

**DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA
ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Argentina, Brasil, Colombia y México
▪ Nombre de la CT:	Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina
▪ Número de CT:	RG-T2219
▪ Nombre del Préstamo/Garantía Asociado:	---
▪ Número del Préstamo/Garantía Asociado:	---
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Juan Manuel Salvatierra, Jefe de equipo (TSP/CAR); Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR; Bernardita Saez (LEG/SGO); Claudia Mylenna Cárdenas García y Rodolfo Gastaldi (FMP/CCO); Luciana Garcia Nores y Kea Wollrad (INT/INT); Rafael M Acevedo-Daunas, Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Ana María Pinto Ayala (TSP/CCO); Manuel A. Albornoz Perez (TSP/CME); y Dalve A. Alves (TSP/GBR).
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 de julio de 2012
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transporte de Colombia, Secretaría de Medio Ambiente del Estado de México, Ente de la Movilidad de Rosario, Argentina y la Secretaría de Transporte de Rio de Janeiro, Brasil.
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	La Universidad de los Andes, Colombia, a través del Centro de Investigaciones de la Facultad de Ingeniería. (Contacto: Juan Pablo Bocarejo)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$650.000 (en miles) (Facilidad para la Promoción de Bienes Públicos Regionales)
▪ Contrapartida Local:	US\$100.000 (en miles)
▪ Periodo de Ejecución:	24 meses
▪ Periodo de Desembolso:	30 meses
▪ Fecha de Inicio requerido:	Abril de 2013
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CCO
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí, estrategias de país de Argentina, Brasil y Colombia.
▪ CT incluida en CPD (s/n):	
▪ Sector Prioritario GCI-9:	i) política social favorable a la igualdad y la productividad; (ii) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; y (iii) protección del medio ambiente, respuestas al cambio climático, promover la energía renovable y seguridad alimentaria.

II. DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO/GARANTÍA ASOCIADO

2.1 No existe ningún préstamo asociado a esta Cooperación Técnica (CT).

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT OBJETIVOS

- 3.1 **El objetivo general.** Es generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 3.2 **Los objetivos específicos.** Estos incluirían: i) desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.
- 3.3 **Justificación.** Los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las razones para esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables. El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto¹.
- 3.4 Esta CT se alinea con las siguientes prioridades sectoriales de la novena Reposición de Capital del Banco (GCI-9) según: i) política social favorable a la igualdad y la

¹ Para mayor detalle, ver [Anexo 5: Justificación ampliada de la TC](#).

productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad; ii) infraestructura para la competitividad y el bienestar social: Se pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud; y iii) protección del medio ambiente, estrategias de mitigación del cambio climático, promover la energía renovable y seguridad alimentaria: Al promover el uso de la bicicleta se propende por una movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

IV. Descripción de las actividades y presupuesto

- 4.1 **Componente 1. Aspectos Institucionales:** Se busca proponer un marco regulatorio e institucional que promueva el uso de la bicicleta, que garantice su sostenibilidad en el tiempo y articule los planes de desarrollo de las ciudades participantes. Para su desarrollo se llevarán a cabo las siguientes actividades: i) identificación y revisión de mejores prácticas internacionales con respecto a institucionalidades y regulación; ii) revisión de marcos regulatorio en cada uno de los países intervinientes; iii) revisión de existencia, estructura y presupuesto de unidades de trabajo (o divisiones gubernamentales) cuya función esté directamente relacionada con la bicicleta (en las ciudades del trabajo); iv) Revisión de mecanismos de financiación; v) entrevistas con autoridades; vi) Análisis de debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas; vii) diseño de estrategia para articulación con los planes de desarrollo y para fortalecimiento institucional; y viii) generación de indicadores de seguimiento; y ix) desarrollo de modelo de marco regulatorio e institucional y ejemplo de aplicación. Su duración será de ocho (8) meses.
- 4.2 **Componente 2. Aspectos relacionados con la infraestructura:** El objetivo es proponer diseños de infraestructura adecuada para el uso de la bicicleta que se puedan incorporar a los diseños viales tradicionales en concordancia con la estructura urbana. Para esto se desarrollarán las siguientes actividades: i) revisión de buenas prácticas en diseño de redes e infraestructuras exclusivas para bicicletas (incluyendo p. ej. Cicloparqueaderos y otra infraestructura de apoyo); ii) revisión y análisis de la estructura urbana de cada caso de estudio; iii) revisión de la problemática de la infraestructura existente y análisis crítico de manuales de diseño existentes en las ciudades del estudio; iv) diagnóstico de infraestructura con respecto a su idoneidad, integración con otros modos de transporte, el entorno urbano y los diseños viales tradicionales, y coherencia con el espacio público; v) Identificación de obstáculos y desafíos; vi) Formulación de recomendaciones de diseño de redes de infraestructura de bicicleta a partir de la estructura urbana; vi) Formulación de recomendaciones de diseño de infraestructura dedicada a la

bicicleta; y vii) Desarrollo de manual de diseño adaptado a las necesidades de la región y las ciudades del estudio. Su duración será de cuatro (4) meses.

4.3 **Componente III. Salud, seguridad vial, equidad y ambiente:** Se busca formular políticas sobre salud, seguridad vial, equidad y ambiente, estrategias que conduzcan a su realización así como también el desarrollo de metodologías de evaluación y seguimiento. Se desarrollarán las siguientes actividades: i) Revisión de políticas internacionales que relacionen el transporte no motorizado (bicicletas) con la salud, seguridad, vial, equidad y ambiente; ii) Entrevistas con autoridades; iii) Definición de objetivos de mediano y largo plazo en cada una de las áreas; iv) Formulación de metodologías para la evaluación y seguimiento de las políticas en estas áreas; v) Definición y generación de indicadores de seguimiento; vi) Formulación de lineamientos para promover la bicicleta como herramienta para reducir la inequidad y mejorar la accesibilidad; vii) Formulación de lineamientos para el uso seguro de la bicicleta; viii) Propuesta de mecanismos para la educación de los actores viales y la aplicación de la autoridad; ix) Generación de políticas que busquen reducir las emisiones de contaminantes a través del uso masivo de la bicicleta; y x) Desarrollo de guía y ejemplo de aplicación. Se estima una duración de 6 meses.

