

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Colombia, Ecuador y Panamá
▪ Nombre de la CT:	Fortalecimiento estratégico para la implementación de proyectos de transporte urbano en América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Número de la CT:	RG-T2875
▪ Jefe de equipo/Miembros:	Ana María Pinto (TSP/CCO), Jefe de Equipo; Natalia Sanz (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Manuel Rodríguez (TSP/CCO); Natalia Ariza (CAN/CCO); Agustina Cocha, Marco Innao y Daniel Cabrera (INE/TSP); Elías Rubinstein (TSP/CUR); y Javier Jiménez (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Investigación y disseminación
▪ Fecha de autorización de síntesis de CT:	18 de noviembre, 2016
▪ Beneficiario:	Regional (Colombia, Ecuador, Panamá)
▪ Organismo ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (INFRAFONDO) (IPF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$610.000
▪ Contrapartida local:	US\$130.000
▪ Periodo de desembolso:	30 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Diciembre, 2016
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas consultoras internacionales y consultores individuales internacionales y/o locales
▪ Unidad de preparación:	BID, a través de INE/TSP
▪ Unidad responsable de desembolso:	BID, a través de INE/TSP
▪ CT incluida en la estrategia de país (s/n):	No
▪ CT incluida en el CPD (s/n):	No
▪ Alineación con la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación

II. DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO/GARANTÍA ASOCIADO

- 2.1 La presente CT no se encuentra asociada a ninguna operación de préstamo. Se presenta como una CT de investigación y disseminación.

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 3.1 **Justificación.** La tasa de urbanización de América Latina y el Caribe (ALC) está aumentando de manera significativa. Muchas de las ciudades de la región están creciendo sin ningún planeamiento, lo que trae grandes problemas en infraestructura, saneamiento y en la oferta de transporte público de calidad. Lo anterior se presenta como un reto para el desarrollo del sector, pero también como una gran oportunidad de hacer del transporte público una herramienta relevante para el planeamiento de las ciudades y promoción del crecimiento sostenible.
- 3.2 El incremento de los ingresos en ALC ha contribuido también a la rápida progresión de las tasas de propiedad vehicular en los dos últimos decenios. En diez países de la región se ha observado que ésta ha aumentado de 0,09 vehículos per cápita en 1990 a 0,20 en 2008, lo cual ha generado grandes desafíos de movilidad y

externalidades negativas, como las elevadas tasas de congestión, contaminación y accidentes de tránsito¹. Sin embargo, aún con el importante incremento de la motorización privada, en las ciudades de la ALC la utilización del transporte público prevalece sobre el transporte individual, y varias ciudades de la región han adoptado estrategias de implementación de transporte masivo para atender estos desafíos. En particular, más de 45 ciudades han invertido en sistemas de tránsito rápido por autobús (BRT, por sus siglas en inglés), con el fin de mejorar la calidad y eficiencia de los servicios de transporte público urbano, reducir la congestión y el impacto ambiental del tránsito vial.

- 3.3 Los proyectos de transporte que los países demandan en el ámbito urbano, van desde BRT, hasta metros, sistemas integrados de transporte y ciudades de distintos tamaños. Esta diversidad, unida a los temas de actual relevancia en transporte urbano a nivel internacional, como la multimodalidad, la percepción de los usuarios, el uso de bicicletas, su integración a los servicios de transporte público, la financiación de la operación de sistemas de transporte, entre otros, hace que sea importante el análisis de las lecciones aprendidas, buenas prácticas y posibles áreas de acción por explorar en proyectos de transporte del Banco en la región.
- 3.4 Un factor importante de análisis descansa en la estructura financiera de estos sistemas de transporte urbano, que promueven cubrir costos de capital y de operación con las tarifas a los usuarios, a la vez que pretenden garantizar una provisión eficiente del servicio. En muchos casos, los ingresos tarifarios han sido menores a los originalmente previstos en los diseños de los sistemas, lo cual, ha resultado en una reducción de la calidad del servicio en pro de mantener un equilibrio financiero. Este es el caso de Ciudad de México, donde las tarifas han permanecido congeladas por largos periodos de tiempo sin contemplarse mecanismos de compensación y de Bogotá donde se presentó una reducción de las tarifas, sin identificar recursos del para compensar la diferencia con la tarifa técnica².
- 3.5 En varios BRT de la región, los retrasos en su implementación, afectaron la demanda y el nivel de servicio proyectados, a la vez que implicaron costos financieros adicionales para los operadores. Como consecuencia, se observó una demanda real menor a la proyectada, generando menores ingresos para los operadores y por consiguiente poniendo en riesgo la sostenibilidad financiera de los sistemas.
- 3.6 Varios de los sistemas de transporte público urbano se encuentran comprometidos por problemas de desequilibrio financiero de los operadores, reducción de demanda, frecuencias y calidad del servicio y otros aspectos. Como consecuencia, algunas de las ciudades han optado por subsidiar los sistemas: (i) Quito adquirió vehículos para el sistema con recursos públicos; (ii) Ciudad de México compró buses propiedad del operador con fondos del presupuesto municipal; (iii) Sao Paulo utilizó subsidios directos para usuarios especiales; y (iv) Santiago cubrió las pérdidas financieras del sistema con recursos públicos³.

