

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS AIRES | AR-T1132

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País:	República Argentina
▪ Nombre:	Apoyo al Programa de Transferencia y Gestión del Subterráneo de Buenos Aires
▪ Número:	AR-T1132
▪ Nombre del Préstamo/Garantía Asociado:	n/a
▪ Taxonomía	<i>Client support</i>
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Juan Manuel Salvatierra y Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR); Adrian Colaprete (COF/CAR); Caterina Vecco (INE/TSP); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); David Ochoa (FMP/CAR) y Eduardo Hellemeyer (CSC/CAR)
▪ Fecha de Autorización del Abstracto:	1 de octubre de 2014
▪ Beneficiario:	Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)
▪ Agencia Ejecutora:	Ministerio de Hacienda, con la colaboración y asistencia técnica de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (InfraFondo)
▪ Financiamiento BID:	US\$600.000
▪ Contrapartida Local:	US\$150.000
▪ Periodo de ejecución	12 meses
▪ Periodo de desembolso:	18 meses
▪ Fecha de Inicio requerido:	Diciembre 2014
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras nacionales o internacionales y consultoría individual
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE
▪ Incluida en la Estrategia de País:	No, sin embargo está alineada con ella
▪ Incluida en CPD:	No
▪ Sector Prioritario GCI-9:	“Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” y “Protección del medio ambiente, respuestas al cambio climático, promover la energía renovable y seguridad alimentaria”

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA

- 2.1 **Objetivo:** El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar la consolidación de las capacidades institucionales, técnicas y financieras del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA) en materia de modernización, expansión y en particular, regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin de mitigar la problemática de la movilidad de la Región

Metropolitana de Buenos Aires. Para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.

- 2.2 **Objetivos específicos.** Son apoyar a la ciudad y sus instituciones en dos grandes ámbitos: (i) la planificación del transporte urbano y la integración del subte con el resto del transporte público de superficie, apoyando a la coordinación inter jurisdiccional; y (ii) la mejora de la regulación, control y gestión del transporte subterráneo, así como contar con un operador calificado cuando venza el estado de emergencia establecido por la Ley 4472.
- 2.3 **Justificación.** La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 2.4 A partir de la decisión del Gobierno de Argentina (GdA) de transferir la jurisdicción y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio subterráneo, al Gobierno de la CABA, en 2012, éste debió resolver rápidamente diversos contratiempos; entre ellos, pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte; la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).
- 2.5 A fines de 2012, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar esta transferencia. La ley es aprobada en diciembre de ese año tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 2.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.

- 2.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo, limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que al cabo del plazo máximo de dos años, prorrogable por un año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 2.8 Este proyecto busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establecer nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.
- 2.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 2.10 La CT es consistente con la Estrategia de País del Banco (EPB) 2012-2015 (GN-2687), que incluye entre sus prioridades la mejora continua de las condiciones de movilidad urbana de personas, a través de sistemas de transporte masivo. Asimismo, se alinea con las prioridades “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” y “Protección del medio ambiente, respuestas al cambio climático, promover la energía renovable y seguridad alimentaria” del Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco (GCI-9) (AB-2764), ya que promoverá la sostenibilidad ambiental a través de apoyar un mayor acceso a sistemas de transporte público de baja emisión de carbono, la competitividad y la mejoría de la accesibilidad a empleos, educación y servicios sociales.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG), por su alcance.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES, COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 La CT se ha estructurado en los siguientes componentes:
- 3.2 **Componente I. Preparación de un Plan de Inversión (Pdl) de mediano plazo.** Para ello, se financiarán consultorías que desarrollarán las siguientes actividades:
- Diseño de políticas públicas de transporte masivo, que apoyen al GCABA en su coordinación con las jurisdicciones actuantes en la Agencia Metropolitana del Transporte (AMT).
 - El Pdl que orientará la gestión de la ciudad y del operador, identificando actividades, servicios e inversiones tendientes a mejorar la relación del subte con el público usuario mediante la mejora de la calidad, confiabilidad, regularidad y seguridad de los servicios prestados.
- 3.3 **Componente II. Desarrollo del marco económico, financiero, legal e institucional para la gestión del sistema de transporte subterráneo.** Se financiarán consultorías para el desarrollo de las siguientes actividades:
- Revisión de antecedentes, marco regulatorio vigente y condiciones operativas existentes. A partir de la revisión del marco institucional y regulatorio del operador, se contará con información de base para la elaboración de escenarios posibles para reemplazar el sistema actual de acuerdo a lo establecido por la Ley 4472 e identificación de alternativas recomendables y de los instrumentos para llevarlas adelante.
 - Desarrollo del nuevo marco legal e institucional. Constará de dos acciones principales: (i) tendientes al desarrollo legal e institucional vinculado a las actividades de regulación y fiscalización de los servicios subterráneos de pasajeros, y las propuestas de normas pertinentes; y (ii) identificará las acciones tendientes para lograr un operador permanente en cumplimiento de la Ley 4472, desarrollando el plan de acción que permita llegar al resultado deseado.
 - Condiciones económicas y financieras de prestación del servicio. Busca a partir del análisis de los niveles de ingresos y egresos relacionados a la operación del subte, establecer los niveles tarifarios aplicables, el valor de los subsidios al operador y eventualmente a los usuarios. Apoyará también la elaboración de una política pública en materia de tarifas y subsidios de los sistemas de transporte masivo bajo jurisdicción de la CABA.
- 3.4 **Componente III. Inspección de estudios y auditoría.** Por medio de este componente se financiará la inspección técnica por parte del Banco de los estudios a ser ejecutados por la presente CT, así como la respectiva auditoría financiera. La primera parte de este componente será directamente ejecutado por el Banco.

Cuadro 1. Matriz de resultados indicativa

Objetivo del proyecto. Consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la ciudad en materia de modernización, expansión y en particular, regulación, control y gestión de los servicios de transporte público subterráneo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la región Metropolitana de Buenos Aires. Para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.		
Producto	Indicador	Fuente
Componente I		
Actividad 1. Diseño de políticas públicas de transporte masivo		
Lineamientos de políticas públicas y guía para su análisis con otras jurisdicciones actuantes en la AMT	Documentos aprobados por el GdC y compartidos con la AMT	Informe de avance
Actividad 2. Preparación de un Plan de Inversión (PdI)		
Plan de Inversión de mediano plazo, que orientará la gestión de la Ciudad y del operador, identificando actividades, servicios e inversiones tendientes a mejorar la relación del subte con el público usuario mediante la mejora de la calidad, confiabilidad, regularidad y seguridad de los servicios prestados	Documento aprobado por las autoridades pertinentes	Informe de avance
Componente II		
Actividad 1. Revisión de antecedentes y elaboración de escenarios y alternativas		
Alternativas propuestas para el marco regulatorio y de gestión e instrumentos para su implementación	Documento aprobado por las autoridades pertinentes	Informe de avance
Actividad 2. Desarrollo del marco legal/ institucional seleccionado		
Marco legal/institucional propuesto. Instrumentos normativos que permitan su implementación	Documento aprobado por las autoridades pertinentes	Informe final del proyecto
Actividad 3. Condiciones económicas y financieras de prestación del servicio		
Propuestas para la sostenibilidad económica y financiera de los servicios subterráneos y su expansión	Documento validado y consensuado entre las entidades gubernamentales participantes	Informe final del proyecto

- 3.5 **Costos:** El presupuesto estimado asciende a US\$750.000, de los cuales US\$600.000 serán financiados a través de la contribución financiera del Banco. La contrapartida local será aportada en especie y corresponderá a estudios básicos desarrollados por SBASE, gastos de personal técnico de supervisión y seguimiento y costos operativos y logísticos (salas de reuniones, comunicaciones, etc.) incurridos por el MH y SBASE durante la ejecución de esta CT.

Cuadro 2. Presupuesto por componente y fuente de financiamiento (US\$)

Actividad / componente	InfraFondo	GCABA	Total
I. Plan de Inversión de mediano plazo	290.000	80.000	370.000
II. Marco económico, financiero, legal e institucional	270.000	70.000	340.000
III. Inspección de estudios y auditoría financiera	20.000		20.000
3.1 Inspección de estudios	15.000		15.000
3.2 Auditoría	5.000		5.000
Total	600.000	150.000	750.000

IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 El GCABA será el beneficiario de la CT y la ejecutará por medio de su Ministerio de Hacienda (MH), con el apoyo técnico de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), apoyo que se formalizará mediante una carta convenio elaborada por el Banco. Previo al primer desembolso, el beneficiario deberá presentar evidencia de la carta convenio firmada. El Banco será responsable por la contratación de los servicios de consultoría relacionados a la inspección técnica de los estudios a ser financiados con la presente CT (actividad 3.1 del Componente III) y actuará a través de la División de Transporte de la Representación del Banco en Argentina (TSP/CAR).
- 5.2 El MH contratará los servicios de consultoría de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-9) y tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de la CT: (i) desarrollando el conjunto de acciones necesarias para la debida ejecución de sus componentes; (ii) los procesos de adquisiciones requeridos; (iii) la administración financiera; (iv) el monitoreo y seguimiento del desarrollo; (v) y la evaluación de los resultados del mismo. Las funciones específicas del MH serán: (i) preparar la programación de actividades para la ejecución de la CT; (ii) preparar y actualizar el Plan de Adquisición (PA); (iii) preparar la documentación de licitación para la contratación de consultorías, incluyendo los términos de referencia, en conformidad con las políticas de adquisiciones del Banco; (iv) realizar el seguimiento técnico, administrativo y financiero de los contratos de consultoría; (v) mantener los registros contables y financieros de los usos de los recursos de la CT y presentar la documentación justificativa de los gastos; (vi) preparar los estados financieros y las solicitudes de desembolsos; (vii) realizar el monitoreo, seguimiento y evaluación de la ejecución del programa; y (viii) realizar el monitoreo y seguimiento de los indicadores de productos y resultados, entre otros. Las funciones de SBASE serán: (i) dar asesoramiento técnico al MH en la preparación de los Términos de Referencia (TdR); (ii) apoyo en los procesos de licitación y selección de consultores; (iii) seguimiento técnico de las consultorías; etc. TSP/CAR dará seguimiento y será responsable de la supervisión técnica del proyecto, con el apoyo de consultores a ser contratados con recursos de inspección técnica del componente III (actividad 3.1) y en coordinación con el MH.
- 5.3 La presente cooperación técnica responde a la solicitud del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con fecha de 29 de julio de 2014 y que cuenta con la autorización de la Subsecretaría de Evaluación de Proyectos con Financiamiento Externo, otorgada en fecha 16 de julio de 2014 (ver [Anexo I](#)).
- 5.4 La ejecución de la CT prevé la contratación de tres consultorías principales y varios asesoramientos individuales, conforme se presenta en el [Anexo II](#), Plan de Adquisiciones; cada contratación contará con sus TdR específicos, los que establecerán los contenidos y cantidad de informes que los consultores deberán producir. Los TdR se presentan en el [Anexo III](#).

- 5.5 El período de ejecución será de 12 meses y el de desembolsos de 18 meses y su modalidad será de anticipos de fondos con base a necesidades de flujo de caja para un período máximo de 180 días. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 80% del total de los fondos desembolsados por concepto de anticipos.
- 5.6 Se requerirán estados financieros finales, los cuales serán auditados por una firma de auditoría independiente aceptable al Banco que será contratada por el organismo ejecutor, al término de la ejecución de los componentes de la CT, en conformidad con las Políticas del Banco y los TdR previamente acordados con el Banco.
- 5.7 El Banco hará el seguimiento de la ejecución de la CT en conformidad con los indicadores de avance y las metas definidos en la matriz de resultados. Para ello, el MH preparará informes trimestrales indicando los avances realizados en la ejecución de los componentes y actualización del programa de trabajo para los próximos meses y de otras informaciones adicionales que el Banco considere necesarias para una adecuada supervisión de la CT.

V. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 Por el carácter de estudio y el pedido recibido por parte del beneficiario, así como el respaldo obtenido para esta solicitud por parte del GdA, no se han identificado riesgos significativos.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 7.1 No habrá excepciones a las Políticas del Banco.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios y es clasificada como Categoría “C” ambiental. Asimismo, la presente CT apoya de la mejora de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte para la población acceder a los empleos y servicios sociales.

ANEXOS REQUERIDOS

Anexo I	Carta de solicitud del Gobierno	IDBDocs#39203945
Anexo II	Plan de Adquisiciones	IDBDocs#39203962
Anexo III	Términos de Referencia	IDBDocs#39204220
Anexo IV	Safeguard Policy Filter Report and Safeguard Screening Form	IDBDocs#39229844



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
"2014 Año de las letras Argentinas"

Buenos Aires, 29 de julio de 2014

Sr.
Representante del Banco Interamericano
de Desarrollo en Argentina
Hugo Florez Timoran
S / D

N°	1314
Para acción de	VU o/A
Copia informativa	

Ref.: Solicitud de AT Subtes – CABA

De nuestra mayor consideración:

Como es de su conocimiento, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se ha embarcado en un amplio programa de mejoras y expansión de la red de subterráneos. Esta estrategia se inserta en el Plan de Movilidad Sustentable que el Gobierno está desarrollando hace ya varios años, y que ha contado con el inestimable apoyo del Banco que usted representa.

Como parte de este proceso, y a partir del mandato legal establecido por la Legislatura de la Ciudad, al aceptar el traspaso de los servicios de subterráneos, estamos encarando un profundo plan para optimizar el servicio tanto en calidad como en seguridad, mejorar la gobernanza y la gestión como la regulación de la actividad.

Para ello hemos presentado al Gobierno Nacional, y obtenido por medio de la Jefatura de Gabinete de Ministros, su aprobación de manera de viabilizar ante el BID su apoyo técnico y financiero para llevar adelante y diseñar propuestas que asistan en la formulación de este plan de reforma institucional y fortalecimiento operativo.

Tanto la propuesta de cooperación técnica no reembolsable, como la nota de aprobación de Jefatura de Gabinete de Ministros ya le fueron remitidas.



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S
"2014 Año de las letras Argentinas"

Cabe destacar que el pedido original de cooperación técnica fue presentado oportunamente por nota con fecha 28 de febrero 2013.

Aprovecho esta oportunidad para destacar que los recursos de la CT servirán asimismo para poner en marcha aspectos cruciales del mencionado plan de mejoras y expansión de los servicios, plan para el cual esperamos en el futuro contar con el apoyo financiero de vuestra institución, en la forma de préstamos con o sin garantía soberana. Ambas medidas, la CT solicitada, así como la eventual operación de préstamo las estimamos esenciales para llevar a cabo esta iniciativa de mejora y expansión.

En la certeza que el Gobierno de la Ciudad continuará contando con el inapreciable acompañamiento del BID.

Le saludamos con atenta consideración,

NESTOR GRINETTI
Ministro de Hacienda
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires



Jefatura de Gabinete de Ministros

Subsecretaría de Evaluación de Proyectos con Financiamiento Externo

NOTA SSEPFE N° 10112014

BUENOS AIRES, 16 JUL 2014

**REF.: Cooperación Técnica No Reembolsable.
"Apoyo al Programa de Transferencia y
Gestión del Subterráneo de Buenos Aires".**

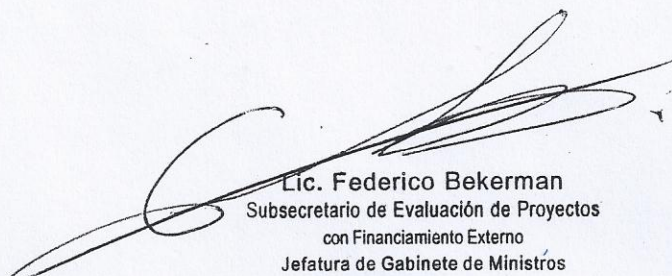
SEÑOR REPRESENTANTE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en relación a la solicitud del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de no objeción a la Cooperación Técnica referida, la cual será ejecutada con recursos no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo por hasta U\$S 600.000.

El objetivo de la Cooperación Técnica es consolidar la gestión, fiscalización y control de la Ciudad sobre el sistema de subterráneos, contribuyendo de esa manera con la estrategia de mejora de su capacidad de gestión en materia de transporte público.

En tal sentido, habiendo evaluado los antecedentes que avalan el pedido, esta Subsecretaría manifiesta su no objeción respecto de la consecución del trámite para la obtención de dicha Cooperación Técnica.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.



Lic. Federico Bekerman
Subsecretario de Evaluación de Proyectos
con Financiamiento Externo
Jefatura de Gabinete de Ministros

AL SEÑOR
REPRESENTANTE EN ARGENTINA
DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
Sr. Hugo FLOREZ TIMORAN
S / D

PLAN DE ADQUISICIONES

País: Argentina

Agencia Ejecutora: Ministerio de Hacienda, con la colaboración y asistencia técnica de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE)

Número del Proyecto: AR-T1132

Nombre del Proyecto: Apoyo al Programa de transferencia y gestión del subterráneo de Buenos Aires

Monto límite para revisión ex post de adquisiciones:

Bienes y servicios (monto en U\$S): __n/a__

Consultorías (monto en U\$S):

Nº Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones (1)	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición (2)	Revisión de adquisiciones (Ex-ante o 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	Local / Otro %			
1		Componente 1								
		Consultoría: "El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas".	40,000	SCC	Ex-post	100		IV trimestre 2014	SI	Contratará el Beneficiario
		Consultoría: "El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación".	260,000	SBCC	Ex-ante	100	-	IV trimestre 2014	SI	Contratará el Beneficiario
2		Componente 2								
		Consultoría: "El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control".	50,000	SCC	Ex-post	100		IV trimestre 2014	SI	Contratará el Beneficiario
		Consultoría: "El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control".	45,000	SCC	Ex-post	100		IV trimestre 2014	SI	Contratará el Beneficiario
		Consultoría: "El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador".	40,000	SCC	Ex-post	100		I trimestre 2015	SI	Contratará el Beneficiario
		Consultoría: "El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales".	25,000	SCC	Ex-post	100		I trimestre 2015	SI	Contratará el Beneficiario
		Consultoría: "El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio".	45,000	SCC	Ex-post	100		IV trimestre 2014	SI	Contratará el Beneficiario
		Consultoría: "El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales".	30,000	SCC	Ex-post	100		I trimestre 2015	SI	Contratará el Beneficiario
3		Componente 3								
		Consultores individuales para supervisión y acompañamiento técnico de la ejecución	15,000	CCII	n/a	100	-		SI	Contratará el Banco
4		Auditoría Financiera	5,000	SBCC	Ex-ante	100	-	II trimestre 2014	SI	Contratará el Beneficiario
Total			600,000	Preparado por:			Fecha:			

(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.