4.4 **Componente 4. Promoción y redes sociales e institucionales:** Se pretende conformar una red tanto de instituciones públicas, como de empresas y de ciudadanos que participe en la generación de la estrategia de uso masivo de la bicicleta y contribuya con su promoción. A nivel local, la creación de esta red estará a cargo de los equipos de cada ciudad y a nivel latinoamericano será coordinada y gestionada por el coordinador del proyecto. Así mismo, se pretende que esta red gestione la estrategia. Para esto se desarrollarán las siguientes actividades: i) entrevistas y talleres con actores clave; ii) organización de dos (2) seminarios internacionales en el que participen los beneficiarios de la propuesta; iii) creación de una página web del proyecto en la que se propiciará la discusión y se divulgarán los productos del proyecto (guías y otros); y iv) desarrollo de guía y ejemplo de aplicación. Para ello se estima una duración aproximada de seis (6) meses.

4.5 Los entregables de este componente serán los informes y las guías que surjan de la elaboración de cada subcomponente, los documentos preparados y acordados entre las entidades nacionales y subnacionales participantes, los talleres de capacitación, las memorias de los eventos y la página web.

4.6 A su vez, la agencia ejecutora presentará al BID informes semestrales con el resumen de las actividades desarrolladas en ese periodo, el plan de actividades que será implementado en el semestre siguiente y los principales resultados y consensos alcanzados.

CUATRO 1. MATRIZ DE RESULTADOS INDICATIVA

Objetivo del proyecto: Generar un sistema integral que permita posicionar a la bicicleta como un medio de transporte y recreación relevante en las tres ciudades participantes de América Latina.				
Resultado: Condiciones mejoradas para posicionar a la bicicleta como un medio de transporte y recreación relevante en las ciudades participantes (Bogotá, Rio de Janeiro, Rosario).	Unidad	Línea de base	Meta final	Fuente Evaluación final del proyecto.
Indicador: Sistema integral de bicicleta (BiSy) creado y	#	0	1	

aprobado por cada entidad nacional o subnacionales participante.				
COMPONENTES				
Componente 1: Aspectos institucionales				
Producto: Propuesta de marco regulatorio e institucional preparada que promueva el uso de la bicicleta, garantice su sostenibilidad en el tiempo y articule los planes de desarrollo de las ciudades participantes.	Unidad	Línea de base	Meta final	Fuente
Indicador: # de documentos preparados y acordados entre las entidades nacionales y subnacionales participantes.	#	0	1	Informes semestrales y evaluación final del proyecto.
COMPONENTES				
Componente 2: e Aspectos relacionados con la infraestructura				
Producto: Propuestas de diseños de infraestructura para el uso de la bicicleta.	Unidad	Línea de base	Meta final	Fuente
Indicador: # de documentos preparados y acordados entre las entidades nacionales y subnacionales participantes.	#	0	1	Informes semestrales y evaluación final del proyecto.
COMPONENTES				
Componente 3: Salud, seguridad vial, equidad y ambiente				
Producto: Guía con lineamientos para el uso seguro de la bicicleta.	Unidad	Línea de base	Meta final	Fuente
Indicador: # de documentos preparados y acordados entre las entidades nacionales y subnacionales participantes.	#	0	1	Informes semestrales y evaluación final del proyecto.
COMPONENTES				
Componente 4: Promoción y redes sociales e institucionales.				
Producto 1: Redes locales creadas y funcionando promoción de la estrategia de uso masivo de la bicicleta.	Unidad	Línea de base	Meta final	Fuente
Indicador 1: Redes.	#	0	4	Informes semestrales y evaluación final del proyecto.
Producto 2: Página web creada y en funcionamiento.				
Indicador 2: Páginas web.	#	0	1	Informes semestrales y evaluación final del proyecto.

4.7 **Presupuesto:** El costo total del proyecto se estima en US\$750,000, de los cuales el BID aportará US\$650,000 con carácter no reembolsable, provenientes de la Facilidad para la Promoción de Bienes Públicos Regionales (RPG). El aporte local restante será de US\$100,000, los cuales serán aportados en especies por los países participantes y por el Organismo Ejecutor. El siguiente cuadro muestra un resumen de los costos estimados.

CUADRO 2. PRESUPUESTO

COMPONENTE	FINANCIACIÓN		
	BID	CONTRAPARTIDA ²	TOTAL
I. Aspectos Institucionales	\$233,400.00	\$20,000	\$253,400.00
II. Diseño de redes e infraestructura	\$60,200.00	\$10,000	\$70,200.00

² La contrapartida local será en especies, aportada 50% por el ejecutor y 50% por el Ente de la Movilidad de Rosario (ver Anexo I - Carta del Beneficiario).