¹ BID, Oficina de evaluación y supervisión (OVE) (2015). Casos de estudio comparativo de tres proyectos de transporte urbano apoyados por el BID.

² BID (2016). Nota Técnica No. IDB-TN-899. Oportunidades de Financiamiento a Operadores Privados de Transporte Público en Latinoamérica. 3 Casos de Estudio: Bogotá, Ciudad de México y Santiago.

³ Hidalgo, Carrigan, Cooper (2010). *Lessons learned from major bus improvements in Latin America and Asia*.

- 3.7 La problemática de la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte urbano en ALC sugiere la necesidad de desarrollar esquemas de gestión que promuevan su sostenibilidad. Asimismo, se hace necesario revisar aspectos claves para la estructuración y operación de los mismos, tales como los esquemas de remuneración de los operadores privados y las políticas para su efectiva implementación.
- 3.8 Considerando lo anterior, países como Colombia, Ecuador y Panamá muestran dinámicas de inversión en programas de transporte urbano, tales como sistemas masivos de buses o metros, y retos en áreas de política integrada de movilidad urbana, como de sostenibilidad financiera e interacción público-privada; dichas características/problemáticas, justifican estudios en mayor detalle, cuyos resultados luego serán socializados a nivel regional por medio de productos de conocimiento específicos que tengan un carácter transversal.
- 3.9 **Objetivo.** Esta CT está dirigida a aumentar la capacidad del Banco para apoyar a los países de ALC con conocimiento técnico y gerencial sobre la estructuración, implementación, gestión y sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte urbano en la región, considerando distintos esquemas de estructuración por parte del sector público de los países y ciudades, experiencias internacionales, y esquemas de gestión y sostenibilidad financiera de los operadores, obteniendo así lecciones aprendidas y buenas prácticas, y fortaleciendo la mitigación de los riesgos asociados a la implementación de proyectos de transporte urbano.
- 3.10 **Alineación estratégica.** Esta CT está alineada con los objetivos estratégicos del Banco, por cuanto se enmarca dentro de: (i) la Estrategia Regional de Transporte Sostenible (REST), por la cual se promueven ideas bajo el paradigma de transporte limpio, eficiente y equitativo; (ii) la dimensión de éxito del Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3)⁴, que incluye el desarrollo de transporte masivo urbano que facilite la accesibilidad de los usuarios, la eficiencia energética y la reducción de emisiones de efecto invernadero; y (iii) el desafío de desarrollo de productividad e innovación con enfoque en la provisión de instrumentos para la mejora en la gestión del sistema de transporte público y el impulso de la movilidad urbana sostenible de la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020: Una alianza con América Latina y el Caribe para seguir mejorando vidas (UIS) (AB-3008).

IV. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 4.1 Las principales actividades de la presente CT se recogen en los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente 1. Políticas públicas de movilidad urbana e impacto en financiamiento de transporte público (US\$280.000).** Este componente busca estudiar desde un punto de vista integral (transporte público, logística urbana, transporte privado), las experiencias y tendencias internacionales en cuanto a la gestión de la movilidad, así como elaborar un diagnóstico regional. En el relacionamiento público-privado en temas de financiamiento, el conocimiento de diversos esquemas de subsidios, tarificación, contratación de operadores, entre otros, se vuelve clave al momento del diálogo con y apoyo a los clientes del Banco. Este componente también financiará el análisis de experiencias internacionales para

⁴ El Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) sigue vigente hasta que se apruebe una nueva versión (GN-2740-5), pero de igual manera la CT está alineada con las prioridades del nuevo marco.

estudiar mecanismos innovadores, por ejemplo, en el financiamiento de infraestructura (ej. captura de valor). Entre los productos resultado de este componente encontramos: (i) revisión de esquemas de transporte público en ciudades grandes e intermedias de países de diversos tamaños de la región, tomando como piloto Panamá, Colombia y Ecuador; (ii) evaluación de diferencias de esquema y de relacionamiento público-privado en diversos tipos de transporte masivo (metro, BRT, sistema de buses convencionales); (iii) análisis de la economía política y su impacto en la estructuración del transporte urbano; y (iv) análisis de casos en Asia, Europa y Estados Unidos de América.