(3) **Revisión ex-ante/ ex-post:** En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex-post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex-ante.

(4) **Revisión técnica:** Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos, u otros.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES
(AR-T1132)**

**CONSULTORÍA 1:
EL SUBTE Y LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANAS Y METROPOLITANAS**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema

de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.
- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.

1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:

- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
- Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
- Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
- Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
- Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
- Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
- Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
- Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales

1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia

de mejora y expansión de los servicios acarrear consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 En particular, la Ciudad integra, conjuntamente con el GdA y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMT), ámbito institucional donde se plantean y discuten políticas públicas tendientes a la mejora del transporte y tránsito urbanos a escala metropolitana. La presente Consultoría elaborará lineamientos específicos de políticas públicas de transporte urbanos que asistan a la Ciudad en su desempeño al interior de la AMT y sean una contribución valiosa a la coordinación de éstas y al desarrollo de un sistema de planificación orientado a la mejora continua de los sistemas de transporte masivos.
- 2.3 La Ciudad y el GdA están desarrollando incipientes acciones conjuntas tendientes a mejorar el cuadro que la movilidad urbana presenta. Entre estas acciones deben destacarse la extensión de la AU Illia en su extensión al norte, el análisis técnico sobre una eventual extensión del FC Belgrano Sur en viaducto hasta la estación Constitución, la elevación del FC San Martín en viaducto, en la zona de Palermo, entre otras. Debe destacarse que estas últimas acciones mejorarán tanto el transporte público masivo, beneficiando principalmente a los habitantes del conurbano bonaerense, como tendrán un significativo impacto en la reducción de los tiempos de viaje vehiculares, disminución de la congestión y, esencialmente, de los accidentes de tránsito entre los diversos modos de transporte.
- 2.4 Por otro lado, la Ciudad está actualmente colaborando con el Municipio de Vicente López en la construcción del Metrobus (BRT de capacidad media, basado en carriles de uso exclusivo por el transporte público) que vinculará ambas jurisdicciones. También está cooperando con el GdA y el Municipio de La Matanza en la construcción de un Metrobus en la localidad de San Justo, que también se integrará a la red urbana de la Ciudad.
- 2.5 El alcance de las tareas incluirá, sin que este listado sea exhaustivo, las siguientes actividades:
 - 2.5.1 Estudios y análisis disponibles sobre el transporte y tránsito metropolitanos y las diversas propuestas existentes en materia de mejora de la movilidad, tanto mediante sistemas de transporte públicos como individuales
 - 2.5.2 Propuestas llevadas por las diversas jurisdicciones al seno de la AMT y su impacto sobre el sistema de movilidad de la Ciudad y la RMBA
 - 2.5.3 Mecanismos de colaboración y análisis que están siendo instrumentados para poner en marcha los sistema de cooperación establecidos con la constitución de la AMT
 - 2.5.4 Análisis comparado de organización de Autoridades de Transporte. Alcance de las actividades, distribución de responsabilidades, financiamiento de la Autoridad, sistema de ejecución de las tareas. Este análisis permitirá a la Ciudad adoptar posiciones a llevar al seno de la AMT

2.5.5 Elaboración de políticas de transporte y tránsito a partir de la experiencia y necesidades de la Ciudad, con vistas a lograr consenso acerca de las posibles posiciones y su incorporación por parte de las diversas jurisdicciones. Estas políticas incluirán, pero no se limitarán, los siguientes temas:

- Política tarifaria y de subsidios a los diversos modos de transporte masivo
- Expansión de los modos de transporte activo. Mejora de la infraestructura para peatones y ciclistas
- Integración física, funcional y tarifaria entre los diversos modos de transporte masivo
- Políticas que favorezcan la integración modal, en particular los modos no motorizados con el transporte público masivo
- Mejora de los entornos urbanos (espacio público) en los alrededores de las estaciones y centros de tránsito
- Políticas de estacionamiento que desalienten el uso de los modos motorizados privados como forma básica de movilidad
- Acciones posibles frente a la proliferación del uso de motocicletas y su comportamiento en el tránsito
- Mejora de los sistemas de fiscalización y control de tránsito, focalizándose en la reducción de los accidentes de tránsito y su gravedad
- Habilitación técnica de vehículos y sus impactos ambientales
- Política de reserva de tierras para la expansión de las infraestructuras de transporte
- Vinculación entre las infraestructuras y servicios de transporte y otras políticas urbanas, principalmente vivienda
- Identificación de obras y acciones prioritarias. Recursos para su estudio, diseño, construcción y operación y mantenimiento
- Financiamiento de obras de transporte urbano
- Rol de corto, mediano y largo plazo del subterráneo en el sistema de movilidad urbana y metropolitana
- Plan de mediano y largo plazo para la mejora continua de la movilidad urbana sostenible

2.6 Una vez elaborados los principios generales de estas políticas públicas, éstos serán presentados a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación, antes de la preparación del informe final de la consultoría.

III. Productos esperados

3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- Producto A:** Antecedentes en materia de políticas públicas en el AMT.
Experiencia internacional y situación local, acciones en marcha
- Producto B:** Listado de políticas públicas vigentes en las diversas jurisdicciones
y propuesta de políticas a ser elevadas por el GdC a la AMT
- Producto C:** Plan de mediano y largo plazo para la mejora continua de la
movilidad urbana sostenible

IV. Perfil del consultor

Consultor, preferiblemente ingeniero, economista, planificador urbano o similar, con experiencia no menor a 10 años en proyectos de transporte, tanto de sus infraestructuras como de sus servicios, así como en el diseño de políticas, planes y programas relacionados.

V. Duración del servicio

Se estima que la ejecución del servicio demandará 5 (cinco) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

Plan de Trabajo: a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.

Primer Informe: A los 45 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance de los productos A y B para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.

Segundo Informe: A los 90 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará los documentos A y B a nivel de borrador. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará los lineamientos de política en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.

Tercer Informe (Informe Final): Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago:	30% a la aprobación del Plan de Trabajo
Segundo pago:	20% una vez aprobado el Primer Informe
Tercer pago	20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría
Pago final:	30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaría de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.

La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Vera Lucia Vicentini.

APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS AIRES | AR-T1132

CONSULTORÍA 2:

EL SUBTE Y LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANAS Y METROPOLITANAS. PLAN DE ACCIÓN DE MEDIANO PLAZO E IDENTIFICACIÓN Y DISEÑO DE PROYECTOS PRIORITARIOS PARA SU IMPLEMENTACIÓN

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia

pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:
- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
 - Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
 - Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
 - Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
 - Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
 - Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales
- 1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores de la Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

- 2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia de mejora y expansión de los servicios acarrearán consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.
- 2.2 SBASE es la empresa responsable por llevar adelante los planes de modernización y expansión del sistema de transporte subterráneo. Para ello, cuenta con un equipo profesional y técnico altamente capacitado que, desde hace años, y parcialmente con el apoyo del BID, ha desarrollado diversos instrumentos de planificación³ que se han convertido en una guía constante de su accionar.
- 2.3 Como parte de sus responsabilidades cotidianas, SBASE ha desarrollado un importante número de proyectos, en una variada gama de actividades. Entre estas actividades cabe mencionar, y solamente entre las más visibles, aquellas vinculadas a:
- La seguridad del servicio, entre las que cabe mencionar las mejoras en los procesos de mantenimiento y control del material rodante, los sistemas de señalización y comunicaciones, la infraestructura de vías y los sistemas operativos, en general
 - La mejora de la calidad del servicio, con la búsqueda del incremento de las frecuencias, la reducción de las cancelaciones y la mejora en la regularidad, mediante la incorporación de nuevas unidades, de tecnología más moderna y mejor equipadas
 - El confort de los pasajeros, mediante la incorporación de unidades con aire acondicionado y mejor distribución interna, disminuyendo el factor de ocupación, así como la mejora, limpieza y seguridad de accesos al sistema, pasillos y corredores, estaciones y andenes
- 2.4 La presente consultoría integrará las diversas actividades que SBASE está desarrollando, así como incorporará otras que analizará en conjunto con la empresa, de manera tal que éstas conformen el Plan de mediano plazo que le da nombre a esta consultoría, estableciendo plazos de ejecución, costos y estudios necesarios para poder instrumentar aquellas acciones que se consideren necesarias.
- 2.5 En conjunto con SBASE, el Consultor identificará no menos de 5 proyectos prioritarios, que obviamente integren el Plan de mediano plazo, para los cuales desarrollará los estudios necesarios a nivel de ¿anteproyecto ejecutivo? con el nivel de desarrollo necesario que posibilite contar con los documentos para su licitación

³ Por ejemplo, el PETERS, Plan estratégico y técnico para la expansión de la red de subterráneos de Buenos Aires, financiado con recursos de la CT AR-T1041 del BID (2009) que ha ido paulatinamente actualizándose y ampliándose.

(bases de licitación, TdR a utilizar, presupuesto, plazo de ejecución, tecnología a utilizar, análisis de proveedores, aspectos ambientales y sociales, de corresponder, etc.) así como aquella documentación necesaria para solicitar asistencia financiera de organismos multilaterales de crédito (BID, BM, CASF, etc.)