III. Salud, seguridad vial, equidad y ambiente	\$72,200.00	\$10,000	\$82,200.00
IV. Promoción y, redes sociales e institucionales	\$254,200.00	\$10,000	\$264,200.00
Auditoría	\$15,000	\$0	\$15,000.00
Apoyo para la supervisión del proyecto por parte del Banco	\$15,000	\$0	\$15,000.00
Coordinación y administración del proyecto por parte del OE		\$50,000.00	\$50,000.00
TOTAL:	\$650,000.00	\$100,000.00	\$750,000.00

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 **Ejecutor:** El Organismo Ejecutor (OE) será la Universidad de los Andes, que tendrá la responsabilidad administrativa y fiduciaria del presente proyecto. El mecanismo de ejecución contará con un Consejo Directivo (CD), un Equipo Técnico del Proyecto, un Equipo Administrativo y un Organismo Ejecutor (OE). El Equipo Técnico será liderado por un Coordinador del Proyecto a ser contratado por el OE, quien se dedicará a tiempo completo a la ejecución de esta operación. Además, cada uno de los beneficiarios designará líder del proyecto. El CD estará integrado por las autoridades o delegados, designadas por los países beneficiarios y las entidades que participan en el proyecto (para más detalles, ver [Anexo VII](#)).
- 5.2 La Universidad de los Andes llevará a cabo las contrataciones necesarias para la ejecución del proyecto, así como coordinar la implementación de las actividades del proyecto con las demás entidades participantes en el mismo para asegurar que dichas actividades contribuyan a los objetivos del proyecto³. El OE se encargará de contabilizar las contribuciones de contrapartida a la vez que reportar esta información oportunamente al Banco.
- 5.3 **Capacidad institucional de la agencia ejecutora:** Como resultado del Diagnóstico Necesidades de la Agencia (DNA) (ver [Anexo VIII](#)) y sus antecedentes ([Anexo VII](#)), se observa que el OE cuenta con capacidad institucional para la gestión administrativa y fiduciaria de esta TC. De todas formas, por su poca experiencia como ejecutor del Banco, se le brindará apoyo y seguimiento.
- 5.4 **Período de ejecución y calendario de desembolsos.** El período de ejecución será de 24 meses y la modalidad de desembolsos será de Anticipos de Fondos, con base a necesidades de flujo de caja para un periodo máximo de 180 días.
- 5.5 **Adquisiciones.** La adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría serán realizadas por la Universidad de Los Andes de conformidad con las Políticas del Banco Interamericano de Desarrollo documentos GN-2349-9 y GN-2350-9.

³ Las entidades Beneficiarias serán los cuatro países participantes a través del Ministerio de Transporte de Colombia, la Secretaría de Medio Ambiente del Estado de México, Ente de la Movilidad de Rosario, Argentina y la Secretaría de Transporte de Rio de Janeiro (Brasil), cuyas cartas de compromiso se encuentran en las [Cartas - Anexo I](#).

- 5.6 **Plan de Adquisiciones.** En relación al plan de adquisiciones, la información se encuentra detallada en el [Anexo II](#).
- 5.7 **Políticas de Gestión Financiera y los mecanismos de Auditoría.** El Banco desembolsará los recursos del proyecto bajo la modalidad de Anticipos de Fondos, a la cuenta designada, con base en las necesidades de liquidez del proyecto para un período máximo de seis (6) meses, de conformidad con el cronograma de inversiones y el flujo de recursos requeridos para dichos propósitos. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado, al menos, el ochenta por ciento (80%) del total de los fondos desembolsados por concepto de anticipos. El tipo de cambio para presentar las justificaciones de gastos será el utilizado para la conversión de los recursos desembolsados en dólares de los Estados Unidos de América a pesos colombianos (tasa de monetización) y para los recursos de contrapartida se utilizará la tasa de cambio de la fecha en que se elabore la solicitud.
- 5.8 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 desde el inicio de la ejecución. Los estados financieros auditados del proyecto serán enviados al Banco a más tardar noventa (90) días después de la fecha de último desembolso, de conformidad con las políticas del Banco y los términos de referencia previamente acordados con el Banco.
- 5.9 **Supervisión:** El proyecto financiará la contratación de un consultor por parte del Banco que apoyará a los especialistas de TSP en la supervisión del proyecto desde el punto de vista técnico.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 La diversidad de beneficiarios, en términos de sus niveles de gobierno, puede generar una ejecución compleja en términos de diferencia de intereses y visiones. Cabe destacar que este riesgo es al mismo tiempo una oportunidad, pues al incluir distintos niveles de gobierno con distintas visiones y funciones - unos más focalizados en el diseño de políticas públicas y los otros más en su implementación- el proyecto tiene el potencial de generar un enfoque más integral. Para minimizar este riesgo es necesaria la selección de una coordinación capaz de identificar y focalizarse en los puntos de interés común entre las instituciones participantes y del acompañamiento técnico del Banco.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 7.1 No habrá excepciones a las políticas del Banco.

VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 8.1 La ejecución de la presente CT no tiene riesgos socio-ambientales debido a la naturaleza y objetivos de la CT y por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica para la elaboración de normas y procedimientos. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco

(OP-703), la clasificación de esta operación es Categoría “C ([Salvuardas Ambientales-Anexo IV](#))

Anexos Requeridos:

- Anexo I: Carta de los beneficiarios
 - Anexo II Plan de Adquisiciones
 - Anexo III: Términos de Referencia
- 8.2 Anexos adicionales: [Justificación ampliada de la TC - Anexo V](#); [Antecedentes de la Universidad de los Andes en temas de movilidad urbana - Anexo VI](#); [Estructura y proceso de ejecución- Anexo VII](#); y [del Diagnóstico Necesidades de la Agencia \(DNA\) - ANEXO VIII](#).

Rosario, 21 de Marzo de 2012

Antoni Estevadeordal
Gerente
Sector de Integración y Comercio
BID
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Estimado Sr. Estevadeordal:

El Ente de la Movilidad de Rosario plenamente se compromete a apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional "Estrategia integral para el fomento del uso masivo de la bicicleta en ciudades de América Latina" como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales. Para tales fines, el Ente de la Movilidad de Rosario aportará el equivalente a US\$ 50.000 en aportes de profesionales para la confección, promoción y publicación de dichos Bienes Públicos Regionales.

