batimetrías, aforos y toma de datos.
- 5.6 Construcción del modelo numérico hidrodinámico y de transporte de sedimentos: Informe sobre las ecuaciones de gobierno, plataforma computacional, construcción de la malla, condiciones de entorno, parámetros físicos y numéricos, calibración del modelo.
- 5.7 Resultados: Informe de resultados hidrodinámicos y morfológicos.
- 5.8 **Recomendaciones:** Informe de recomendaciones sobre la tipología de obras, método constructivo, planes de monitoreo y seguimiento.

Tabla 1. Cronograma de entregas

Item	Hito	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
1	Presentación del sector de estudio, conocimiento y equipo por parte de CORMAGDALENA.						
2	Recopilación y análisis de la información disponible en la zona de estudios.						
3	Visita técnica de campo.						
4	Definición del modelo conceptual.						
5	Toma de información en campo.						
6	Construcción del modelo numérico						

Item	Hito	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
	hidrodinámico y de transporte de sedimentos.						
7	Resultados						
8	Recomendaciones						

5.9 Los requisitos de los Informes son:

- Presentación del sector de estudio, conocimiento y equipo por parte de CORMAGDALENA: Informe del consultor sobre un análisis preliminar del comportamiento hidráulico y morfológico del sector de estudio, así como la problemática para la navegación.
- Recopilación y análisis de la información disponible en la zona de estudios: Informe sobre el estado y alcance de la información disponible, así como la identificación de los datos a obtener en campo necesarios para la calibración y elaboración del modelo.
- Visita técnica de campo.
- Definición del modelo conceptual: Informe sobre el análisis de la problemática a resolver, así como los principales parámetros y criterios a tener en cuenta.
- Toma de información en campo. Informe de batimetrías, aforos y toma de datos.
- Construcción del modelo numérico hidrodinámico y de transporte de sedimentos: Informe sobre las ecuaciones de gobierno, plataforma computacional, construcción de la malla, condiciones de entorno, parámetros físicos y numéricos, calibración del modelo.
- Resultados: Informe de resultados hidrodinámicos y morfológicos.
- Recomendaciones: Informe de recomendaciones sobre la tipología de obras, método constructivo, planes de monitoreo y seguimiento.

5.10 **Criterios de aceptación.** Los informes serán recibidos una vez el Supervisor del proyecto por parte de CORMAGDALENA del visto bueno de conformidad con el alcance de cada uno de estos.

5.11 **Supervisión e Informes.** La supervisión del trabajo será realizada por un funcionario que designe el Director Ejecutivo y que pertenezca a la Subdirección de Desarrollo Sostenible y Navegación de CORMAGDALENA.

VI. CRONOGRAMA DE PAGOS

5.1 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.

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

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. Recopilación, análisis y diagnóstico de información existente.	10%

Plan de Pagos	
Entregables	%
2. Levantamiento de información de campo	40%
3. Construcción de modelos.	40%
4. Informe de resultados y recomendaciones.	10%
TOTAL	100%

VII. HABILIDADES QUE NECESITARÁS

- 6.1 **Educación:** Ingeniero, Economista o en disciplinas relacionadas a la ciencia de la tierra, con estudios de postgrado en la modalidad de especialización o maestría en áreas a fines a la temática de la consultoría.
- 6.2 **Experiencia:** experiencia no menor de diez (10) años en estructuración, ejecución, coordinación o estudios en proyectos de infraestructura o del sector transporte, con conocimiento del modo de transporte fluvial.
- 6.3 **Idiomas:** español, e Inglés.