- 2.6 Un listado preliminar de los temas que SBASE está desarrollando como parte de su plan de inversión de mediano plazo, y que el Consultor deberá incorporar como parte de sus actividades, se encuentran:
- Planes para mejora de la potencia eléctrica
 - Sistemas de señalización
 - Cocheras y talleres
 - Ventilación de coches y estaciones
 - Accesibilidad de estaciones y salidas de emergencia. Interfaz con la superficie y el entorno urbano
- 2.7 Una vez identificados los proyectos a ser analizados, así como su inserción en el Plan de mediano plazo, éstos serán presentados a las autoridades pertinentes de SBASE para su discusión y evaluación, antes de la preparación del informe final de la consultoría.

III. Productos esperados

- 3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

Producto A: Breve análisis del plan de acción e inversión vigente; proyectos prioritarios identificados por SBASE y su función dentro de un Plan de mediano plazo; estado de avance de los proyectos. Evaluación crítica de los proyectos prioritarios y desarrollo de una matriz multicriterio (u otro procedimiento tendiente a producir una selección razonada de proyectos prioritarios) a ser aplicada en la selección de los proyectos a ser estudiados

Producto B: Elaboración del Plan de acción mediano para SBASE. Presentación a ser realizada ante las autoridades de la empresa y del GdC

Producto C: Proyectos de inversión en condiciones de ser licitados

IV. Perfil del consultor

Firma consultora con amplia experiencia internacional y, preferiblemente nacional, en el desarrollo de proyectos de transporte masivo por riel en áreas urbanas

V. Duración del servicio

Se estima que la ejecución del servicio demandará 10 (diez) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos seis viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el Consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

Plan de Trabajo: a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación de SBASE y conocimiento del BID.

Primer Informe: A los 45 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá la evidencia de haber realizado las visitas de campo necesarias y previstas en su Plan de trabajo.

Segundo Informe: A los 90 días luego de haber firmado el contrato el Consultor presentará el documento B a nivel de borrador. El Consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará los lineamientos del Plan de mediano plazo en un taller al que concurrirán tanto las autoridades de SBASE y otras autoridades del GdC, como funcionarios del BID.

Tercer informe: A los 150 días luego de haber firmado el contrato el Consultor presentará los avances en materia de proyectos en proceso de análisis y que integrarán el documento C a nivel de borrador.

Cuarto informe: A los 210 días luego de haber firmado el contrato el Consultor presentará los avances en materia de proyectos en proceso de análisis y que integrarán el documento C a nivel de borrador.

Quinto Informe (Informe Final): Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago:	20% a la aprobación del Plan de Trabajo
Segundo pago:	10% una vez aprobado el Primer Informe
Tercer pago	10% una vez aprobado el Segundo Informe
Cuarto pago:	20% una vez aprobado el Tercer Informe
Quinto pago:	20% una vez aprobado el Cuarto Informe
Pago final:	20% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.

La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Vera Lucia Vicentini.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES
(AR-T1132)**

**CONSULTORÍA 3:
EL SUBTE Y SU MARCO REGULATORIO. SITUACIÓN ACTUAL Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS
PARA SU GESTIÓN, FISCALIZACIÓN Y CONTROL**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia

pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:
- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
 - Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
 - Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
 - Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
 - Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
 - Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales
- 1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

- 2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie

como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia de mejora y expansión de los servicios acarrearán consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 Como fuera mencionado, con la transferencia de los servicios subterráneos a la Ciudad, se aceptó un status quo en materia de gestión del sistema con pocos grados de libertad para su mejora inmediata. Las urgencias prevalecieron, en particular aquellas vinculadas al financiamiento del servicio, por un lado, y a mejorar sustancialmente la calidad y seguridad de los servicios, por otro. Con la situación estabilizada, la Ciudad está concentrándose en cumplir con el mandato de ley en materia de regularizar la situación de prestación del servicio.
- 2.3 Entre las alternativas posibles, cuando se estudia el mercado internacional de proveedores de servicio de transporte masivo por riel en zonas urbanas, puede observarse que no hay un modelo institucional predominante, existiendo varias opciones disponibles, todas ellas con sus ventajas e inconvenientes. Entre estas opciones se encuentran:
 - operador público, pudiendo ser una empresa perteneciente a una o varias jurisdicciones (estado nacional, regional (estadual, provincial, departamental), municipal) con diversas figuras jurídicas
 - operador público, pero con un privado que corre los servicios bajo la figura de gestor o administrador del sistema (por una remuneración preestablecida y eventualmente con una comisión de éxito (“success fee”) de alcanzarse determinadas metas y rendimientos
 - operadores privados, bajo la figura de una concesión
- 2.4 El alcance de esta consultoría busca analizar las diversas alternativas existentes y sus principales características, de manera tal de presentar a las autoridades un marco técnico e institucional en el cual respaldarse para tomar la decisión acerca del rumbo de darle a la gestión del sector. Para ello, esta Consultoría realizará las siguientes tareas:
 - Situación institucional vigente para la operación de los servicios subterráneos. El rol de SBASE como entidad de planificación y ejecución de obras y responsable por la orientación estratégica de los servicios. El rol del operador existente y su desempeño
 - Sistema de fiscalización y control de los servicios prestados. Entidades responsables y capacidades técnicas e institucionales
 - Marco legal vigente para regular los servicios actuales. Exigencias del marco legal en el futuro inmediato, en particular el establecido por Ley n°4472
 - Marcos institucionales y organizativos aplicados en los principales sistemas de transporte masivo, tanto subterráneo como metro, en las grandes ciudades. Análisis comparativo y resultados obtenidos

- Alternativas de marco institucional, regulatorio y operativo para el sistema subterráneo de la Ciudad. Desarrollo de criterios de evaluación (matriz multicriterio u otro) que faciliten la toma de decisiones por parte de la autoridad competente)
- 2.5 Una vez elaborados los principios generales de las alternativas de organización técnica e institucional, éstos serán presentados a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación, antes de la preparación del informe final de la consultoría. Este informe final incluirán los TdR que permitan la contratación de las consultorías, que integran la presente CT, que avanza sobre los aspectos de detalle de la alternativa seleccionada.

III. Productos esperados

3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- Producto A:** Marco legal e institucional vigente para la prestación de los servicios subterráneos de pasajeros
- Producto B:** Análisis comparado de formas organizativas vigentes en las principales ciudades del mundo que cuentan con estos servicios o de metro. Preparación de alternativas y del marco de evaluación que permita, a las autoridades competentes, tomar una decisión fundamentada acerca de la alternativa más conveniente para la Ciudad. Preparación de una presentación que permita discutir, en formato de taller, estas alternativas
- Producto C:** Elaboración del Informe Final que contenga las alternativas analizadas y el fundamento que justifica la selección realizada. Elaboración de los TdR que permitan la contratación de las consultorías que hagan el desarrollo de detalle de la alternativa seleccionada

IV. Perfil del consultor

4.1 Consultor o firma consultora, preferiblemente abogado, con experiencia no menor a 10 años en derecho administrativo y societario, preferiblemente con antecedentes en proyectos de transporte del sector público, así como en aspectos vinculados a la regulación de servicios públicos, nuevamente con preferencia en transporte.

V. Duración del servicio

5.1 Se estima que la ejecución del servicio demandará 3 (tres) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

- 6.1 **Plan de Trabajo:** a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.
- 6.2 **Primer Informe:** A los 30 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá, de corresponder, la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.
- 6.3 **Segundo Informe:** A los 60 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará el documento B a nivel preliminar. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará las alternativas de política institucional y regulatoria en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.
- 6.4 **Tercer Informe (Informe Final):** Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

- 7.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago:	30% a la aprobación del Plan de Trabajo
Segundo pago:	20% una vez aprobado el Primer Informe
Tercer pago	20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría
Pago final:	30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

- 8.1 La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaría de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.
- 8.2 La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Especialista de Transporte.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES | AR-T1132**

CONSULTORÍA 4:

EL SUBTE Y EL DESARROLLO DE SU MARCO DE GESTIÓN, FISCALIZACIÓN Y CONTROL

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia

pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:
- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
 - Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
 - Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
 - Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
 - Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
 - Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales
- 1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

