

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Colombia, Ecuador y Perú
▪ Nombre de la CT:	Fortalecimiento de la gestión para la evaluación e identificación de riesgos en contratos internacionales de obra pública
▪ Número de la CT:	RG-T2877
▪ Jefe de equipo/Miembros:	Ana María Pinto(TSP/CCO), Jefe de Equipo; Natalia Sanz (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Fernando Orduz (TSP/CBR); Rafael Capristán (TSP/CPE); Jose García Vela (TSP/CCO); Agustina Cocha (INE/TSP); y Margie Lys Jaime Ramírez (LEG/SGO).
▪ Taxonomía:	Investigación y Difusión
▪ Fecha de autorización de síntesis de CT:	11 de octubre, 2016
▪ Beneficiario:	Regional (Colombia, Ecuador, Perú)
▪ Organismo ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (INFRAFONDO) (IPF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$400.000
▪ Contrapartida Local:	US\$80.000
▪ Periodo de desembolso:	24 meses (incluye periodo de ejecución)
▪ Fecha de inicio requerido:	Noviembre, 2016
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas consultoras internacionales y consultores individuales internacionales y/o locales
▪ Unidad de preparación:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad responsable de desembolso:	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:	Si (Desarrollo de 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 apoyo al cliente.

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 3.1 El objetivo de esta CT es analizar las principales características y evolución de los contratos de obra, especialmente los relacionados con grandes proyectos, como los metros de Quito y Lima, y sus riesgos asociados con el objeto de obtener lecciones aprendidas y brindar asesoría a los gobiernos de la región tomando como base los proyectos que financia el Banco mediante la División de INE/TSP.

- 3.2 El conocimiento en profundidad de la dinámica y la gestión de los proyectos de construcción, previo al inicio y luego de que el contrato de obra se encuentra en marcha, es fundamental dado que permite elaborar sobre las lecciones aprendidas y anticiparse de los posibles riesgos durante las distintas etapas de la obra. Esto a su vez, facilita la definición de soluciones o alternativas útiles para las diferentes situaciones que se presentan en los proyectos.
- 3.3 El Banco ha venido analizando los riesgos de las obras de manera sistemática, y aunque, se ha identificado que los problemas que se presentan en la implementación de los proyectos del sector transporte dependen, en gran medida, de las características locales y del contexto del país, es necesario realizar un análisis más detallado de los riesgos asociados con cada etapa de la gestión de los contratos de obra que permita identificar los posibles efectos y anticipar mecanismos para la mitigación de los mismos.
- 3.4 El Banco ha venido destacando la importancia de contar con adecuados estudios de factibilidad así como de implementar acciones concretas durante la ejecución. No obstante, este mayor entendimiento, especialmente en proyectos de gran magnitud tales como la construcción de líneas de metros, permitiría apoyar a los países de la región, no sólo con los proyectos financiados por el BID, sino también con proyectos con otras fuentes de financiación que ya se encuentren en ejecución.
- 3.5 **Alineación.** La presente CT es de investigación y difusión y se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3)¹ al estar vinculado con una de las dimensiones de éxito de éste, en cuanto al fortalecimiento institucional de los países y marcos regulatorios del sector. También es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional: Una Alianza con América Latina y el Caribe para seguir mejorando vidas (UIS) 2010-2020 (AB-3008), al alinearse con el desafío de desarrollo de productividad e innovación y con el programa de desarrollo estratégico del capital ordinario para infraestructura (IPF) que considera mejorar la calidad e incrementar el rendimiento y sostenibilidad de los servicios de infraestructura generando y profundizando en el conocimiento de buenas prácticas del sector.

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. Análisis de la secuencia de obra y riesgos asociados. (US\$160.000).** El objetivo de este componente es analizar las principales características de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte, su evolución y los riesgos asociados para obtener lecciones aprendidas y establecer una ruta crítica física, financiera y temporal, tomando como base del análisis proyectos financiados por el Banco a través de la División de Transporte en Colombia, Ecuador y Perú, especialmente los relacionados con grandes proyectos, como los metros de Quito y Lima. Este análisis incluirá las posibles respuestas y formas de anticipación factibles en cada proyecto estudiado. También detallará cuáles son las alertas previas a que

¹ 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.

la situación se materialice. Esto incluirá viajes a los países analizados por parte de los consultores/firmas contratadas y entrevistas a los agentes considerados relevantes. El producto de este componente será una ruta crítica física, financiera y temporal de proyectos de magnitud, que servirá de alimento para la elaboración de un sistema de gestión y seguimiento de contratos de grandes proyectos.