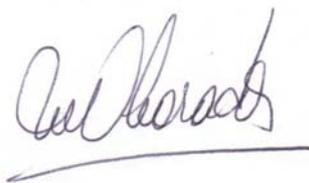
Esta propuesta es una prioridad para Rosario ya que:

- Es necesario un cambio del reparto modal dado el insostenible incremento del parque automotor que es record año a año.
- Se comenzó a promover el ciclismo en las ciudades más importantes y se están empezando a observar algunos cambios. Falta incentivar su uso en ciudades medianas y pequeñas.
- No se siguen lineamientos conjuntos en cuanto a políticas a favor del uso de la bicicleta.
- Faltan herramientas para abordar este cambio tan necesario.
- Es necesario un abordaje regional para superar problemas de índole políticos.

Por las razones arriba mencionadas, y una vez alcanzados los objetivos del proyecto, esta organización se compromete a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo del BPR por medio de las siguientes actividades:

- Difusión del proyecto dentro del país.
- Realización de conferencias y talleres.
- Apoyo técnico para aplicar estas iniciativas.

Atentamente,



Mónica Alvarado
Gerente General Ente de la Movilidad de Rosario



Carta Setrans/SET Nº 134 /2012

Rio de Janeiro, 23 de março de 2012.

Exmo. Sr. ANTONI ESTEVADEORDAL

D. D. Gerente - Sector de Integración y Comercio/BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento)
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Prezado Senhor,

O Programa de Transporte Não Motorizado (Programa Rio - Estado da Bicicleta) da Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro (SETRANS) desenvolve ações de incentivo ao uso da bicicleta como meio de deslocamento, buscando ainda, integrá-la com os outros modos de transportes.

A ONG Transporte Ativo nossa parceira no desenvolvimento dessas ações, nos apresentou o projeto regional "Estratégia Integral para o Fomento do uso Massivo da Bicicleta em Cidades da América Latina". Esse projeto tem como objetivo a formação de uma rede com governos e organizações não governamentais e universidades de outros países da América Latina (México, Colômbia e Argentina), para promover o uso intensivo da bicicleta no transporte urbano. As atividades do projeto estão completamente alinhadas com o trabalho da nossa secretaria no tocante a, dentre outros, criação de linhas de base do uso da bicicleta, revisões de políticas em prol da bicicleta e definições de estratégias para a implantação de infraestrutura à bicicleta no nível regional.

O Bem Público Regional (BPR) que a proposta intenta promover é uma prioridade para o nosso estado e país pelos benefícios da bicicleta no meio urbano, incluindo:

- Transporte eficaz que melhora a saúde pública;
- Promoção da sustentabilidade urbana e a diminuição de emissões de gases poluentes, inclusive os gases de efeito estufa;
- Promoção da inclusão social e da formação de uma sociedade mais equitativa;
- Injeção de recursos na economia local, com benefícios para o comércio e residentes.

Pelas razões mencionadas acima, e uma vez alcançados os objetivos do projeto, a SETRANS se compromete a continuar promovendo e apoiando o desenvolvimento do BPR por meio das seguintes atividades:

- Apoio aos municípios do Estado do Rio de Janeiro no planejamento e na implantação de redes de ciclovias, ruas cicláveis, bicicletários e outros elementos de infraestrutura;
- Apoio na criação de campanhas educativas que visam a estimular o uso da bicicleta;



- **Difusão de melhores práticas para outras cidades do Brasil, para o Governo Federal, e para outros países da América Latina.**

Face o exposto, indicamos a Transporte Ativo que faz parte do consórcio de organizações não governamentais de México, Colômbia, Brasil e Argentino, para receber apoio pela Iniciativa para a Promoção de Bens Públicos Regionais do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Para realizar esse objetivo, a SETRANS apoiará o projeto com recursos humanos e físicos que consistirão principalmente de: 1) reuniões de trabalho, onde os detalhes técnicos e estratégicos da iniciativa, e da implantação dos objetivos do projeto, serão definidos; 2) fornecimento de informações de programas governamentais em prol da bicicleta, e dados sobre o uso da bicicleta; e 3) contatos com municípios dentro do Estado do Rio de Janeiro.

Cordialmente,

JULIO LOPES

Secretário de Estado de Transportes do Rio de Janeiro

Sebastião Rodrigues Pinto Neto
Subsecretário de Estado de Transportes
Matr. 331.385-9



Ministerio de Transporte
República de Colombia
NIT. 899.999.055-4

ANEXO I

Prosperidad
para todos

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20121010150031
20121010150031
28-03-2012



Bogotá, D.C., 28-03-2012

Señor
ANTONI ESTEVADEORDAL
Gerente
Sector de Integración y Comercio
Banco Interamericano de Desarrollo
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Asunto: Propuesta

Estimado Sr. Estevadeordal:

El Ministerio de Transporte de Colombia ha tenido conocimiento del proyecto denominado “Desarrollo de una metodología para incentivar el uso de la bicicleta en Latinoamérica” el cual está liderado en Colombia, por la Universidad de los Andes quien se ha presentado para la convocatoria de Promoción de Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Esta propuesta es una prioridad para Colombia ya que:

- El potencial del desarrollo de las políticas de uso de transporte no motorizado como la bicicleta en municipios pequeños y medianos, es enorme ya que existe una población económicamente activa que se beneficiaría de mejores opciones de movilidad;
- Se podría lograr mayor movilidad para la población de menor ingresos, lo cual genera impactos directos en la calidad de vida y beneficia el desarrollo nacional;
- Existe un interés a nivel del Gobierno Nacional de apoyar el uso de modos de transporte no motorizados como la bicicleta, como medios de transporte, sin embargo no existen las suficientes herramientas y metodologías que faciliten su planeación e implementación;
- Colombia es consciente de la necesidad de mitigar el impacto generado al medio ambiente por las actividades y encuentra en este proyecto una oportunidad para desarrollar acciones que reduzcan la emisiones de carbono en las ciudades colombianas.