- 2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad

ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia de mejora y expansión de los servicios acarrearán consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 Como fuera mencionado, con la transferencia de los servicios subterráneos a la Ciudad, se aceptó un status quo en materia de gestión del sistema con pocos grados de libertad para su mejora inmediata. Las urgencias prevalecieron, en particular aquellas vinculadas al financiamiento del servicio, por un lado, y a mejorar sustancialmente la calidad y seguridad de los servicios, por otro. Con la situación estabilizada, la Ciudad está concentrándose en cumplir con el mandato de ley en materia de regularizar la situación de prestación del servicio.
- 2.3 Entre las alternativas posibles, cuando se estudia el mercado internacional de proveedores de servicio de transporte masivo por riel en zonas urbanas, puede observarse que no hay un modelo institucional predominante, existiendo varias opciones disponibles, todas ellas con sus ventajas e inconvenientes. Entre estas opciones se encuentran:
 - operador público, pudiendo ser una empresa perteneciente a una o varias jurisdicciones (estado nacional, regional (estadual, provincial, departamental), municipal) con diversas figuras jurídicas
 - operador público, pero con un privado que corre los servicios bajo la figura de gestor o administrador del sistema (por una remuneración preestablecida y eventualmente con una comisión de éxito (“success fee”) de alcanzarse determinadas metas y rendimientos
 - operadores privados, bajo la figura de una concesión
- 2.4 El alcance de esta consultoría busca, a partir de la modalidad organizativa, institucional y societaria adoptada por parte de las autoridades competentes del GdC, identificada mediante una consultoría previa, desarrollar el marco de gestión, fiscalización y control de la empresa operadora del sistema de transporte subterráneo.
- 2.5 Merece destacarse que este marco debe desarrollarse y existir con independencia de la modalidad final que se adopte en materia de formas societarias y de contratación del operador, para asegurar así la capacidad del estado (local) concedente de fiscalizar a una entidad que debe responder a estrictas pautas de seguridad, confiabilidad, calidad y seguridad de un servicio público esencial.
- 2.6 Entre las actividades prioritarias que deberán ser reguladas y que, como fuera mencionado, fueran asignadas a diferentes instituciones, pueden ser identificadas: (i) planificación del sistema de transporte subterráneo y su integración con los otros modos de transporte presentes en el área metropolitana; (ii) ejecución de las actividades (diseño de obras y su ejecución, adquisición de material rodante y otros equipamientos, mantenimiento del acervo físico en buenas condiciones operativas, etc.) necesarias para la continua y regular operación del servicio, así como su mejora y continua expansión; (iii) elaboración de los marcos normativos bajo los cuales

operarán e interactuarán los diversos actores presentes en el sistema; y (iv) diseño y elaboración del marco de fiscalización y control bajo el cual operarán estos actores.

2.7 Para ello, esta Consultoría realizará las siguientes tareas:

- Revisión de la situación institucional adoptada para la regulación y operación de los servicios subterráneos, por parte de las autoridades del GdC. Entidades propuestas y roles básicos identificados para cada una de ellas. Desarrollo en profundidad de las propuestas y análisis de las capacidades existentes en las instituciones hoy a cargo de las funciones
- Funciones hoy desempeñadas y funciones identificadas como necesarias en el nuevo marco legal e institucional a ser adoptado
- Estructuras societarias a ser desarrolladas para llevar adelante las funciones; profundización del análisis realizado para la selección de estas estructuras y conformación de los análisis realizados
- Elaboración de las normas legales necesarias para la instrumentación de este marco institucional, junto con las fundamentaciones pertinentes, de manera tal que puedan ser puestas en consideración de las autoridades del GdC
- Diseño legal e institucional, y el marco normativo básico, bajo el cual operarán las diversas instituciones, procurando los mayores grados posible de delegación de autoridad y transferencia de responsabilidad a las instituciones encargadas
- Principales marcos normativos, en particular aquellos aplicables al futuro operador, en materia de cumplimiento de sus obligaciones como operador de un servicio público esencial, en particular en lo que respecta a la seguridad en la prestación de los servicios, su regularidad y calidad, la rendición de cuentas (especialmente en lo que se refiere al manejo de fondos públicos), así como todo lo vinculado a información y transparencia de la gestión y su relación con los usuarios y la comunidad en general

2.8 Una vez elaboradas los principios generales de las propuestas de organización del marco normativo e institucional, éstos serán presentados a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación. Una vez validados estos principios generales, en un taller a ser desarrollado al inicio de la Consultoría, se procederá al completamiento de las labores.

III. Productos esperados

3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- Producto A:** Marco legal e institucional vigente para la prestación de los servicios subterráneos de pasajeros
- Producto B:** Normas legales necesarias para la instrumentación del marco institucional que ponga en marcha la reforma propuesta, junto con

las fundamentaciones necesarias para su envío a las autoridades pertinentes

Producto C: Elaboración del marco regulatorio que registrará las diversas instituciones que operen el sistema de transporte subterráneo en sus diferentes partes componentes

IV. Perfil del consultor

- 4.1 Consultor o firma consultora, preferiblemente abogado, con experiencia no menor a 10 años en derecho administrativo y societario, preferiblemente con antecedentes en proyectos de transporte del sector público, así como en aspectos vinculados a la regulación de servicios públicos, nuevamente con preferencia en transporte.

V. Duración del servicio

- 5.1 Se estima que la ejecución del servicio demandará 3 (tres) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

- 6.1 **Plan de Trabajo:** a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.
- 6.2 **Primer Informe:** A los 30 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A (incluyendo los principios generales para la validación en un taller a mantener con el Comitente y el BID) para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá, de corresponder, la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.
- 6.3 **Segundo Informe:** A los 60 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará el documento B a nivel preliminar. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará las alternativas de política institucional y regulatoria en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.
- 6.4 **Tercer Informe (Informe Final):** Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

7.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago:	30% a la aprobación del Plan de Trabajo
Segundo pago:	20% una vez aprobado el Primer Informe
Tercer pago	20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría
Pago final:	30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

- 8.1 La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaria de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.
- 8.2 La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Especialista de la División de Transporte.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES
(AR-T1132)**

CONSULTORÍA 5:

EL SUBTE Y EL MARCO NORMATIVO Y REGULATORIO PARA LA SELECCIÓN DEL OPERADOR

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia

pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:
- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
 - Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
 - Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
 - Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
 - Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
 - Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales
- 1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

- 2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad

ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia de mejora y expansión de los servicios acarrearán consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 Como fuera mencionado, con la transferencia de los servicios subterráneos a la Ciudad, se aceptó un status quo en materia de gestión del sistema con pocos grados de libertad para su mejora inmediata. Las urgencias prevalecieron, en particular aquellas vinculadas al financiamiento del servicio, por un lado, y a mejorar rápida y sustancialmente la calidad y seguridad de los servicios, por otro. Con la situación estabilizada, la Ciudad está concentrándose en cumplir con el mandato de ley en materia de regularizar la situación de prestación del servicio.
- 2.3 Entre las alternativas posibles, cuando se estudia el mercado internacional de proveedores de servicio de transporte masivo por riel en zonas urbanas, puede observarse que no hay un modelo institucional predominante, existiendo varias opciones disponibles, todas ellas con sus ventajas e inconvenientes. Entre estas opciones se encuentran:
 - operador público, pudiendo ser una empresa perteneciente a una o varias jurisdicciones (estado nacional, regional (estadual, provincial, departamental), municipal) con diversas figuras jurídicas
 - operador público, pero con un privado que corre los servicios bajo la figura de gestor o administrador del sistema (por una remuneración preestablecida y eventualmente con una comisión de éxito ("success fee") de alcanzarse determinadas metas y rendimientos
 - operadores privados, bajo la figura de una concesión
- 2.4 El alcance de esta consultoría busca, a partir de la modalidad organizativa, institucional y societaria adoptada por parte de las autoridades competentes del GdC, identificada mediante una consultoría previa, desarrollar el marco normativo y técnico que permita establecer cuál es el tipo de empresa operadora del sistema de transporte subterráneo que la Ciudad busca para entregar la responsabilidad de la operación de los servicios, así como las características del proceso de selección de la misma.
- 2.5 Para ello, esta Consultoría realizará las siguientes tareas:
 - Revisión de la situación institucional adoptada para la regulación y operación de los servicios subterráneos, por parte de las autoridades del GdC. Entidades propuestas y roles básicos identificados para cada una de ellas
 - Desarrollo en profundidad de la propuesta del operador y su relación con las instituciones existentes o a ser creadas y con las que establecerá relaciones institucionales, técnicas y de colaboración
 - Identificación de las funciones hoy desempeñadas por el operador, así como las funciones necesarias en el nuevo marco legal e institucional propuesto

- Estructura societaria propuesta para el operador. Esta estructura deberá ser desarrollada en detalle, tanto los aspectos legales como los aspectos institucionales (estructura básica, capacidades técnicas y financieras, responsabilidad para con el poder concedente y el usuario, entre otras) para llevar adelante las funciones
 - Elaboración de las normas legales necesarias para la instrumentación de esta estructura societaria, junto con las fundamentaciones pertinentes, de manera tal que puedan ser puestas en consideración de las autoridades del GdC
 - Sistemas de rendición de cuentas, fiscalización y control al cual deberá someterse la empresa operadora. Sistemas de información y su alcance para los diversos actores: poder concedente, instituto encargado de la fiscalización y control de los servicios, usuarios, público en general, buscando en todo momento maximizar la disponibilidad de información
 - Diseño de los principales marcos normativos, en materia de cumplimiento de sus obligaciones como operador de un servicio público esencial, en particular en lo que respecta a la seguridad en la prestación de los servicios, su regularidad y calidad, la rendición de cuentas (especialmente en lo que se refiere al manejo de fondos públicos)
- 2.6 Una vez elaboradas los principios generales de la propuesta de organización institucional del operador, éste será presentado a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación. Una vez validados estos principios generales, en un taller a ser desarrollado al inicio de la Consultoría, se procederá al completamiento de las labores.