VIII. RESUMEN DE LA OPORTUNIDAD

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultoría de productos y servicios (PEC)
- **Duración del contrato:** 20 días, a ser utilizados en un periodo de 6 meses
- **Fecha de inicio:** A partir del 1 de abril de 2019
- **Ubicación:** Localización del consultor con un total de (3) viajes del consultor
- **Persona responsable:** Gibet Camos, gibetc@iadb.org; Natalia Sanz nsanz@iadb.org
- **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: Trabajando con nosotros, estarás rodeada por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL: REVISIÓN DE CONECTIVIDAD Y ESTADO DE PUERTOS Y RÍOS DE COLOMBIA (CO-T1504)

CONSULTORÍA EN TRANSPORTE FLUVIAL Y GESTIÓN INTEGRAL DEL RÍO Y LOGÍSTICA

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. CONTEXTO

- 1.1 La red fluvial de Colombia presenta cuatro cuencas principales (Cauca – Magdalena, Atrato, Meta – Arauca – Guaviare y Caquetá – Putumayo) que cubren una extensión total de 956.425 Km² y cuyos ríos navegables poseen una longitud total de 24.725 km de los cuales 18.225 km no resultan aprovechables debido a la baja inversión pública; en efecto, en el año 2017, el modo carretero recibió inversiones del orden del 74% del presupuesto general de la Nación mientras que el modo fluvial tan sólo recibió el 0,26%.
- 1.2 A lo anterior se suma que las operaciones fluviales (que se concentran en la órbita privada): a) presentan bajos niveles de servicio; b) se concentran mayoritariamente en el río Magdalena; c) emplean embarcaciones que, en muchos casos, superan los 50 años de antigüedad (con excepción de aquellas que operan en el río Magdalena); d) corresponden a flujos de transporte, generalmente, unidireccionales (que generan mayores costos de operación); y e) se caracterizan por la falta casi total de instalaciones de transferencia intermodal.
- 1.3 De la red fluvial anteriormente indicada, 1.550 km corresponden al río Magdalena (principal arteria fluvial del país) y, de ellos, 1.024 km (66%) resultan aptos para la navegación desarrollándose los mismos en el tramo comprendido desde La Dorada hasta Barranquilla (909 km) o, accediendo a través del Canal del Dique, hasta Cartagena (1.024 km).
- 1.4 Debido a la importancia del río Magdalena, el Gobierno Nacional propuso, en el año 2013, un plan orientado a restablecer su navegabilidad (Documento Conpes 3758) que sería implementado bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP) según los términos establecidos por la Ley 1508 de 2012.
- 1.5 Dicho plan estaría orientado a: (a) adelantar los análisis necesarios para su ejecución; (b) realizar un conjunto de intervenciones orientadas tanto a ampliar el número de kilómetros navegables como a mejorar las condiciones de navegabilidad (obras de encauzamiento, dragado y mantenimiento); y (c) realizar un conjunto de acciones complementarias orientadas al desarrollo y fortalecimiento de servicios de transporte, logísticos e intermodales considerando, además, el aprovechamiento sostenible de los servicios ecosistémicos del río.
- 1.6 Más recientemente se desarrollaron los estudios correspondientes al Plan Maestro Fluvial y al Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transportes.