- 4.3 **Componente 2. Esquemas de gestión y sostenibilidad financiera de transporte público (US\$300.000).** Este componente financiará los estudios y asistencia técnica relacionados con la estructuración técnica, sostenibilidad financiera, tarificación, esquemas de financiación, diseño de contratos, gestión operativa, que garanticen las necesidades de movilidad en las ciudades de los sistemas de transporte urbano desde el punto de vista de los operadores. Los principales resultados esperados son: (i) la generación de herramientas y mecanismos que contribuyan a la gestión y sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte urbano; y (ii) el fortalecimiento del conocimiento técnico especializado de las agencias públicas responsables de planificar, desarrollar, implementar y operar sistemas de transporte público urbano en ALC.
- 4.4 **Componente 3. Difusión de productos de conocimiento relacionados con transporte urbano (US\$30.000).** El presente componente financiará la elaboración de productos de difusión, tanto interna como externa, de productos y temas de transporte urbano. Estos productos pueden consistir en videos, infografías, *Brown Bag Lunch* (BBL), eventos, u otros medios, y contarán con la colaboración del equipo de comunicación de INE/TSP y del Departamento de Relaciones Externas (EXR).
- 4.5 A continuación, se presentan los indicadores de productos y resultados de la CT.

Cuadro 1. Matriz de Resultados Indicativa

Producto/Indicador	Unidad de medida	Costos Estimados	Línea de base 2017	Meta final 2018	Medios de verificación
Componente 1. Políticas públicas de movilidad urbana e impacto en financiamiento de transporte público					
Producto: Revisión de esquemas de transporte público en ciudades grandes e intermedias de países de diversos tamaños de la región, tomando como piloto Panamá, Colombia y Ecuador realizada	Documento	40.000	0	1	Documento con la revisión llevada a cabo de los esquemas de transporte público aprobados por INE/TSP
Producto: Evaluación de diferencias de esquema y de relacionamiento público-privado en diversos tipos de transporte masivo realizada	Documento	50.000	0	1	Informe de la evaluación aprobado por INE/TSP
Producto: Análisis de la economía política y su impacto en la estructuración del transporte urbano	Documento	60.000	0	1	Informe del análisis aprobado por INE/TSP

Producto/Indicador	Unidad de medida	Costos Estimados	Línea a de base 2017	Meta final 2018	Medios de verificación
elaborado					
Producto: Análisis de casos en Asia, Europa y Estados Unidos de América realizado	Documento	40.000	0	1	Informe del análisis aprobado por INE/TSP
Producto: Diagnóstico regional sobre políticas públicas de transporte urbano elaborado	Documento	90.000			
Resultado del Componente 1. Mayor conocimiento del Banco en cuanto a gestión integral de la movilidad, desde el punto de vista técnico y político					
Componente 2. Esquemas de gestión y sostenibilidad financiera de transporte público					
Producto: <i>Workshops</i> de socialización de herramientas y mecanismos de gestión y sostenibilidad financiera con agencias públicas de transporte urbano de Panamá, Colombia y Ecuador realizados	<i>Workshops</i>	200.000	0	3	3 workshops
Producto: Estudio de los esquemas de sostenibilidad financiera de los operadores privados en los sistemas de transporte urbano de las ciudades piloto implementados	Documento	100.000	0	1	Informe con el estudio realizado aprobado por INE/TSP
Resultado del Componente 2. Favorecer el conocimiento e internalización por parte de agencias públicas de esquemas que garanticen las necesidades de movilidad en las ciudades de los sistemas de transporte urbano, desde el punto de vista de los operadores					
Componente 3. Difusión de productos de conocimiento relacionados con transporte urbano y coordinación operacional					
Producto: Productos de conocimiento relacionados al transporte urbano realizados	Mecanismos de difusión (BBL, eventos, etc)	30.000	0	3	3 eventos

4.6 El presupuesto de estimado de la CT será de US\$740.000, de los cuales US\$610.000 serán financiados por el Banco y US\$130.000 serán financiados por la contrapartida local. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Presupuesto Indicativo

Descripción	BID/Financiamiento por Fondo (US\$)	Contrapartida Local (US\$)	Financiamiento total (US\$)
Componente 1. Políticas públicas de movilidad urbana e impacto en financiamiento de transporte público			
Revisión y evaluación de esquemas de transporte público en ciudades grandes e intermedias de Panamá, Colombia y Ecuador	230.000	60.000	290.000
Revisión de experiencias internacionales	50.000	10.000	60.000
Componente 2. Esquemas de gestión y sostenibilidad financiera de transporte público			
Generación de herramientas y mecanismos que contribuyan a la	300.000	60.000	360.000