- 4.3 **Componente 2. Elaboración de un sistema de seguimiento de contratos y riesgos asociados y aplicación del mismo (US\$200.000).** El objetivo de este componente es el desarrollo de una herramienta o sistema de seguimiento que facilite la gestión de grandes proyectos de infraestructura de transporte a las entidades públicas. Para ello, se desarrollará un sistema para el monitoreo y seguimiento de la implementación y la gestión de los riesgos asociados a los proyectos en cada etapa de su desarrollo (planificación y diseño, construcción y operación), considerando, entre otros, aspectos financieros, legales, institucionales, técnicos, medioambientales y sociales que tengan un potencial impacto en el costo, plazo y resultados previstos para el proyecto.

- 4.4 A continuación se presentan los indicadores de productos y resultados de la CT.

Cuadro 1. Matriz de Resultados Indicativa

Producto/Indicador	Unidad	Línea de base (2016)	Meta (2018)	Medios de Verificación	Resultados esperados
Componente 1. Análisis de la secuencia de obra y riesgos asociados					Se espera contar con más y mejor información sobre las etapas e hitos dentro de los grandes contratos que permita una mejor planificación y la anticipación a potenciales problemas dentro de la ejecución de este tipo de obras.
Producto: Especificación y documentación de la ruta crítica física, financiera y temporal de proyectos de magnitud.	Documento	0	1	Informe con ruta crítica aprobado por INE/TSP	
Componente 2. Elaboración de un sistema de seguimiento de contratos y riesgos asociados y aplicación del mismo					
Producto: Sistema para la gestión de contratos de grandes proyectos implementado.	Documento	0	1	Sistema de seguimiento de gestión de contratos aprobado por INE/TSP	

- 4.5 El presupuesto de la CT será de US\$480.000, de los cuales US\$400.000 serán provistos por el Banco. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Presupuesto Indicativo en US\$

Actividad/ Componente	Descripción	BID/ Financiamiento por Fondo	Contrapartid a Local	Financiamiento total
Análisis de la secuencia de obra y riesgos asociados	Análisis de las principales características de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte, su evolución y los riesgos asociados con el objeto de obtener lecciones aprendidas y establecer una ruta crítica física, financiera y temporal.	160.000	40.000	200.000
Elaboración de un sistema de seguimiento de contratos y riesgos asociados y aplicación del mismo	Diseño, desarrollo e implementación de una herramienta para el monitoreo y seguimiento desde entidades públicas en la implementación de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte y la gestión de los riesgos asociados a éstos.	200.000	40.000	240.000
Coordinación operacional	Contratación de consultores y viajes de staff para supervisión de estudios y coordinación con consultores.	40.000	0	40.000
	Total	400.000	80.000	480.000

- 4.6 Los fondos del BID provendrán del Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (INFRAFONDO) (IPF), 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 ejecutora². 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 realizará las contrataciones de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-9), la Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (GN-2765-1) y a la Política de Fuerza de

² No se solicitan cartas de intención de los países por tratarse de una cooperación técnica 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.

Trabajo Complementaria (AM-650). 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 INE/TSP será el encargado de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos.
- 5.4 Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del BID brinde conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades que serán implementadas en los Componentes 1 y 2, es decir que se prevén misiones a los países analizados a fin de apoyar directamente la ejecución de las actividades propuestas. El resultado de este apoyo se materializará a través de reportes, talleres, presentaciones en eventos, entre otros. Esto es esencial para la correcta aplicación de la CT y para garantizar una adecuada ejecución de los fondos de la presente cooperación técnica³. Esos viajes se encuentran contemplados en la línea de coordinación operacional del presupuesto indicativo, y no superarán los US\$20.000⁴. Importante destacar que dichos recursos no complementarán el presupuesto de la división de TSP para actividades ordinarias o de rutina.
- 5.5 **Estructura de ejecución.** El período de ejecución será de 24 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. En caso de recurrir a fuentes primarias, este riesgo será mitigado a través de la relación del Banco con los actores de los sectores público y privado de los países que se analizarán, tanto por los proyectos que ya fueron financiados, como por la asistencia técnica que se les ha brindado en el sector de transporte urbano, dado que serían ellos los encargados de suministrar esa información. En caso esto sea insuficiente, se podrá recurrir a fuentes secundarias de información, como reportes previos, estudios similares y proxis de los datos necesarios para la elaboración de los análisis y reportes requeridos.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

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

³ De conformidad con las disposiciones del párrafo 2.32 de la GN-2470-2 (Propuesta de una nueva política del Banco sobre cooperación técnica), esta CT propone utilizar parte de los recursos de la contribución del Banco para la financiación de misiones del personal del BID, hasta el importe especificado en el presupuesto indicativo, coordinación operacional.