- 1.7 En concordancia con los Planes anteriormente mencionados, el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 (“Todos por un nuevo país”) y las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 (“Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”) establecen la necesidad de “dar un impulso especial a los modos de transporte férreo, fluvial y aéreo, con el fin de consolidar un esquema de transporte multimodal que minimice costos en la operación de transporte”.
- 1.8 En particular, se considera que el modo fluvial *“además de las ventajas operativas y ambientales que presenta, en muchas zonas del país es la única opción para el transporte de carga y pasajeros”* y, justamente por eso, es que se busca *“priorizar la recuperación de la navegabilidad de las principales cuencas fluviales del país”*.
- 1.9 En particular:
 - El Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, además de las obras que se deberán ejecutar a efectos de la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, prevé: (a) estructurar un plan de acción para la recuperación de la navegabilidad del río Meta (que tenga en cuenta tanto accesos viales y muelles de interés regional y nacional como obras en el canal navegable); (b) analizar las necesidades de inversión pública a efectos de garantizar proyectos con equidad y enfoque social promoviendo la participación de capital privado para el desarrollo de proyectos fluviales; (c) desarrollar un programa de intervenciones fluviales que incluyan, por un lado, la construcción, mantenimiento y operación de muelles, la ejecución de dragados y la rehabilitación y construcción de malecones y, por otro, las intervenciones que resulten necesarias a efectos del acceso hacia la red vial primaria, secundaria y/o terciaria (priorizando las necesidades socio – económicas de las distintas regiones); (d) analizar el marco institucional y las necesidades de reforzar sus capacidades y estrategias a efectos del seguimiento, mantenimiento y gestión de las cuencas hidrográficas; (e) actualizar el marco normativo vigente (a efectos de promover la modernización de la flota, la especialización del recurso humano e impulsar programas de emisión de bonos por reducción de gases contaminantes, con el fin de dinamizar la economía de los municipios ribereños a través de un transporte fluvial eficiente, limpio y seguro); y (f) realizar programas de capacitación en gestión de hidrovías, construcción de obras fluviales y certificación de tripulantes.
 - Las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 prevén que el Ministerio de Transportes: (a) promueva, en coordinación con los demás ministerios, la elaboración de un nuevo documento de política pública que incentive el desarrollo de proyectos e inversiones públicas y privadas en el modo fluvial; (b) analice y desarrolle, con el apoyo de la Dirección Nacional de Planeación (DNP), las acciones necesarias para impulsar la modernización y repotenciación de la flota fluvial (mejorando la eficiencia de las embarcaciones y teniendo en cuenta las especificaciones más apropiadas según las características de cada región); (c) promueva el fortalecimiento de grupos especializados orientados a desarrollar y promocionar al modo fluvial (como parte fundamental de la intermodalidad y buscando un incremento gradual de su asignación presupuestal); (d) defina, en conjunto con CORMAGDALENA, las actividades tendientes a la recuperación de la navegabilidad y los servicios conexos del río Magdalena y, en conjunto con INVIAS, las actividades tendientes a la construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura fluvial a su cargo; (e) establezca las reglamentaciones y ajustes normativos que resulten necesarios para contribuir al desarrollo y promoción del transporte fluvial; (f) actualice – en conjunto con INVIAS, CORMAGDALENA y DIMAR – la información sobre el estado, las necesidades de inversión y las especificaciones de la red fluvial navegable; y (g)

promueva una política de inversión en investigación, desarrollo e innovación para el desarrollo del transporte fluvial del país.

- 1.10 De esta forma, Colombia busca promocionar y desarrollar el modo fluvial y ello como forma de elevar el nivel de los servicios que en él se prestan y de generar una mayor accesibilidad a la población de los territorios de la denominada “Colombia profunda” dotando, a dichas regiones, de una mayor capacidad para competir reduciendo las inequidades generadas por haber estado, por años, separadas del sistema de las ciudades.
- 1.11 En el marco anteriormente descrito, por solicitud del gobierno actual al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a inicios del mes de Noviembre de 2018 se llevó a cabo una Misión Especial entre el Ministerio de Transporte y el Banco donde se solicitó profundizar, a efectos de aportar al mejoramiento de la situación colombiana, en la temática de la gestión y la gobernanza asociadas a las hidrovías y la navegación fluvial; es así que el Banco realizó una presentación sobre algunas experiencias internacionales.
- 1.12 A la finalización de dicha Misión, se determinaron un conjunto de acciones para el corto plazo: a) el BID compartirá con CORMAGDALENA la política de salvaguardas para proyectos de inversión de categoría socio – ambiental; b) se coordinará una visita del BID al río Magdalena y de CORMAGDALENA a un caso exitoso de desarrollo de una vía fluvial (de preferencia el río Mississippi); y c) el BID identificará un técnico a efectos de participar en un panel de expertos a realizar durante el mes de Diciembre de 2018.
- 1.13 En consecuencia, el BID requiere contar con un profesional idóneo, con amplia experiencia tanto en la planificación y ejecución de proyectos relacionados al desarrollo de la infraestructura y la navegabilidad fluvial como en la planificación y gestión de vías navegables, que apoye tanto al Ministerio de Transporte como al propio BID a efectos de la formulación de estrategias para el fortalecimiento del modo fluvial y, de esa forma, contribuir al cumplimiento de las metas y planes nacionales.