Descripción	BID/Financiamiento por Fondo (US\$)	Contrapartida Local (US\$)	Financiamiento total (US\$)
gestión y sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte urbano; y fortalecimiento del conocimiento técnico especializado de las agencias públicas responsables			
Componente 3. Difusión de productos de conocimiento y coordinación operacional			
Generación de productos de conocimiento	30.000	0	30.000
Total	610.000	130.000	740.000

- 4.7 Los fondos del BID provendrán del Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (INFRAFONDO) (IPF)⁵, que requiere que el beneficiario cuente con una participación de cofinanciamiento de por lo menos el 20%. Esta participación se espera en forma de contribuciones en especie e incluye el uso de servicios e instalaciones, servicios profesionales o experiencia en forma de tiempo de personal, suministro o acceso a equipos.

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 Dado que esta CT se fundamenta como un producto de investigación y diseminación que beneficiará a los diferentes países de la región, se propone que el Banco a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP) sea la agencia ejecutora⁶. Adicionalmente, INE/TSP tiene el conocimiento especializado en la prestación de asistencia en los temas de interés relacionados con el objeto de esta CT.
- 5.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco.
- 5.3 **Estructura de ejecución.** El período de ejecución será de 30 meses y los desembolsos se realizarán conforme a la contratación de los diferentes servicios de consultoría.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 El riesgo principal es la falta de acceso a la información requerida para la elaboración de los análisis, especialmente aquella referida a los operadores y concesionarios privados. Para mitigar este riesgo, el equipo ya se encuentra en diálogo con operadores de los países mencionados, y se incorporó al equipo a un miembro de la CII (Corporación Interamericana de Inversión) del Grupo BID.

⁵ No se encuentran disponibles para financiar esta propuesta otros recursos equivalentes, conforme se existe en los criterios de determinación de la elegibilidad de programa del Banco para su financiamiento con recursos del Capital Ordinario, destinados a programas especiales y operaciones no reembolsables (GA-220-12).

⁶ No se solicitan cartas de intención de los países por tratarse de una CT de investigación y diseminación (RD). En caso se realicen actividades que requieran el contacto con entidades gubernamentales, se solicitará la no objeción de los países en cuestión.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socioambientales, la clasificación de esta operación es Categoría “C”, de acuerdo a los filtros ambientales: [Safeguard Policy Filter Report](#) y [Safeguard Screening Form](#).

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I. No aplica⁷
- Anexo II. [Términos de Referencia](#)
- Anexo II. [Plan de Adquisiciones](#)

⁷ Con respecto al Anexo I – Carta de Solicitud de Gobierno, ver nota al pie de página 4.

TÉRMINOS DE REFERENCIA¹

COMPONENTE 1

CONSULTORÍA ESPECIALIZADA

POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD URBANA E IMPACTO EN FINANCIAMIENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO

I. Antecedentes

- 1.1 La tasa de urbanización de América Latina y el Caribe (ALC) está aumentando de manera significativa. Muchas de las ciudades de la región están creciendo sin ningún planeamiento, lo que trae grandes problemas en infraestructura, saneamiento y en la oferta de transporte público de calidad. Lo anterior se presenta como un reto para el desarrollo del sector, pero también como una gran oportunidad de hacer del transporte público una herramienta relevante para el planeamiento de las ciudades y promoción del crecimiento sostenible.
- 1.2 El incremento de los ingresos en ALC ha contribuido también a la rápida progresión de las tasas de propiedad vehicular en los dos últimos decenios. En diez países de la región se ha observado que ésta ha aumentado de 0,09 vehículos per cápita en 1990 a 0,20 en 2008, lo cual ha generado grandes desafíos de movilidad y externalidades negativas, como las elevadas tasas de congestión, contaminación y accidentes de tránsito². Sin embargo, aún con el importante incremento de la motorización privada en las ciudades de ALC, la utilización del transporte público prevalece sobre el transporte individual, y varias ciudades de la región han adoptado estrategias de implementación de transporte masivo para atender estos desafíos. En particular, más de 45 ciudades han invertido en sistemas de tránsito rápido por autobús (BRT, por sus siglas en inglés), con el fin de mejorar la calidad y eficiencia de los servicios de transporte público urbano, reducir la congestión y el impacto ambiental del tránsito vial.
- 1.3 Los proyectos de transporte que los países demandan en ámbito urbano, van desde BRT, hasta metros, sistemas integrados de transporte y ciudades de distintos tamaños. Esta diversidad, unida a los temas de actual relevancia en transporte urbano a nivel internacional, como la multimodalidad, la percepción de los usuarios, el uso de bicicletas, su integración a los servicios de transporte público, la financiación de la operación de sistemas de transporte, entre otros, hace que sea importante el análisis de las lecciones aprendidas, buenas prácticas y posibles áreas de acción por explorar en proyectos de transporte del Banco en la región.