El Ministerio de Transporte se encuentra de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad de los Andes y apoya la ejecución de este proyecto.

Avenida Eldorado CAN Bogotá, D. C. - Colombia – Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054

<http://www.mintransporte.gov.co> - E-mail mintrans@mintransporte.gov.co -

quejasyreclamos@mintransporte.gov.co

Horario de Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042



Ministerio de Transporte
República de Colombia
NIT. 899.999.055-4

ANEXO I

Prosperidad
para todos

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20121010150031
20121010150031
28-03-2012



Es así como, el Ministerio de Transporte, estaría dispuesto a contribuir con la ejecución del proyecto, a través de la divulgación de la Política Pública para la materia y la participación en reuniones técnicas que sean pertinentes. Lo anterior con el objetivo de que el desarrollo del proyecto se encuentre alineado con la Política Sectorial de transporte y se logre una implementación exitosa de las propuestas tanto en las regiones como las ciudades del territorio nacional.

Atentamente,

FELIPE TARGA RODRIGUEZ
Viceministro de Transporte

Anexos:

Copias:

Proyectó: Felipe Targa
Elaboró: Luz M. Ramos
Fecha de elaboración: Marzo 28 de 2012
Número de radicado que responde: 20121010150031
Tipo de respuesta: Total () Parcial ()



GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO

"2012. Año del Bicentenario del Ilustrador Nacional"

ANEXO I

Page 6 of 6



GOBIERNO QUE TRABAJA Y LOGRA
enGRANDE

14 de marzo de 2012

Antoni Estevadeordal
Gerente, Sector de Integración y Comercio, BID
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Estimado Sr. Estevadeordal:

La Secretaría del Medio Ambiente del Estado de México está de acuerdo y apoya la ejecución del proyecto "*Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina*" y se ha presentado para la convocatoria de Promoción de Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Esta propuesta es una prioridad para el Estado de México, dado que a bicicleta es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable, y responde en gran medida, al desafío de crear ciudades competitivas, sustentables y con una alta calidad de vida.

Esta Secretaría apoyará el proyecto a través de la participación de los funcionarios responsables de implementar las estrategias de movilidad en bicicleta en reuniones técnicas, considerar en los anteproyectos y proyectos a impulsar los lineamientos y recomendaciones técnicas generadas por el proyecto, y apoyar en el desarrollo de iniciativas y talleres que se requieran para implementar las propuestas.

ATENTAMENTE

MAESTRO GERARDO EUROPA VARGAS
SECRETARIO PARTICULAR

SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE

PLAN DE ADQUISICIONES

No	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición	Método de adquisición[1]	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Financiamiento		Precalificación (Si/No)	Fechas estimadas		(Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local /Otro %		Publicación anuncio específico	Terminación Contrato	
CONSULTORIAS									
1	Contratación coordinador de Proyecto Unidades Costo Estimado \$ 70,000	SCC		100	0	NO	Mes 1	Mes 24	Pendiente
2	Contratación de consultoría de experto en regulación, política pública e institucionalidad. Unidades Costo Estimado \$ 30,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 1	Mes 8	Pendiente
3	Contratación de consultoría de experto en temas de equidad. Unidades Costo Estimado \$ 30,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 13	Mes 18	Pendiente
4	Contratación de consultoría de experto en temas de salud y calidad del aire Unidades Costo Estimado \$ 30,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 13	Mes 18	Pendiente
5	Contratación de consultoría de experto en seguridad vial Unidades Costo Estimado \$ 30,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 13	Mes 18	Pendiente
6	Contratación de consultoría de experto en infraestructura Unidades Costo Estimado \$ 30,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 9	Mes 12	Pendiente
7	Contratación de consultoría de equipo local de especialistas Ciudad de México Unidades Costo Estimado \$ 80,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 4	Mes 24	Pendiente

No	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición	Método de adquisición[1]	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Financiamiento		Precalificación (Si/No)	Fechas estimadas		(Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local /Otro %		Publicación anuncio específico	Terminación Contrato	
CONSULTORIAS									
8	Contratación de consultoría de equipo local de especialistas Río de Janeiro Unidades Costo Estimado \$ 80,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 4	Mes 24	Pendiente
9	Contratación de consultoría de equipo local de especialistas Rosario Unidades Costo Estimado \$ 80,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 4	Mes 24	Pendiente
10	Contratación de consultoría de equipo local de especialistas Bogotá Unidades Costo Estimado \$ 80,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 4	Mes 24	Pendiente
11	Contratación de consultoría de experto en Diseño y Diagramación Unidades Costo Estimado \$ 10,000	SCC	N/A	100	0	NO	Mes 19	Mes 24	Pendiente
12	Equipo Administrativo Unidades Costo Estimado		N/A	0	100	NO	Mes 1	Mes 30	Pendiente
13	Consultoría de Supervisión (*) Unidades Costo Estimado \$ 15,000		N/A	100	0	NO	Mes 1	Mes 30	Pendiente

No.	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición	Método de adquisición [1]	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Financiamiento		Precalificación (Si/No)	Fechas estimadas		(Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local /Otro %		Publicación anuncio específico	Terminación Contrato	
Materiales Insumos									
14	Edición, traducción y publicación de Guías, papelería y comunicaciones Unidades Costo Estimado	SCC	N/A	100	-	NO			Pendiente

LPI: Licitación Pública Internacional; **LIL:** Licitación Internacional Limitada; **LPN:** Licitación Pública Nacional; **CP:** Comparación de Precios; **CD:** Contratación Directa; **AD:** Administración Directa; **CAE:** Contrataciones a través de Agencias Especializadas; **AC:** Agencias de Contrataciones; **AI:** Agencias de Inspección; **CPIF:** Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; **CPO/COT/CPOT:** Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratación Basada en Desempeño; **CPGB:** Contrataciones con Préstamos Garantizados por el Banco; **PSC:** Participación de la Comunidad en las Contrataciones; **SBCC:** Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC:** Selección Basada en la Calidad; **SBPF:** Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC:** Selección Basada en el Menor Costo; **SCC:** Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD:** Selección Directa; **CCII:** [\[1\]](#) Contratación de Consultor Individual Internacional; **CCIN:** Contratación de Consultor Individual Nacional.