⁴ Los US\$20.000 restantes de la línea de coordinación operacional serán destinados a la contratación de consultores de apoyo a la supervisión general de los dos componentes, los cuales junto con el staff del Banco asegurarán que los productos sean de calidad y se encuentren en consonancia con la dimensión de éxito de Transporte y Movilidad Urbana incluida en el Marco Sectorial de Transporte.

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 Salvaguardias 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. (Ver [Filtros de Políticas de Salvaguardas, SPF y SSF](#)).

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I. No aplica⁵
- Anexo II. [Términos de Referencia](#)
- Anexo III. [Plan de Adquisiciones](#)

⁵ Ver pie de página 2 respecto de las cartas de intención.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN PARA LA EVALUACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS EN CONTRATOS INTERNACIONALES DE OBRA PÚBLICA RG-T2877

I. Componente 1

Consultoría Especializada Análisis de la Planificación, Implementación y Operación de Contratos de Infraestructura de Transporte y sus Riesgos Asociados

Antecedentes

El conocimiento en profundidad de la dinámica y la gestión de los proyectos de construcción, previo al inicio y luego de que el contrato de obra se encuentra en marcha, es fundamental para su desarrollo dado que permite elaborar sobre las lecciones aprendidas y anticiparse de los posibles riesgos durante las distintas etapas de la obra. Esto, a su vez, facilita la definición de soluciones o alternativas útiles para las diferentes situaciones que se presentan en los proyectos.

El Banco ha venido analizando los riesgos de las obras de manera sistemática, y, aunque se ha identificado que los problemas que se presentan en la implementación de los proyectos del sector transporte dependen en gran medida de las características locales y del contexto del país, es necesario realizar un análisis más detallado de los riesgos asociados con cada etapa de la gestión de los contratos de obra que permita identificar los posibles efectos y anticipar mecanismos para la mitigación de los mismos.

El Banco ha venido destacando la importancia de contar con adecuados estudios de factibilidad así como de implementar acciones concretas durante la ejecución. No obstante, este mayor entendimiento, especialmente en proyectos de gran magnitud tales como la construcción de líneas de metro, permitiría apoyar a los países de la región, no sólo con los proyectos financiados por el BID, sino también con proyectos con otras fuentes de financiación que ya se encuentren en ejecución.

Objetivo(s) de la Consultoría

El objetivo de esta consultoría es analizar las principales características de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte, su evolución y los riesgos asociados con el objeto de obtener lecciones aprendidas y establecer una ruta crítica física, financiera y temporal, tomando como base del análisis proyectos financiados por el Banco a través de la División de Transporte en Colombia, Ecuador y Lima, especialmente los relacionados con grandes proyectos, como los metros de Quito y Lima.

Actividades Principales

La ejecución del trabajo se realizará en tres etapas:

- **Etapas 1:** Propuesta de una metodología de análisis y de casos de estudio de grandes proyectos

En esta etapa se elaborará un documento con una propuesta de metodología de análisis de contratos de obra y de potenciales casos de estudio de proyectos financiados por el Banco a través de la División de Transporte en Colombia, Ecuador y Perú, ya estén finalizados, en proceso de ejecución y/o en diseño. La metodología propuesta para el análisis deberá tener un carácter multidisciplinar, teniendo en cuenta, entre otros, aspectos financieros, legales, institucionales, técnicos, medioambientales y sociales, los cuales tengan un potencial impacto en el costo, plazo y resultados previstos para los proyectos.

Tanto la metodología propuesta como los casos de estudio deberán contar con la validación del supervisor del contrato.

- **Etapa 2:** Análisis de distintos casos de estudio con base a la metodología propuesta.

En esta etapa se deberán revisar y evaluar los informes, productos y otra documentación que sea generada en el marco del diseño, estructuración e implementación de los proyectos seleccionados con el fin de identificar la problemática que se haya presentado para la implementación, las causas responsables de la misma y los factores generadores de riesgo, así como las respuestas adoptadas de entre las diferentes alternativas posibles.