II. Objetivo(s) de la Consultoría

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es estudiar desde un punto de vista integral (transporte público, logística urbana, transporte privado), las experiencias y tendencias internacionales en cuanto a la gestión de la movilidad, así como elaborar un diagnóstico regional. En el relacionamiento público-privado en temas de

¹ Los presentes Términos de Referencia son indicativos y serán revisados al momento de la/s contrataciones.

² BID, Oficina de evaluación y supervisión (OVE) (2015). Casos de Estudio Comparativo de Tres Proyectos de Transporte Urbano Apoyados por el BID.

financiamiento, el conocimiento de diversos esquemas de subsidios, tarificación, contratación de operadores, entre otros, se vuelve clave al momento del diálogo con y apoyo a los clientes del Banco. Este componente también financiará el análisis de experiencias internacionales para estudiar mecanismos innovadores, por ejemplo, en el financiamiento de infraestructura (ej. captura de valor).

III. Actividades Principales

- 3.1 La ejecución del trabajo se realizará en cuatro etapas:
- 3.2 **Etap 1: Revisión de esquemas de transporte público en ciudades grandes e intermedias de países de diversos tamaños de la región, tomando como piloto Panamá, Colombia y Ecuador:** En esta etapa se elaborará un documento donde se analizarán los esquemas de transporte público en 3 ciudades de la región, con enfoque en Panamá, Colombia y Ecuador. La selección de ciudades incluirá las grandes metrópolis y varias ciudades de medio tamaño, y proporcionará una imagen clara de los sistemas de transporte urbano operacionales en cada ciudad con sus características principales.
- 3.3 **Etap 2: Evaluación diferencias de esquema y relacionamiento público-privado en diversos tipos de transporte masivo (metro, BRT, sistema de buses convencionales):** En esta etapa se estudiarán los tipos diferentes de financiamiento (en fase de construcción como de operación) para el transporte público, con un enfoque en el relacionamiento público-privado y los diversos esquemas de subsidios, tarificación, contratación de operadores, entre otros.
- 3.4 **Etap 3: Análisis de la economía política y su impacto en la estructuración del transporte urbano:** En esta etapa se analizarán las formas principales en que la economía política de la ciudad o del país analizado puede afectar la estructuración de los sistemas de transporte urbano, en temas de diseño, características técnicas, regulaciones, financiamientos, operaciones, etc.
- 3.5 **Etap 4: Análisis de casos en Asia, Europa y Estados Unidos de América (EUA):** En esta etapa se elaborará un documento donde se seleccionarán 3 casos de estudio de ciudades localizadas fuera de la región del ALC, verosímilmente en Asia, Europa y EUA, con análisis de sus esquemas de transporte público y énfasis en innovaciones desde un punto de vista de tecnología y de técnicas de financiación, que posiblemente sean aplicables a ciudades de ALC.

IV. Informes / Entregables

- 4.1 Los informes que deben ser presentados en el desarrollo del contrato son:
 - (i) Informe 1: Revisión y evaluación de esquemas de transporte público en ciudades grandes e intermedias de Panamá, Colombia y Ecuador
 - (ii) Informe 2: Revisión de experiencias internacionales
- 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 al consultor serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:
 - (i) Primer pago: 20% a la firma del contrato

(ii) Segundo pago: 40% con la aprobación del informe 1

(iii) Tercer pago: 40% con la aprobación del informe 2

VI. Criterios de Selección

6.1 Título / nivel académico y años de experiencia profesional: Máster en economía o ingeniería, con experiencia profesional mínima de 10 años en el área de transporte.

6.2 Idiomas: inglés y español.

6.3 Áreas de experiencia: Sistemas de transporte, administración de proyectos.

VII. Características de la Consultoría

7.1 Categoría y modalidad de la consultoría: por definir.

7.2 Duración del contrato: por definir.

7.3 Lugar(es) de trabajo: lugar de trabajo del consultor.

7.4 Persona responsable: División de Transporte (INE/TSP).

VIII. Pago y Condiciones

8.1 La compensación será determinada de acuerdo a 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.

IX. Visa y permiso de trabajo

9.1 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.