III. Productos esperados

- 3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- | | |
|--------------------|---|
| Producto A: | Marco legal e institucional vigente para la prestación de los servicios subterráneos de pasajeros |
| Producto B: | Normas legales necesarias para la instrumentación del marco institucional que ponga en marcha la reforma propuesta, junto con las fundamentaciones necesarias para su envío a las autoridades pertinentes |
| Producto C: | Elaboración del marco regulatorio que regirá las diversas instituciones que operen el sistema de transporte subterráneo en sus diferentes partes componentes |

IV. Perfil del consultor

- 4.1 Consultor o firma consultora, preferiblemente abogado, con experiencia no menor a 10 años en derecho administrativo y societario, preferiblemente con antecedentes en

proyectos de transporte del sector público, así como en aspectos vinculados a la regulación de servicios públicos, nuevamente con preferencia en transporte.

V. Duración del servicio

- 5.1 Se estima que la ejecución del servicio demandará 3 (tres) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

- 6.1 **Plan de Trabajo:** a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.
- 6.2 **Primer Informe:** A los 30 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A (incluyendo los principios generales para la validación en un taller a mantener con el Comitente y el BID) para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá, de corresponder, la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.
- 6.3 **Segundo Informe:** A los 60 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará el documento B a nivel preliminar. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará las alternativas de política institucional y regulatoria en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.
- 6.4 **Tercer Informe (Informe Final):** Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

- 7.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago:	30% a la aprobación del Plan de Trabajo
Segundo pago:	20% una vez aprobado el Primer Informe
Tercer pago	20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría
Pago final:	30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

- 8.1 La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaría de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.
- 8.2 La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Especialista de la División de Transporte.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES
(AR-T1132)**

CONSULTORÍA 6:

**EL SUBTE Y EL DESARROLLO DE SU MARCO DE GESTIÓN, FISCALIZACIÓN Y CONTROL.
ASPECTOS LABORALES**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al

servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:
- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
 - Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
 - Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
 - Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
 - Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
 - Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales
- 1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

- 2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie

como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia de mejora y expansión de los servicios acarrearán consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 Como fuera mencionado, con la transferencia de los servicios subterráneos a la Ciudad, se aceptó un status quo en materia de gestión del sistema con pocos grados de libertad para su mejora inmediata. Las urgencias prevalecieron, en particular aquellas vinculadas al financiamiento del servicio, por un lado, y a mejorar rápida y sustancialmente la calidad y seguridad de los servicios, por otro. Con la situación estabilizada, la Ciudad está concentrándose en cumplir con el mandato de ley en materia de regularizar la situación de prestación del servicio.
- 2.3 Entre las alternativas posibles, cuando se estudia el mercado internacional de proveedores de servicio de transporte masivo por riel en zonas urbanas, puede observarse que no hay un modelo institucional predominante, existiendo varias opciones disponibles, todas ellas con sus ventajas e inconvenientes. Entre estas opciones se encuentran:
 - operador público, pudiendo ser una empresa perteneciente a una o varias jurisdicciones (estado nacional, regional (estadual, provincial, departamental), municipal) con diversas figuras jurídicas
 - operador público, pero con un privado que corre los servicios bajo la figura de gestor o administrador del sistema (por una remuneración preestablecida y eventualmente con una comisión de éxito (“success fee”) de alcanzarse determinadas metas y rendimientos
 - operadores privados, bajo la figura de una concesión
- 2.4 El alcance de esta consultoría busca, a partir de la modalidad organizativa, institucional y societaria adoptada por parte de las autoridades competentes del GdC, identificada mediante una consultoría previa, analizar el marco laboral en el que los diversos actores desempeñan sus actividades, en particular aquellos que están comprendidos en convenios colectivos de trabajo.
- 2.5 Para ello, esta Consultoría realizará las siguientes tareas:
 - Revisión de la situación institucional vigente para las diversas actividades involucradas en, por un lado, la regulación, fiscalización, control de los servicios subterráneos y, por otro, las funciones ejecutivas de planificación, contratación y ejecución de obras y operación de los servicios
 - Identificación de las necesidades operativas de las diversas funciones, así como las prácticas usuales en la actualidad para responder a estas necesidades
 - Análisis de buenas prácticas aplicadas internacionalmente para dichas funciones y sus estándares de productividad, eficiencia y calidad. Diversas alternativas aplicadas internacionalmente para establecer los vínculos laborales

- Comparación de estas buenas prácticas con las aplicadas localmente. Identificación preliminar de las restricciones vigentes que, cuando corresponde, impedirían alcanzar estándares similares a los vigentes internacionalmente
 - Propuesta de marco laboral que permita alcanzar altos niveles de eficiencia, productividad y calidad, así como un régimen laboral basado en la confianza y las buenas relaciones, de colaboración y asistencia, entre empresa y empleado
- 2.6 Una vez elaboradas los principios generales de la propuesta de organización laboral, éste será presentado a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación. Una vez validados estos principios generales, en un taller a ser desarrollado al inicio de la Consultoría, se procederá al completamiento de las labores.

III. Productos esperados

- 3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- Producto A:** Análisis del marco laboral vigente para la prestación de los servicios subterráneos de pasajeros y su comparación con las buenas prácticas internacionalmente aplicadas
- Producto B:** Normas legales necesarias para la instrumentación del marco laboral que ponga en marcha la reforma propuesta, junto con las fundamentaciones necesarias para su envío a las autoridades pertinentes
- Producto C:** Elaboración del marco laboral que regirá las diversas instituciones que operen el sistema de transporte subterráneo en sus diferentes partes componentes

IV. Perfil del consultor

- 4.1 Consultor o firma consultora, preferiblemente abogado, con experiencia no menor a 10 años en derecho laboral, preferiblemente con antecedentes en proyectos de transporte del sector público, así como en aspectos vinculados a la regulación de servicios públicos, nuevamente con preferencia en transporte.

V. Duración del servicio

- 5.1 Se estima que la ejecución del servicio demandará 3 (tres) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

- 6.1 **Plan de Trabajo:** a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.
- 6.2 **Primer Informe:** A los 30 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A (incluyendo los principios generales para la validación en un taller a mantener con el Comitente y el BID) para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá, de corresponder, la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.
- 6.3 **Segundo Informe:** A los 60 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará el documento B a nivel preliminar. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará las alternativas de política institucional y regulatoria en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.
- 6.4 **Tercer Informe (Informe Final):** Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

- 7.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago:	30% a la aprobación del Plan de Trabajo
Segundo pago:	20% una vez aprobado el Primer Informe
Tercer pago	20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría
Pago final:	30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

- 8.1 La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaría de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.
- 8.2 La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Especialista de la División de Transporte.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES | AR-T1132**

CONSULTORÍA 7:

**EL SUBTE Y LAS CONDICIONES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS DE PRESTACIÓN DEL
SERVICIO**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia

pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.
- 1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:
- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
 - Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
 - Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
 - Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
 - Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
 - Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
 - Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales
- 1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

- 2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia

de mejora y expansión de los servicios acarrear consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 Como fuera mencionado, con la transferencia de los servicios subterráneos a la Ciudad, se aceptó un status quo en materia de gestión del sistema con pocos grados de libertad para su mejora inmediata. Las urgencias prevalecieron, en particular aquellas vinculadas al financiamiento del servicio, por un lado, y a mejorar rápida y sustancialmente la calidad y seguridad de los servicios, por otro. Con la situación estabilizada, la Ciudad está concentrándose en cumplir con el mandato de ley en materia de regularizar la situación de prestación del servicio.
- 2.3 Entre las alternativas posibles, cuando se estudia el mercado internacional de proveedores de servicio de transporte masivo por riel en zonas urbanas, puede observarse que no hay un modelo institucional predominante, existiendo varias opciones disponibles, todas ellas con sus ventajas e inconvenientes. Entre estas opciones se encuentran:
 - operador público, pudiendo ser una empresa perteneciente a una o varias jurisdicciones (estado nacional, regional (estadual, provincial, departamental), municipal) con diversas figuras jurídicas
 - operador público, pero con un privado que corre los servicios bajo la figura de gestor o administrador del sistema (por una remuneración preestablecida y eventualmente con una comisión de éxito (“success fee”) de alcanzarse determinadas metas y rendimientos
 - operadores privados, bajo la figura de una concesión
- 2.4 El alcance de esta consultoría busca, a partir de la modalidad organizativa, institucional y societaria adoptada por parte de las autoridades competentes del GdC, identificada mediante una consultoría previa, analizar el marco económico y financiero necesario para que los diversos actores desempeñan sus actividades.
- 2.5 Para ello, esta Consultoría realizará las siguientes tareas:
 - Revisión del marco económico y financiero vigente para las diversas funciones involucradas en la prestación de las diversas actividades vinculadas con los servicios subterráneos, así como establecer los órdenes de magnitud de los ingresos necesarios para llevarlas adelante, de acuerdo a los parámetros establecidos por las consultorías que, al unísono con ésta, están analizando el alcance y profundidad de estas tareas
 - Identificación de las fuentes de recursos generadas por el propio sistema de transporte, con especial énfasis en las tarifas al usuario, por un lado, y otros recursos (publicidad, alquileres, etc.) por otro
 - Revisión de los niveles de subsidio requeridos para la operación del servicio e identificación de las fuentes de las cuales provienen estos subsidios

- Determinación de la elasticidad precio de la demanda, con vistas a establecer posibles incrementos tarifarios, vinculados a los costos de operación de los servicios. Conjuntamente con este análisis se revisará la elasticidad precio de la demanda respecto de los modos competidores con el subterráneo, en particular el transporte público por automotor. Rezago temporal experimentado para recuperar la demanda e impacto económico esperado de diversos aumentos tarifarios
 - Identificación de los estratos socioeconómicos de los usuarios del servicio subterráneo e impacto que la satisfacción de las necesidades de viaje (costo de transporte) genera sobre el ingreso de las familias, discriminando entre costo del subte y de los otros modos, por un lado, y lugar de radicación de las personas (CABA y GBA, por ejemplo), entre otros. Posibilidad de mantener un subsidio diferenciado por categoría socioeconómica del usuario y propuestas para su implementación
 - Análisis de buenas prácticas aplicadas internacionalmente para contar con boletos multiviaje y reducciones tarifarias asociadas a cada uno de estos boletos. Impacto en el costo de transporte de las familias y en los ingresos del sistema subterráneo. Análisis de la experiencia actualmente en marcha
 - Propuesta de marco económico y financiero que permita alcanzar altos niveles de sostenibilidad del sistema, tanto desde el punto de vista de la continuidad de las operaciones en un marco de eficiencia, regularidad y seguridad, como desde el punto de vista de asequibilidad y equidad al usuario
- 2.6 Una vez elaboradas los principios generales de la propuesta de marco económico y financiero, éste será presentado a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación. Una vez validados estos principios generales, en un taller a ser desarrollado al inicio de la Consultoría, se procederá al completamiento de las labores.