- **Etapa 3:** Lecciones aprendidas y ruta crítica física, financiera y temporal

En esta etapa, con base en el análisis realizado en la etapa anterior, se identificarán alertas, formas de anticipación previas a la materialización de riesgos, se plantearán respuestas factibles y se establecerá una ruta crítica, financiera y temporal de los proyectos, así como se propondrán recomendaciones para una adecuada gestión de los mismos.

Informes / Entregables

Los informes que deben ser presentados en el desarrollo del contrato son:

- Informe 1: correspondiente a las actividades contempladas en la Etapa 1 “Propuesta de una metodología de análisis y de casos de estudio de grandes proyectos”.
- Informe 2: correspondiente a las actividades contempladas en la Etapa 2 “Análisis de distintos casos de estudio con base a la metodología propuesta”
- Informe 3: correspondiente a las actividades contempladas en la Etapa 3 “Lecciones aprendidas y ruta crítica física, financiera y temporal”

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.

Cronograma de Pagos

Los pagos al consultor serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:

- Primer pago: 10% a la firma del contrato.

- Segundo pago: 20% con la aprobación del Informe 1.
- Tercer pago: 40% con la aprobación del Informe 2.
- Cuarto pago: 30% con la aprobación del Informe 3.

Criterios de Selección

- 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. El Consultor deberá tener experiencia en la planificación, implementación y operación de grandes proyectos de transporte.
- Idiomas: inglés y español.
- Áreas de experiencia: Sistemas de transporte, administración de proyectos.

Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: por definir
- Duración del Contrato: por definir
- Lugar(es) de trabajo: lugar de trabajo del consultor. Se contemplan viajes a Colombia, Ecuador y Perú.
- Persona responsable: Ana María Pinto Ayala (TSP/CCO), - Especialista Senior en Transporte del BID, e-mail: (apinto@iadb.org)

Pago y Condiciones: 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.

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 Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

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

TÉRMINOS DE REFERENCIA

FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN PARA LA EVALUACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS EN CONTRATOS INTERNACIONALES DE OBRA PÚBLICA RG-T2877

II. Componente 2

Consultoría Especializada Desarrollo de un Sistema de Seguimiento a Contratos de Infraestructura de Transporte y sus Riesgos Asociados

Antecedentes

El conocimiento en profundidad de la dinámica y la gestión de los proyectos de construcción, previo al inicio y luego de que el contrato de obra se encuentra en marcha, es fundamental para su desarrollo dado que permite elaborar sobre las lecciones aprendidas y anticiparse de los posibles riesgos durante las distintas etapas de la obra. Esto, a su vez, facilita la definición de soluciones o alternativas útiles para las diferentes situaciones que se presentan en los proyectos.

El Banco ha venido analizando los riesgos de las obras de manera sistemática, y, aunque se ha identificado que los problemas que se presentan en la implementación de los proyectos del sector transporte dependen en gran medida de las características locales y del contexto del país, es necesario realizar un análisis más detallado de los riesgos asociados con cada etapa de la gestión de los contratos de obra que permita identificar los posibles efectos y anticipar mecanismos para la mitigación de los mismos.

El Banco ha venido destacando la importancia de contar con adecuados estudios de factibilidad así como de implementar acciones concretas durante la ejecución. No obstante, este mayor entendimiento, especialmente en proyectos de gran magnitud tales como la construcción de líneas de metro, permitiría apoyar a los países de la región, no sólo con los proyectos financiados por el BID, sino también con proyectos con otras fuentes de financiación que ya se encuentren en ejecución.

Objetivo(s) de la Consultoría

El objetivo de esta consultoría es el diseño, desarrollo e implementación de una herramienta para el monitoreo y seguimiento desde entidades públicas en la implementación de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte y la gestión de los riesgos asociados a éstos.

Actividades Principales

La ejecución del trabajo se realizará en tres etapas:

- **Etapas 1:** Propuesta de diseño del sistema de seguimiento

En esta etapa se elaborará un documento preliminar el cual expondrá la propuesta metodología y diseño para el desarrollo de una herramienta de seguimiento de proyectos y la gestión de sus riesgos asociados. Para ello, así como se tendrán en cuenta las mejores prácticas encontradas en los distintos niveles de ejecución de proyectos de grandes proyectos, partiendo de la evaluación y recomendaciones realizadas en el marco de la consultoría “Análisis de la Planificación, Implementación y Operación de Contratos de Infraestructura de Transporte y sus Riesgos Asociados”, la cual se focaliza en proyectos financiados por el Banco a través de la División de Transporte en Colombia, Ecuador y Perú.