X. Consanguinidad

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

XI. Diversidad

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

TÉRMINOS DE REFERENCIA

COMPONENTE 2

CONSULTORÍA ESPECIALIZADA

ESQUEMAS DE GESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DE TRANSPORTE PÚBLICO

I. Antecedentes

- 1.1 La tasa de urbanización de América Latina y el Caribe (ALC) está aumentando de manera significativa. Muchas de las ciudades de la región están creciendo sin ningún planeamiento, lo que trae grandes problemas en infraestructura, saneamiento y en la oferta de transporte público de calidad. Lo anterior se presenta como un reto para el desarrollo del sector, pero también como una gran oportunidad de hacer del transporte público una herramienta relevante para el planeamiento de las ciudades y promoción del crecimiento sostenible.
- 1.2 Un factor importante de análisis descansa en la estructura financiera de estos sistemas de transporte urbano, que promueven cubrir costos de capital y de operación con las tarifas a los usuarios, a la vez que pretenden garantizar una provisión eficiente del servicio. En muchos casos, los ingresos tarifarios han sido menores a los originalmente previstos en los diseños de los sistemas, lo cual, ha resultado en una reducción de la calidad del servicio en pro de mantener un equilibrio financiero. Este es el caso, de Ciudad de México, donde las tarifas han permanecido congeladas por largos periodos de tiempo sin contemplarse mecanismos de compensación y de Bogotá donde se presentó una reducción de las tarifas, sin identificar recursos del para compensar la diferencia con la tarifa técnica¹.
- 1.3 En varios sistemas de tránsito rápido por autobús en la región (BRT, por sus siglas en inglés), los retrasos en su implementación, afectaron la demanda y el nivel de servicio proyectados, a la vez que implicaron costos financieros adicionales para los operadores. Como consecuencia, se observó una demanda real menor a la proyectada, generando menores ingresos para los operadores y por consiguiente poniendo en riesgo la sostenibilidad financiera de los sistemas.
- 1.4 Varios de los sistemas de transporte público urbano se encuentran comprometidos por problemas de desequilibrio financiero de los operadores, reducción de demanda, frecuencias y calidad del servicio y otros aspectos. Como consecuencia, algunas de las ciudades han optado por subsidiar los sistemas. Quito adquirió vehículos para el sistema con recursos públicos; Ciudad de México compró buses propiedad del operador con fondos del presupuesto municipal; Sao Paulo utilizó subsidios directos para usuarios especiales; y Santiago cubrió las pérdidas financieras del sistema con recursos públicos².
- 1.5 La problemática de la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte urbano en ALC sugiere la necesidad de desarrollar esquemas de gestión que promuevan su sostenibilidad. Así mismo, se hace necesario revisar aspectos claves para la estructuración y operación de los mismos, tales como los esquemas de

¹ BID (2016). Nota Técnica No. IDB-TN-899. Oportunidades de Financiamiento a Operadores Privados de Transporte Público en Latinoamérica. 3 Casos de Estudio: Bogotá, Ciudad de México y Santiago.

² Hidalgo, Carrigan, Cooper (2010). Lessons learned from major bus improvements in Latin America and Asia.

remuneración de los operadores privados y las políticas para la implementación su efectiva.

- 1.6 Considerando lo anterior, países como Colombia, Ecuador y Panamá muestran dinámicas de inversión en programas de transporte urbano, tales como sistemas masivos de buses o metros, y retos en áreas de políticas integradas de movilidad urbana, como de sostenibilidad financiera e interacción público-privada en otros, que justifican estudios en mayor detalle, cuyos resultados luego serán socializados a nivel regional por medio de productos de conocimiento específicos que tengan un carácter transversal.

II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es estudiar la estructuración técnica, sostenibilidad financiera, tarificación, esquemas de financiación, diseño de contratos, gestión operativa, que garanticen las necesidades de movilidad en las ciudades de los sistemas de transporte urbano desde el punto de vista de los operadores.