II. EL 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 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, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos. El equipo de proyecto del BID realizará la supervisión respectiva.

III. LO QUE HARÁS

- 3.1 Para el desarrollo de la consultoría se deberán realizar las siguientes actividades clave:
 - Realizar un relevamiento de experiencias internacionales de desarrollo de hidrovías considerando casos tales como (a modo de ejemplo): (a) los ríos Mississippi y Missouri; (b) la cuenca de los Grandes Lagos; (c) los ríos San Lorenzo, Erie y Ohio; (d) el río Orinoco; (e) los ríos amazónicos del Perú y Brasil; (f) el Río de la Plata; (g) la Hidrovía Paraná – Paraguay; (h) el río Uruguay, (i) los ríos Rhin y Danubio; y (j) el río Mekong (entre otros).
 - Seleccionar y analizar, en forma particularizada, aquella o aquellas experiencias que mejor se apliquen (por sus similares condiciones) al caso colombiano y ello con especial referencia a los aspectos referidos a: (a) las condiciones particulares del

entorno; (b) los procedimientos y mecanismos aplicados a efectos de la implementación, operación y mantenimiento; (c) los desarrollos alcanzados como consecuencia de tales implementaciones; (d) la seguridad en la navegación; y (e) la gestión.

- Identificar aquellas “buenas prácticas” que generen puntos de atracción al modo de transporte fluvial y analizar su factibilidad de aplicación al caso colombiano formulando un conjunto de recomendaciones orientadas a mejorar la eficiencia y desarrollo del transporte fluvial en dicho país.
- Analizar y revisar los principales antecedentes relacionados al modo de transporte fluvial y, muy particularmente, el Plan Maestro de Transporte Fluvial y el Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte (entre otros); verificando: la congruencia de sus propuestas con aquellas formuladas en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 (“Todos por un nuevo país”) y de las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022.
- Desarrollar entrevistas con los principales actores (gubernamentales y no gubernamentales, públicos y privados) vinculados a los sistemas fluviales de Colombia tanto en lo referente a los aspectos institucionales, normativos y de gestión como a los operativos.
- Identificar los avances existentes con relación a las propuestas oportunamente formuladas en los antecedentes considerados y formular un conjunto de recomendaciones orientadas a mejorar la eficiencia y desarrollo del transporte fluvial.
- Asesorar, en sus áreas de experiencia, tanto al Ministerio de Transporte como a las especialistas de la División de Transporte del BID, en general, en lo referente a la formulación de estrategias orientadas al mejoramiento y desarrollo del transporte fluvial colombiano.
- Mantener una fluida comunicación con las especialistas del BID y, cuando así se lo requiera, con el Ministerio de Transporte de Colombia.

IV. DELIVERABLES

4.1 Los productos de esta consultoría son:

- Producto N° 1: Plan de Trabajo.
- Producto N° 2: Descripción y análisis de experiencias internacionales.
- Producto N° 3: Análisis y revisión de antecedentes.
- Producto N° 4: Informe final incluyendo recomendaciones orientadas a mejorar la eficiencia y desarrollo del transporte fluvial en Colombia.

4.2 Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal, y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

5.1 Los pagos serán efectuados de mande acuerdo con el siguiente esquema:

- Primer pago: 20 % a la entrega del Plan de Trabajo.
- Segundo pago: 30 % a la aprobación del Producto N° 2.

- Tercer pago: 30 % a la aprobación del Producto N° 3.
- Cuarto pago: 20 % a la aprobación del Producto N° 4.

VI. HABILIDADES QUE NECESITARÁS

- 6.1 **Educación:** Ingeniero, Economista o en disciplinas relacionadas a la ciencia de la tierra, con estudios de postgrado en la modalidad de especialización o maestría en áreas a fines a la temática de la consultoría.
- 6.2 **Experiencia:** experiencia no menor de diez (10) años en estructuración, ejecución, coordinación o estudios en proyectos de infraestructura o del sector transporte, con conocimiento del modo de transporte fluvial.
- 6.3 **Idiomas:** Español, e Inglés.