(*) La consultoría de supervisión será contratada por el Banco, para realizar la supervisión de los trabajos realizadas bajo esta cooperación técnica.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

RG-T2219
ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA

SERVICIO DE CONSULTORIA INDIVIDUAL

TERMINOS DE REFERENCIA

SOLICITUD DE NO OBJECIÓN
COORDINADOR EJECUTIVO

OBJETIVOS DE LA CONSULTORIA

Ejercer la coordinación ejecutiva del programa.

PERFIL DEL CONSULTOR

Formación: Título de grado Universitario en Ingeniería o Economía, con posgrado en Temas afines al Transporte.

Experiencia Laboral Específica: al menos 10 años de experiencia en gerenciamiento, coordinación y o dirección de proyectos o entidades vinculadas al sector público del transporte.

Antecedentes: al menos 1 antecedente que involucre a proyectos con Bancos multilaterales.

AREA DE TRABAJO: Coordinación Ejecutiva del Programa

COMPONENTE: Contrato de Cooperación Técnica No reembolsable GR-T2219

ACTIVIDAD: Coordinación de la ejecución de esta operación.

TIPO DE CONTRATO	Locación de Servicios
PLAZO	Veinticuatro meses (24) meses (15/05/2013 al 15/05/2015)
MONTO DEL CONTRATO	OCHENTA MIL DÓLARES AMERICANOS (US\$ 70.000)
FORMA DE PAGO	US\$ 2.916 por mes.
DEPENDENCIA FUNCIONAL	Consejo Directivo de la Universidad de los Andes.
FUENTE DE FINANCIAMIENTO	100% BID

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

**ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

**SERVICIO DE CONSULTORIA INDIVIDUAL
TERMINOS DE REFERENCIA**

**SOLICITUD DE NO OBJECIÓN
ESPECIALISTA LEGAL E INSTITUCIONAL**

1. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 1.1. En el marco de la Cooperación Técnica RG-T2219 “ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA”, se requiere la contratación de un (1) Coordinador Ejecutivo para liderar y guiar el desarrollo de la Coordinación Técnica.

2. ANTECEDENTES

- 2.1. En junio de 2013 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su Iniciativa de Bienes Públicos Regionales (IBPR) firma un contrato con la Universidad de los Andes (UdLA) para la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) "Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina (GR-T2219)", cuyo objetivo general es el de generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 2.2. En línea con este, la UdLA ha identificado como objetivos específicos: (i) Desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) Acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) Propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) Identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) Potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) Fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.
- 2.3. Los acontecimientos que están motivando esta TC son que los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores

oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las causas de esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

- 2.4. El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto.
- 2.5. Esta CT se favorable a la igualdad y la productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad.
- 2.6. Promueve la Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, pues pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud.
- 2.7. Por último, se orienta hacia la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático, al promover el uso de la bicicleta, medio de movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

3. ACTIVIDADES A DESARROLLAR

Para cumplir con los objetivos, será la función del profesional contratado coordinar las tareas que faciliten el inicio y efectiva ejecución de la CT en sus aspectos físicos e institucionales, como así también el seguimiento de su ejecución, interactuando y coordinando a los distintos organismos y actores intervinientes. Analizar la evolución de la ejecución, proponer escenarios alternativos en caso de ser necesario, para atender situaciones especiales sin que ello modifique el objeto de la CT, como así también realizar análisis de temas que inciden en la mejora del proceso de ejecución. Supervisar además el cumplimiento de las normas y procedimientos del BID y de la UdIA. Sin perjuicio de otras que puedan surgir, sus actividades serán:

- 3.1. Coordinar y articular las actividades de la ejecución de la TC. Y de las que conforman el seguimiento de la ejecución.
- 3.2. Interactuar con los representantes y delegados de los distintos organismos que integran la CT, incluidas las áreas del sector público en cada uno de los componentes.

- 3.3. Participar de las reuniones de seguimiento y guiar la toma de decisión en cada una de ellas para obtener los resultados esperados en cada uno de los distintos componentes que integran la CT.
- 3.4. Aprobar los informes y productos relevantes presentados por los responsables de ejecutar cada una de las consultorías contratadas.
- 3.5. Producir recomendaciones para formalizar la integración de las comisiones que participan en los procesos licitatorios.
- 3.6. Participar en el seguimiento permanente y promover ajustes necesarios en el proceso de ejecución técnica de la CT.
- 3.7. Articular operativamente las actividades con los distintos delegados y, de ser necesario, con los estamentos públicos involucrados.
- 3.8. Elaborar los informes requeridos por la CT y por la UdIA, conforme resulten inherentes a la condición de Coordinador Ejecutivo del Programa.
- 3.9. Supervisar la sistematización de la información técnica de la TC y de los contenidos de los informes requeridos por los delegados de las ciudades representadas.

4. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 4.1. Tipo de contratación: Se contratará un experto que será seleccionado de acuerdo con las normas del Manual de Procedimientos Operativos del BID, mediante un contrato de locación de servicios.
- 4.2. Calificaciones: Profesional universitario, preferentemente con formación en Ingeniería o Economía, con posgrado en Temas afines al Transporte, que haya tenido experiencia de, al menos 10 años en gerenciamiento, coordinación y/o dirección de proyectos o entidades vinculadas al sector público del transporte urbano y al menos 1 antecedente que involucre a proyectos con Bancos multilaterales.
- 4.3. Plazo estimado de contratación: 24 meses, desde el 15 de junio de 2013 al 15 de junio de 2015.