III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.1 Las principales actividades de la presente consultoría incluirán:
 - (i) La generación de herramientas y mecanismos que contribuyan a la gestión y sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte urbano, desde el punto de vista de los operadores
 - (ii) El fortalecimiento del conocimiento técnico especializado de las agencias públicas responsables de planificar, desarrollar, implementar y operar sistemas de transporte público urbano en ALC
- 3.2 Las actividades detalladas serán las siguientes:
 - (i) Analizar los diversos esquemas de gestión financiera de los operadores de transporte público en las ciudades seleccionadas, realizando entrevistas con los actores involucrados, revisando documentación y estudiando el contexto político-económico de cada caso
 - (ii) Documentar cada situación y elaborar mecanismos de gestión que sean de utilidad para las agencias públicas a cargo de la planificación y gestión de los sistemas de transporte urbano locales
 - (iii) Realizar talleres y workshops con las autoridades públicas locales para socializar las conclusiones obtenidas y dar recomendaciones de acción

IV. INFORMES / ENTREGABLES

- 4.1 Los informes que deben ser presentados en el desarrollo del contrato son:
 - (i) Informe 1: Estudio de los esquemas de sostenibilidad financiera de los operadores privados en los sistemas de transporte urbano de las ciudades seleccionadas por el Banco
 - (ii) Informe 2: Reportes de los workshops de socialización de herramientas y mecanismos de gestión y sostenibilidad financiera con agencias públicas de transporte urbano de Panamá, Colombia y Ecuador realizados (al menos uno de cada ciudad)
- 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 al consultor serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:

- (i) Primer pago: 20% a la firma del contrato
- (ii) Segundo pago: 40% con la aprobación del Informe 1
- (iii) Tercer pago: 40% con la aprobación del Informe 2

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- 6.1 Título / nivel académico y años de experiencia profesional: Máster en economía o ingeniería, con experiencia profesional mínima de 10 años en el área de transporte.
- 6.2 Idiomas: inglés y español.
- 6.3 Áreas de experiencia: Sistemas de transporte, administración de proyectos, áreas operativas/financieras de operadores de transporte público.

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 7.1 Categoría y Modalidad de la Consultoría: por definir.
- 7.2 Duración del Contrato: por definir.
- 7.3 Lugar(es) de trabajo: lugar de trabajo del consultor.
- 7.4 Persona responsable: División de Transporte (INE/TSP).

VIII. PAGO Y CONDICIONES

- 8.1 La compensación será determinada de acuerdo a 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.

IX. VISA Y PERMISO DE TRABAJO

- 9.1 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.

X. CONSANGUINIDAD

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

XI. DIVERSIDAD

- 11.1 El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de

género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

COMPONENTE 3

CONSULTORÍA ESPECIALIZADA DIFUSIÓN DE PRODUCTOS DE CONOCIMIENTO RELACIONADOS CON TRANSPORTE URBANO

I. ANTECEDENTES

- 1.1 La línea operativa y de conocimiento de la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo posee una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de seguridad vial, logística de cargas, transporte sostenible, sistemas inteligentes de transporte y grandes proyectos. La experiencia y la generación de conocimiento específico son los factores de diferenciación del Banco en el sector transporte en Latinoamérica.
- 1.2 Los proyectos de transporte tienen en cuenta las características de cada país, la importancia de la integración regional, las dimensiones de género y las intervenciones ambientales, sociales y fiscales, al mismo tiempo que subrayan la importancia del crecimiento de la inversión pública y de la participación del sector privado en la financiación de infraestructuras.
- 1.3 La dimensión de éxito del marco sectorial de transporte orientada a un transporte urbano accesible, sostenible, eficiente y seguro, incluye temas como los relacionados con la gestión y sostenibilidad financiera de los operadores de transporte público, viendo en ellos importantes agentes de cambio, que deben ser incorporados en las políticas públicas de transporte urbano.
- 1.4 La difusión de productos de conocimiento y resultados de los análisis de estos tópicos es relevante y necesaria al momento de transferir experiencias y conocimiento a lo largo de la región de América Latina y el Caribe.

II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA

- 2.1 El objetivo de esta consultoría es colaborar con el equipo de la presente cooperación técnica, y el equipo de conocimiento de la División de Transporte del BID en el diseño de la estrategia e implementación de planes de acción de la comunicación interna y externa de los productos generados.

III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.1 Las principales actividades de la presente consultoría incluirán:
 - (i) Definir, revisar, y colaborar en la implementación de la estrategia de comunicación de los productos relacionados con transporte urbano generados por la presente cooperación técnica, tomando consideración de sus audiencias, sus objetivos inmediatos y a largo plazo
 - (ii) Apoyar en la gestión, edición y difusión de *posts* para el *blog* [Moviliblog](#)
 - (iii) Editar y apoyar la difusión de los productos a través de la cuenta de Twitter [@BIDtransporte](#)
 - (iv) Dirección creativa de contenidos audiovisuales de la división como: [minutopedia](#), [vídeo resumen de eventos](#) y podcasts, entre otros

- (v) Organizar y difundir eventos de aprendizaje y de disseminación de conocimiento
- (vi) Planificar el contenido y logística para la difusión de productos durante los staff meetings de las divisiones involucradas
- (vii) Revisar y editar las publicaciones, y diseñar planes de difusión
- (viii) Apoyo al equipo de postproducción en la disseminación de productos generados por la presente CT
- (ix) Otras necesidades que puedan surgir de la estrategia de comunicación