VII. COMPETENCIAS GENERALES Y TÉCNICAS

- 7.1 Se valorará especialmente contar con antecedentes profesionales con asesoramiento a administraciones públicas y organismos internacionales con relación a los componentes normativos, tarifarios y/o regulatorios asociados a la navegación y el transporte fluvial. Se valorará muy positivamente la experiencia relacionada la planificación del desarrollo y la gestión de vías navegables

VIII. RESUMEN DE LA OPORTUNIDAD

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultoría de productos y servicios (PEC)
- **Duración del contrato:** 20 días, a ser utilizados en un periodo de 6 meses
- **Fecha de inicio:** A partir del 1 de abril de 2019
- **Ubicación:** Localización del consultor con un total de (3) viajes del consultor
- **Persona responsable:** Gibet Camos, gibetc@iadb.org; Natalia Sanz nsanz@iadb.org
- **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: Trabajando con nosotros, estarás rodeada por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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.

PLAN DE ADQUISICIONES PARA OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BID														
País: Colombia						Agencia Ejecutora: BID						UDR: CCO - Country Office Colombia		
Número de Proyecto: CO-T1504					Nombre del Proyecto: Maritime and Fluvial transport: Review of connectivity and state of ports and rivers of Colombia									
Periodo cubierto por el Plan: 24 meses					Monto Total del Proyecto: \$ 400,000									
Componente	Tipo de Adquisición (1) (2)	Tipo de Servicio (1) (2)		Costo estimado del contrato (US\$)	Método de Selección (2)	Tipo de Contrato	Fuente de Financiamiento y Porcentaje				Fecha estimada del anuncio de adquisiciones	Fecha estimada del inicio de contrato	Duración estimada del contrato	Comentarios
							IDB/MIF		Otro Donante Externo					
							Monto	%	Monto	%				
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoria para un revelamiento de experiencias internacionales y prospectiva de flujos comerciales	\$ 135,000	SCS	Suma Alzada	\$ 135,000	34%		0%				
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Estudios costos transporte fluvial	\$ 70,000	SCS	Suma Alzada	\$ 70,000	18%		0%				
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría en diseño y modelación hidráulica para las obras del río Magdalena	\$ 150,000	CCI	Suma Alzada	\$ 150,000	38%		0%				
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultorías individuales de experiencia fluvial internacional	\$ 45,000	CCI	Suma Alzada	\$ 45,000	11%		0%				
Preparado por:			TOTALES	\$ 400,000			\$ 400,000	100%	\$ -	0%				
(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar, tales como publicaciones, viajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse de forma agrupada bajo un solo rubro, con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: en un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se incluiría un ítem que diría “Pasajes aéreos Ferias”, el valor total estimado en US\$5 mil y una explicación en la columna Comentarios: “Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1”.														
(2) (i) Consultor Individual: CCI: Calificación Consultor Individual; SD: Selección Directa o de Fuente Única. Proceso de selección debe ser de acuerdo con la AM-650.														
(2) (ii) Firma Consultora: Según GN-2765-1, Métodos de seleccion para Firmas Consultoras en operaciones ejecutadas por el Banco con: Selección de Fuente Única (SD); Selección Competitivo Simplificado (<250K) (SCS); Seleccion Competitiva Integral (>250K) (SCI); y Convenio Marco - Orden de Tarea (TO). Todos los procesos de selección de firmas consultoras bajo esta política deben utilizar el módulo en Convergencia.														
(2) (iii) Bienes: Según GN-2765-1, par. A.2.2.c: "las adquisiciones de bienes y servicios conexos, salvo cuando tales bienes y servicios sean necesarios para conseguir los objetivos del trabajo operativo que ejecute el Banco y estén incluidos en el contrato de servicios de consultoría y representen menos del 10% del valor de dicho contrato".														