5. DOCUMENTOS A PRESENTAR

- 5.1. El consultor deberá presentar un informe final que contenga una síntesis de las actividades realizadas, las metodologías utilizadas, conclusiones y recomendaciones relacionadas con la programación de actividades futuras.
- 5.2. La remuneración total a percibir por el consultor será de setenta mil dólares americanos (US\$ 70.000.-), distribuidos en pagos mensuales iguales a lo largo de la vida del proyecto.

6. LUGAR DE TRABAJO

Para llevar adelante sus actividades, el Consultor hará uso de espacio propio. No obstante deberá disponer su concurrencia a las oficinas de la UDLA en la sede de Bogotá.

En caso de ser necesario, el Consultor deberá trasladarse hasta y desde las ciudades involucradas según corresponda, para dar cumplimiento a las tareas que se encomiendan.

7. VIATICOS Y PASAJES

La UDLA reconocerá viáticos y pasajes hasta y desde las ciudades involucradas, de ser necesario para el desarrollo de las actividades que le han sido encomendadas.

Las sumas resultantes que se apliquen a este concepto, serán atendidas con recursos de contraparte local y se reconocerá el traslado a través de los medios de transporte que se encuentren disponible al momento de llevarse a cabo actividades fuera del ámbito en que vive el consultor habitualmente, reconociéndose viáticos diarios de acuerdo a la escala vigente en cada traslado y conforme la ciudad que visite.

8. DEPENDENCIA FUNCIONAL

El Consultor reportará al Consejo Directivo de la Universidad de los Andes.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

**ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

**SERVICIO DE CONSULTORIA INDIVIDUAL
TERMINOS DE REFERENCIA**

**SOLICITUD DE NO OBJECCIÓN
ESPECIALISTA EN REGULACION, POLÍTICA PÚBLICA
E INSTITUCIONALIDAD**

OBJETIVOS DE LA CONSULTORIA

Asistir a la Universidad de los Andes, en el análisis y diseño de una estrategia a nivel de marcos regulatorios y análisis institucionales de los países involucrados en la iniciativa, con el fin de garantizar su viabilidad y sostenibilidad legal como estrategia regional.

PERFIL DEL CONSULTOR

Formación: Título de grado Universitario en Derecho con especialización y/o post grado en Derecho Administrativo Público orientado a Transporte (ambas tendrán igual puntaje).

Experiencia Laboral Específica: En Análisis institucional y resolución de acuerdos interinstitucionales con al menos de quince (15) años de actividad profesional y en los últimos diez años participación en proyectos de transporte que cuentan con financiamiento de la Banca Multilateral, de inversión en infraestructura y de fortalecimiento institucional. Complementariamente haber participado en preparación de documentación licitatoria nacional e internacional conforme los procedimientos de la Banca Multilateral.

Antecedentes: Participación en trabajos legales e institucionales vinculados a proyectos de Inversión convenios interinstitucionales y análisis de marco institucional. Se valorará que dichos antecedentes tengan vinculación con proyectos de transporte que se financian con recursos de organismos multilaterales de crédito y además se tenga conocimiento del marco legal vigente en la provincia contratante.

AREA DE TRABAJO: Coordinación Ejecutiva del Programa

COMPONENTE: Contrato de Cooperación Técnica No reembolsable GR-T2219

ACTIVIDAD: Coordinación y resolución de aspectos legales, institucionales y regulatorios involucrados en la ejecución de la presente Cooperación Técnica.

TIPO DE CONTRATO	Locación de obra
PLAZO	Ocho (8) meses (15/05/2013 al 15/01/2014)
MONTO DEL CONTRATO	DOSCIENTOS CINCO MIL PESOS (US\$ 30.000)
FORMA DE PAGO	Según Cronograma de pagos
DEPENDENCIA FUNCIONAL	Coordinación Ejecutiva de la Cooperación Técnica
FUENTE DE FINANCIAMIENTO	100% BID

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

**ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

**SERVICIO DE CONSULTORIA INDIVIDUAL
TERMINOS DE REFERENCIA**

**SOLICITUD DE NO OBJECCIÓN
ESPECIALISTA LEGAL E INSTITUCIONAL**

1. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 1.1. En el marco de la Cooperación Técnica RG-T2219 “ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA”, se requiere la contratación de un (1) Consultor Especialista en Derecho Administrativo Público orientado en Transporte, para dar Asistencia Técnica a la Coordinación Ejecutiva.

2. ANTECEDENTES

- 2.1. En junio de 2013 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su Iniciativa de Bienes Públicos Regionales (IBPR) firma un contrato con la Universidad de los Andes (UdLA) para la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) "Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina (GR-T2219)", cuyo objetivo general es el de generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 2.2. En línea con este, la UdLA ha identificado como objetivos específicos: (i) Desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) Acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) Propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) Identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) Potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) Fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.

- 2.3. Los acontecimientos que están motivando esta TC son que los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las causas de esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.
- 2.4. El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto.
- 2.5. Esta CT se favorable a la igualdad y la productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad.
- 2.6. Promueve la Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, pues pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud.
- 2.7. Por último, se orienta hacia la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático, al promover el uso de la bicicleta, medio de movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

3. ACTIVIDADES A DESARROLLAR

Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor liderará los trabajos necesarios para llevar a adelante el cumplimiento de los aspectos legales e institucionales, como así también la preparación de la documentación licitatoria para llamado a declaración de interés a firmas consultoras especializadas, conforme los procedimientos establecidos por el BID en esta materia, sin perjuicio de otras que puedan surgir, las siguientes actividades:

- 3.1. Analizar los alcances y recomendación del documento que resultare más conveniente elaborar y que conforme dicho análisis, de cumplimiento a lo expuesto como Evidencia de la suscripción de un Convenio de Coordinación u otro instrumento que resultare idóneo para dar cumplimiento a las exigencias del Banco.