IV. INFORMES / ENTREGABLES

- 4.1 Los informes que deben ser presentados en el desarrollo del contrato son:
- (i) Informe 1: Estrategia de comunicación de los productos relacionados con transporte urbano generados por la presente cooperación técnica, tomando consideración de sus audiencias, sus objetivos inmediatos y a largo plazo
 - (ii) Informe 2: Reporte sobre los avances en la implementación de la estrategia de comunicación
 - (iii) Informe 3: Reporte final sobre la implementación y resultados de la estrategia de comunicación
- 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 al consultor serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:
- (i) Primer pago: 10% a la firma del contrato
 - (ii) Segundo pago: 30% con la aprobación del Informe 1
 - (iii) Tercer pago: 30% con la aprobación del Informe 2
 - (iv) Cuarto pago: 30% con la aprobación del informe 3

VI. CRITERIOS DE SELECCIÓN

- 6.1 Título / nivel académico y años de experiencia profesional: Licenciado con grado de maestría en comunicaciones o campo relacionado. El consultor debe tener un mínimo de 7 años de experiencia.
- 6.2 Idiomas: inglés y español.
- 6.3 Áreas de experiencia: Excelente negociación y habilidades interpersonales. Conocimiento práctico en redes sociales y organización de eventos.

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 7.1 Categoría y Modalidad de la Consultoría: por definir.
- 7.2 Duración del Contrato: por definir.
- 7.3 Lugar(es) de trabajo: lugar de trabajo del consultor.
- 7.4 Persona responsable: División de Transporte (INE/TSP).

VIII. PAGO Y CONDICIONES

- 8.1 La compensación será determinada de acuerdo a 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.

IX. VISA Y PERMISO DE TRABAJO

- 9.1 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.

X. CONSANGUINIDAD

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

XI. DIVERSIDAD

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

PLAN DE ADQUISICIONES DE COOPERACIONES TECNICAS NO REEMBOLSABLES										
País: Colombia, Ecuador y Panamá					Agencia Ejecutora (AE): BID		Sector Público: o Privado:			
Número del Proyecto: RG-T2875					Nombre del Proyecto: Fortalecimiento estratégico para la implementación de proyectos de transporte urbano en ALC					
Período del Plan: 2016-2017										
Monto límite para revisión ex post de adquisiciones:					Bienes y servicios (monto en U\$S): _____		Consultorias (monto en U\$S): 610,000.00			
Nº Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones (1)	Costo estimado del Contrato (en miles)	Método de Adquisición (2)	Revisión de adquisiciones (ex-ante/ex-post) (3)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o del Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP (4)	Comentarios
						BID/MIF %	Local / Otro %			
1		Componente 1. Políticas públicas de movilidad urbana e impacto en financiamiento de transporte público								
1.1		Consultoría para la revisión de esquemas de transporte público en ciudades grandes e intermedias de países de diversos tamaños de la región	40,000.00	SBCC	Ex Ante	100	0	2016	Sí	
1.2		Consultoría para realizar la evaluación de diferencias de esquema y de relacionamiento público-privado	50,000.00	SBCC	Ex Ante	100	0	2016	Sí	
1.3		Consultoría para realizar los análisis	100,000.00	SBCC	Ex Ante	100	0	2017	Sí	
1.4		Consultoría para elaborar el diagnóstico regional	90,000.00	SBCC	Ex Ante	100	0	2017	Sí	
2		Componente 2. Esquemas de gestión y sostenibilidad financiera de transporte público								
2.1		Capacitaciones y talleres	200,000.00	SBCC	Ex Ante	100	0	2017	Sí	
2.2		Consultoría individual para la elaboración del estudio	100,000.00	SBCC	Ex Ante	100	0	2017	Sí	
3		Componente 3. Difusión de productos de conocimiento relacionados con transporte urbano								
3.1		Consultoría individual para la generación de productos de conocimiento	30,000.00	SBCC	Ex Post	100	0	2017	Sí	
Total			610.00	Preparado por: INE/TSP			Fecha: Diciembre 6, 2016			
⁽¹⁾ Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse agrupados 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 pondría 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⁾ Bienes y Obras: LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa.										
⁽²⁾ Firmas de consultoría: SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad										
⁽²⁾ Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual ; SD: Selección Directa.										
⁽²⁾ Sistema nacional: SN: Para CTNR del Sector Público cuando el sistema nacional esté aprobado para el método asociado con la adquisición.										