- **Etapla 2:** Desarrollo del sistema de seguimiento.

El sistema a desarrollar deberá permitir el seguimiento a la implementación del contrato y la gestión y monitoreo de los riesgos en cada una de las diferentes etapas atravesadas por el proyecto: planificación y diseño, construcción y operación.

De esta forma, a través del sistema podrá realizarse la planificación de la gestión de riesgos: identificación de riesgos, evaluación cuantitativa y cualitativa de su potencial impacto en el proyecto, planeación de estrategias de respuesta ante la materialización de los riesgos y evaluación de la efectividad de las respuestas adoptadas.

El seguimiento a la implementación del proyecto tendrá en cuenta todos los aspectos financieros, legales, institucionales, técnicos, medioambientales y sociales que tengan un potencial impacto en el costo, plazo y resultados previstos para el proyecto.

- **Etapla 3:** Aplicación del sistema de seguimiento a un proyecto real

En esta etapa, se llevará a cabo la aplicación práctica del sistema de seguimiento desarrollado a un proyecto financiado por el Banco a través de la División de Transporte en Colombia, Ecuador o Perú.

El proyecto seleccionado para la aplicación del sistema de seguimiento deberá contar con la validación del supervisor del contrato.

Informes / Entregables

Los informes que deben ser presentados en el desarrollo del contrato son:

- Informe 1: correspondiente a las actividades contempladas en la Etapa 1 “Propuesta de diseño del sistema de seguimiento”.
- Informe 2: correspondiente a las actividades contempladas en la Etapa 2 “Desarrollo del sistema de seguimiento”.
- Informe 3: correspondiente a las actividades contempladas en la Etapa 3 “Aplicación del sistema de seguimiento a un proyecto real”.

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.

Cronograma de Pagos

Los pagos al consultor serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:

- Primer pago: 10% a la firma del contrato.
- Segundo pago: 20% con la aprobación del Informe 1.
- Tercer pago: 40% con la aprobación del Informe 2.
- Cuarto pago: 30% con la aprobación del Informe 3.

Criterios de Selección

- Título / Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Máster en economía o ingeniería, con experiencia profesional mínimo de 10 años en el área de transporte. El Consultor deberá tener experiencia en el desarrollo, monitoreo, implementación y evaluación de sistemas de seguimiento de procesos y proyectos, preferiblemente en el marco de la planificación, implementación y operación de grandes proyectos de transporte.
- Idiomas: inglés y español.
- Áreas de experiencia: Sistemas de transporte, administración de proyectos.

Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: por definir
- Duración del Contrato: por definir
- Lugar(es) de trabajo: lugar de trabajo del consultor.
- Persona responsable: Ana María Pinto Ayala (TSP/CCO), - Especialista Senior en Transporte del BID, e-mail: (apinto@iadb.org)

Pago y Condiciones: 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.

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 Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

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

PLAN DE ADQUISICIONES

País:	Colombia, Ecuador y Perú
Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Proyecto:	Fortalecimiento de la gestión para la evaluación e identificación de riesgos en contratos internacionales de obra pública
Número de Proyecto:	RG-T2877
Descripción del Proyecto:	Analizar las principales características y evolución de los contratos de obra, especialmente los relacionados con grandes proyectos, como los metros de Quito y Lima, y sus riesgos asociados con el objeto de obtener lecciones aprendidas y brindar asesoría a los gobiernos de la región tomando como base los proyectos que financia el Banco mediante la División de INE/TSP

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición ¹	Fuente de Financiamiento (%)		Status
			BID	Contraparte	
Componente 1. Análisis de la secuencia de obra y riesgos asociados					
Análisis de las principales características de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte, su evolución y los riesgos asociados con el objeto de obtener lecciones aprendidas y establecer una ruta crítica física, financiera y temporal	160.000	SD	100	0	A ser contratado por el Banco aprobado por la División de Transporte (INE/TSP) del Banco
Componente 2. Elaboración de un sistema de seguimiento de contratos y riesgos asociados y aplicación del mismo					
Diseño, desarrollo e implementación de una herramienta para el monitoreo y seguimiento desde entidades públicas en la implementación de contratos de construcción de grandes proyectos de infraestructura de transporte y la gestión de los riesgos asociados a éstos	200.000	SD	100	0	A ser contratado por el Banco aprobado por la División de Transporte (INE/TSP) del Banco
Total	360.000				

¹ Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional; **CP**: Comparación de Precios.