III. Productos esperados

3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- | | |
|--------------------|---|
| Producto A: | Análisis del marco económico y financiero vigente para la prestación de los servicios subterráneos de pasajeros y su comparación con las buenas prácticas internacionalmente aplicadas |
| Producto B: | Propuesta de marco económico y financiero, y normas legales y reglamentarias que eventualmente fueran necesarias para su instrumentación, junto con las fundamentaciones necesarias para su envío a las autoridades pertinentes |
| Producto C: | Elaboración del marco económico y financiero que regirá las diversas instituciones que operen el sistema de transporte subterráneo en sus diferentes partes componentes |

IV. Perfil del consultor

- 4.1 Consultor o firma consultora, preferiblemente economista o analista financiero, con experiencia no menor a 10 años en economía de los servicios públicos, preferiblemente con antecedentes en proyectos de transporte del sector público, así como en aspectos vinculados a la regulación de servicios públicos, nuevamente con preferencia en transporte.

V. Duración del servicio

- 5.1 Se estima que la ejecución del servicio demandará 6 (seis) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

- 6.1 **Plan de Trabajo:** a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.
- 6.2 **Primer Informe:** A los 30 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A (incluyendo los principios generales para la validación en un taller a mantener con el Comitente y el BID) para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá, de corresponder, la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.
- 6.3 **Segundo Informe:** A los 60 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará el documento B a nivel preliminar. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará las alternativas de política institucional y regulatoria en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.
- 6.4 **Tercer Informe (Informe Final):** Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

- 7.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:

Primer pago: 30% a la aprobación del Plan de Trabajo

Segundo pago: 20% una vez aprobado el Primer Informe

Tercer pago	20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría
Pago final:	30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría

VIII. Coordinación y supervisión

- 8.1 La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaría de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.
- 8.2 La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Especialista de la División de Transporte.

**APOYO AL PROGRAMA DE TRANSFERENCIA Y GESTIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE BUENOS
AIRES | AR-T1132**

**CONSULTORÍA 8:
EL SUBTE Y LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO. ASPECTOS
FISCALES**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID o el Banco), está apoyando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GdC o GCABA), a través de una Cooperación Técnica no reembolsable cuyo objetivo es “consolidar las capacidades institucionales, técnicas y financieras de la Ciudad en materia de modernización, expansión y, en particular, la regulación, control y gestión de los servicios de transporte público masivo de su jurisdicción con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de apoyar al desarrollo técnico e institucional necesario de los organismos y empresas públicas de la Ciudad a cargo de estas funciones de manera integral.”
- 1.2 Esta Cooperación Técnica (CT) acompañará así los grandes esfuerzos financieros, institucionales y técnicos que el GdC está haciendo para mejorar los servicios de transporte público subterráneo; este proyecto permitirá mejorar las capacidades del GCABA en general, y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en particular, en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a través de la mejora y ampliación de un sistema de transporte que ha probado ser eficiente, limpio y seguro y que contribuye a reducir los impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial, a la vez que reduce los tiempos de viaje y costos de transporte.
- 1.3 La mejora de los servicios subterráneos es esencial para poner un freno a la reducción en la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones obstaculizan la integración física, funcional y tarifaria del sistema de transporte masivo, desalentando su empleo.
- 1.4 Estas acciones son consecuencias de la posición del Gobierno de Argentina (GdA) que sostuvo, durante todo 2012, la necesidad de transferir la jurisdicción, y las responsabilidades institucionales, financieras, operacionales y técnicas asociadas al servicio, al GdC. Entre las principales dificultades inherentes a esta transferencia pueden enumerarse la falta de un organismo regulador y de fiscalización del sistema

de transporte subterráneo, por estar esta responsabilidad originariamente en manos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la política de subsidios al transporte público, con el consiguiente costo para el erario de la Ciudad una vez que se hizo cargo del subte, el enorme grado de deterioro de la infraestructura y servicios de transporte, con la consiguiente pérdida de calidad y confiabilidad en los servicios prestados y la falta de integración con los otros modos de transporte masivo (trenes suburbanos y colectivos).

- 1.5 Hacia fines de 2012 y ante la evidencia que la permanencia del subte en manos de organismos dependientes del GdA solamente acarrearía una continua fuente de discrepancias institucionales y deterioro del servicio, el Gobierno de la Ciudad (GdC) envía un proyecto de ley a su Legislatura con vistas a aceptar la transferencia impulsada por el GdA. Esta ley es aprobada en diciembre de 2012 tornando efectivo el cambio de jurisdicción del subterráneo a partir del 1° de enero de 2013.
- 1.6 A partir de la transferencia, el GdC renegoció el contrato con el concesionario del sistema, Metrovías, modificándolo por uno de gerenciamiento de la operación y el servicio y, para disminuir el impacto de los subsidios en las cuentas fiscales de la Ciudad, aumentó sustancialmente el valor del pasaje en dos oportunidades, desacoplando esta tarifa de la del transporte automotor. Si bien esto conllevó inicialmente una pérdida de demanda, ésta fue paulatinamente recuperada, a la vez que los nuevos ingresos permitieron continuar con el programa de inversión y expansión financiado con recursos del Tesoro local.
- 1.7 La Ley de la Ciudad por la cual ésta acepta la transferencia¹ del servicio de subterráneo limita al GdC a que el contrato de concesión² sea considerado como una emergencia, estableciendo que, al cabo del plazo máximo de 2 años, prorrogable por 1 año más, el GdC debe ya contar con un sistema estable de regulación, fiscalización y control, operación y gestión del subterráneo. Estos plazos vencen durante el primer trimestre de 2016, por lo que el GdC debe comenzar a estructurar el modo en que administrará en el futuro cercano el sistema y, de decidir hacerlo mediante la participación de un operador privado, comenzar a trabajar en el sistema de selección de éste.
- 1.8 Esta CT busca racionalizar y consolidar la actuación del GdC en todo lo que significa la gestión del sistema subterráneo y su interacción con los otros modos de transporte, tanto masivos como individuales, presentes en la RMBA, a la vez que establece nuevas pautas técnicas e institucionales en materia de regulación, control y gestión de la movilidad urbana asociada a una mejor operación de la red del subterráneo en el mayor centro urbano y económico del país.
- 1.9 En particular, el proyecto busca ampliar las capacidades en los siguientes aspectos: (i) gestión financiera y cargos a los usuarios; (ii) gestión técnica y el cumplimiento

¹ Ley 4472/12 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

² El contrato es, en realidad, un contrato de operación y gestión (COG, por su alcance).

estricto de las condiciones de seguridad requeridas por un sistema de alta capacidad y exigencias; (iii) gestión operativa, con vistas a mejorar la calidad, regularidad y confiabilidad del servicio; (iv) desarrollo de la capacidad de regulación, para privilegiar la seguridad, calidad y confiabilidad del servicio por encima de otras consideraciones; (v) sistematizar y profundizar la capacidad de fiscalización y seguimiento de la empresa operadora; (vi) elaboración de un plan de mediano plazo de expansión de la red y los servicios ofrecidos; y (vii) preparación técnica e institucional para sustituir al actual operador (durante la emergencia declarada por la Ley 4472) por un operador estable.

1.10 La CT prevé el desarrollo de varias consultorías, todas ellas vinculadas entre sí en sus objetivos y ejecución y, especialmente, en su contribución a los objetivos de esta CT; estas consultorías se mencionan a continuación:

- Consultoría 1: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas
- Consultoría 2: El subte y las políticas de transporte urbanas y metropolitanas. Plan de acción de mediano plazo e identificación y diseño de proyectos prioritarios para su implementación
- Consultoría 3: El subte y su marco regulatorio. Situación actual y análisis de alternativas para su gestión, fiscalización y control
- Consultoría 4: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control
- Consultoría 5: El subte y el marco normativo y regulatorio para la selección del operador
- Consultoría 6: El subte y el desarrollo de su marco de gestión, fiscalización y control. Aspectos laborales
- Consultoría 7: El subte y las condiciones económicas y financieras de prestación del servicio
- Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales

1.11 Los presentes TdR detallan el alcance de las labores correspondientes a la Consultoría 8: El subte y las condiciones económicas de prestación del servicio. Aspectos fiscales.

II. Objetivo, alcance y actividades a desarrollar

2.1 Los servicios de transporte público masivo por subterráneo, si bien bajo administración de la Ciudad, desempeñan un rol esencial en el sistema de transporte metropolitano, y sus vinculaciones tanto con el transporte automotor de superficie como con los ferrocarriles suburbanos son imprescindibles para lograr una movilidad ágil, segura, eficiente y sostenible. Por ello, las decisiones que se adopten en materia

de mejora y expansión de los servicios acarrear consecuencias sobre esta movilidad metropolitana.

- 2.2 Como fuera mencionado, con la transferencia de los servicios subterráneos a la Ciudad, se aceptó un status quo en materia de gestión del sistema con pocos grados de libertad para su mejora inmediata. Las urgencias prevalecieron, en particular aquéllas vinculadas al financiamiento del servicio, por un lado, y a mejorar rápida y sustancialmente la calidad y seguridad de los servicios, por otro. Con la situación estabilizada, la Ciudad está concentrándose en cumplir con el mandato de ley en materia de regularizar la situación de prestación del servicio.
- 2.3 Entre las alternativas posibles, cuando se estudia el mercado internacional de proveedores de servicio de transporte masivo por riel en zonas urbanas, puede observarse que no hay un modelo institucional predominante, existiendo varias opciones disponibles, todas ellas con sus ventajas e inconvenientes. Entre estas opciones se encuentran:
 - operador público, pudiendo ser una empresa perteneciente a una o varias jurisdicciones (estado nacional, regional (estadual, provincial, departamental), municipal) con diversas figuras jurídicas
 - operador público, pero con un privado que corre los servicios bajo la figura de gestor o administrador del sistema (por una remuneración preestablecida y eventualmente con una comisión de éxito (“success fee”) de alcanzarse determinadas metas y rendimientos
 - operadores privados, bajo la figura de una concesión
- 2.4 El alcance de esta consultoría busca, a partir de la modalidad organizativa, institucional y societaria adoptada por parte de las autoridades competentes del GdC, identificada mediante una consultoría previa, analizar el marco fiscal vigente y la cobertura que éste presta a los diversos actores en el desempeño de sus actividades.
- 2.5 Para ello, esta Consultoría realizará las siguientes tareas:
 - Revisión del marco fiscal vigente para el sistema de transporte subterráneo. Fuentes propias de recursos y los destinos específicos, si los hubiera, a los cuales están asignados. Recursos propios y recursos del Tesoro
 - Aplicación histórica (últimos 5 años) de estos recursos entre las diversas actividades; entre ellas se destacarán: (i) inversión en expansión física del sistema (ampliación de la red); (ii) inversión en mejoramiento de los servicios (rehabilitación y compra de material rodante y otros equipamientos; sistemas de señalización y comunicaciones, etc.); (iii) mantenimiento y recuperación del sistema; (iv) gastos corrientes distintos de subsidios al operador; (v) subsidios a al operador; y (vi) otros subsidios, de corresponder
 - Capacidad de las fuentes genuinas de recursos existentes de proveer a la expansión y mejor continua del servicio subterráneo. Proyección de los recursos que estas fuentes generarán para los diversos escenarios de evolución del

sistema y sostenibilidad que estas fuentes proveen al sistema en el mediano y largo plazo

- Análisis de buenas prácticas aplicadas internacionalmente para contar con financiamiento sostenible de las múltiples actividades asociadas a la prestación del servicio. Recomendación acerca de la viabilidad de incorporar nuevos recursos al financiamiento del sistema; importancia de los recursos allegados e impacto económico sobre las partes afectadas
- Evaluación de la situación actual y recomendación acerca del manejo de los recursos fiscales para asegurar, por un lado, sistemas de recaudación equitativos, de baja evasión, altamente eficientes y de bajo costo y, por otro, que sean altamente transparentes y lleguen al destino previsto
- Propuesta de marco fiscal que permita alcanzar altos niveles de sostenibilidad del sistema, asegurando eficiencia y transparencia en el manejo de los recursos públicos y que, simultáneamente, permita desarrollar planes de mejora y expansión continuos

- 2.6 Una vez elaboradas los principios generales de la propuesta de marco fiscal, éste será presentado a las autoridades pertinentes del GdC para su discusión y evaluación. Una vez validados estos principios generales, en un taller a ser desarrollado al inicio de la Consultoría, se procederá al completamiento de las labores.

III. Productos esperados

- 3.1 Como resultado de la consultoría se tiene previsto desarrollar 3 productos:

- Producto A:** Análisis del marco fiscal vigente para la prestación de los servicios subterráneos de pasajeros y su comparación con las buenas prácticas internacionalmente aplicadas
- Producto B:** Propuesta de marco fiscal, y normas legales y reglamentarias que eventualmente fueran necesarias para su instrumentación, junto con las fundamentaciones necesarias para su envío a las autoridades pertinentes
- Producto C:** Elaboración del marco fiscal que regirá las diversas instituciones que operen el sistema de transporte subterráneo en sus diferentes partes componentes

IV. Perfil del consultor

- 4.1 Consultor o firma consultora, preferiblemente economista o analista fiscal y financiero, con experiencia no menor a 10 años finanzas públicas, preferiblemente con antecedentes en proyectos de transporte del sector público, nuevamente con preferencia en transporte.

V. Duración del servicio

- 5.1 Se estima que la ejecución del servicio demandará 6 (seis) meses de trabajo. En el caso de consultores internacionales, se requerirá al menos tres viajes a la ciudad de Buenos Aires. Durante la visita al país, el consultor se reunirá con funcionarios del

MH, SBASE y todas aquellas necesarias para el buen desempeño de sus labores y que el consultor considere relevante. El Consultor deberá, asimismo, reunirse con los funcionarios del Banco para coordinar las actividades.

VI. Presentación de informes

- 6.1 **Plan de Trabajo:** a los 5 días calendario de haber firmado el contrato se presentará un Plan de Trabajo conteniendo entre algunos aspectos la metodología de trabajo a desarrollar, las actividades a desarrollar; y una propuesta del contenido de los documentos para revisión y aprobación del MH y conocimiento del BID.
- 6.2 **Primer Informe:** A los 30 días después de haber firmado el contrato se presentará un Informe de avance del producto A (incluyendo los principios generales para la validación en un taller a mantener con el Comitente y el BID) para la revisión por parte del comitente y del BID. Este informe incluirá, de corresponder, la evidencia de haber realizado la respectiva visita de campo en el primer viaje del consultor internacional.
- 6.3 **Segundo Informe:** A los 60 días después de haber firmado el contrato el consultor presentará el documento B a nivel preliminar. El consultor, conjuntamente con esta versión preliminar, presentará las alternativas de política institucional y regulatoria en un taller al que concurrirán tanto las autoridades técnicas del GdC, como funcionarios del BID. Esta presentación se hará durante la segunda visita del consultor internacional al país.
- 6.4 **Tercer Informe (Informe Final):** Una vez finalizado los 3 productos de la consultoría, el consultor presentará un Informe Final. Los documentos finales incluirán los comentarios y observaciones del comitente y del BID.

VII. Forma de pago

- 7.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:
- | | |
|---------------|---|
| Primer pago: | 30% a la aprobación del Plan de Trabajo |
| Segundo pago: | 20% una vez aprobado el Primer Informe |
| Tercer pago | 20% una vez aprobado el Segundo Informe, incluyendo los 2 productos finales borrador (productos A y B del ítem 3.1) de la consultoría |
| Pago final: | 30% una vez aprobados los 3 productos de la consultoría |

VIII. Coordinación y supervisión

- 8.1 La coordinación y supervisión de las actividades del Consultor serán llevadas a cabo por el Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad o por quién éste designe en su representación. El consultor trabajará en estrecha coordinación con SBASE y con la Subsecretaría de Transporte, quien designará un profesional del área para colaborar con el consultor, proporcionar la información disponible que requiera sobre las materias objeto del contrato y discutir técnicamente las recomendaciones que elabore.
- 8.2 La coordinación de los trabajos por parte del BID será realizada por Especialista de la División de Transporte.

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Type of Operation	Technical Cooperation
Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
Team Leader	Salvatierra, Juan Manuel (JUANMANUELS@iadb.org)
Project Title	Support to the Buenos Aires Subway Transfer and Management Program
Project Number	AR-T1132
Safeguard Screening Assessor(s)	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Assessment Date	2014-11-07

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Technical Cooperation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Type of operation for which disaster risk is most likely to be low.	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Title:	
Date:	2014-11-07

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Type of Operation	Technical Cooperation
Country	ARGENTINA
Project Status	
Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
Team Leader	Salvatierra, Juan Manuel (JUANMANUELS@iadb.org)
Project Title	Support to the Buenos Aires Subway Transfer and Management Program
Project Number	AR-T1132
Safeguard Screening Assessor(s)	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Assessment Date	2014-11-07

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category: C	Override Rating:	Override Justification: Comments:
Conditions/ Recommendations	<input type="checkbox"/> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. <input type="checkbox"/> Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.). <input type="checkbox"/> The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions

DISASTER RISK SUMMARY	
Disaster Risk Category: Low	
Disaster/ Recommendations	No specific disaster risk management measures are required.

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Title:	
Date:	2014-11-07