- 3.2. Analizar y producir recomendaciones en relación a la participación en el proceso de las Entidades de Transporte involucradas. Esta actividad contendrá además las recomendaciones que resultaran oportuno establecer, conforme los acuerdos que se alcancen con los actores involucrados y en relación con la normativa vigente o la que resultare modificar, para alcanzar el objetivo de contar con la mejora de los espacios de carga,
- 3.3. Elaborar los instrumentos y compartir con las Autoridades de la Universidad de los Andes (UdLA) y el Banco, el contenido final de los mismos, a fin de dar cumplimiento pleno y aceptable por las partes para obtener la NO OBJECCIÓN del Banco.
- 3.4. En base a los estudios previos existentes en materia de titularidad de tierras que obren en poder de la dependencia provincial que sea indicada al Consultor Especializado y de la normativa que en materia dominial existente sea evaluada por el Consultor, determinar los instrumentos que deben contar con la NO OBJECCIÓN del Banco.
- 3.5. Elaborar la documentación licitatoria que será necesario entregar a las firmas o asociaciones de firmas que integren la Lista Corta derivada del Llamado a Presentación de Interés para el diseño de la obra definida como playa de operaciones terrestres. Esto incluye:
 - 1) Preparación y adaptación de los pliegos estándares del BID para ajustarlos al proyecto de la referencia, con su correspondiente confección de Hoja de Datos.
 - 2) Revisión y ajuste de los Términos de Referencia técnicos que sean elaborados por la UdLA y que resulten compatibles con su competencia, Los TDR's que resulten de esta revisión serán analizados en forma colectiva con las Autoridades del Ente Regulador del Puerto y de corresponder con las autoridades municipales. Es indispensable que en esta etapa, el consultor produzca para la UdLA recomendaciones técnicas acerca de su contenido e implementación.
 - 3) Elaboración de la grilla de evaluación del pliego de consultoría.
- 3.6. Participar en lo que es competencia de esta consultoría legal-institucional, en el proceso de evaluación de las firmas que sean seleccionadas para integrar la lista corta del llamado a Declaración de Interés.
- 3.7. Participar en las reuniones que fueran necesarias realizar con los actores involucrados.
- 3.8. Asesorar a la UDLA en el proceso de socialización de los resultados de los estudios con el municipio y en el traspaso de las responsabilidades, en todo aquello que resulte de su competencia y especialización.

4. REPORTES Y PRODUCTOS ESPERADOS

- 4.1. Los instrumentos legales/institucionales, normativa y documentación que resulte complementaria que será aplicada en la relación UDLA (organismo ejecutor) y el Concesionario, que cuente con la NO OBJECCIÓN del Banco para su formalización.

- 4.2. Instrumentos legales/institucionales, normativa y documentación que resulte complementaria que será aplicada en la relación UDLA (organismo ejecutor) y los Municipios involucrados, que cuente con la NO OBJECCIÓN del Banco para su formalización e implementación.
- 4.3. La versión definitiva de los Pliegos, TOR's y Grilla de Evaluación que se utilizará para la selección y contratación de la firma consultora que estará a cargo de elaborar el Proyecto, en los aspectos que son de estricta incumbencia legal e institucional.
- 4.4. Ayuda memoria de reuniones realizadas con las partes públicas y privadas, la UDLA y otros actores.
- 4.5. Todos los informes deberán ser entregados a la UDLA en forma electrónica y en papel, en un solo archivo que incluya la portada, el documento principal y los anexos.

5. CRONOGRAMA DE PAGOS

5.1. La forma de pago prevista es la siguiente:

- **20% del monto total** será pagado contra la presentación y aprobación por parte de la UDLA de las actividades descritas en los puntos 3.1, 3.2 y 3.3.
- **20% del monto total**, será pagado contra la presentación y aprobación por parte de la UDLA de la actividad descrita en el punto 3.4
- **40% del monto total** contra la presentación y aprobación por parte de la UDLA y del Banco de las actividades descritas en los ítems 3.5 hasta 3.8 (ambos inclusive)
- **20% del monto total** a la presentación y aprobación por parte de la UDLA.

6. CALIFICACIONES DEL CONSULTOR INDEPENDIENTE

- 6.1. El consultor deberá ser profesional universitario con especialización demostrable o post-gradado en Derecho Administrativo Público y con experiencia en proyectos en Transporte. Deberá contar con amplia experiencia profesional específica en Análisis institucional y resolución de acuerdos interinstitucionales con al menos de quince (15) años de actividad profesional y en los últimos diez años, participación en proyectos de transporte que cuentan con financiamiento de la Banca Multilateral, de inversión en infraestructura y de fortalecimiento institucional. Complementariamente haber participado en preparación de documentación licitatoria nacional e internacional conforme los procedimientos de la Banca Multilateral.
- 6.2. No será excluyente pero sí recomendable, tener conocimiento de los marcos institucionales de alguno de los países, estados y/o municipios involucrados.

7. GRILLA DE EVALUACIÓN

7.1. Se propone la siguiente grilla de evaluación:

A) Calificaciones generales 30 puntos

A.1) Título universitario

15 años de profesional o más.....: 10 puntos.

Entre 10 y 14 años como profesional.....: 5 puntos.
Menos de 14 años..... : 0 puntos.

A.2) Especialización Demostrable o Cursos de posgrado

Directamente vinculados con el tema: 20 puntos
Cubre aspectos parciales : 5 puntos
No Vinculada : 0 puntos

B) Competencia para el trabajo 70 puntos

Pasa o no pasa (excluyente): por lo menos 10 años de experiencia específica como profesional en temas de Análisis Institucional y resolución de acuerdos Inter. e Intrainstitucionales.

B.1) Trabajos Específicos vinculados a Análisis institucional y resolución de acuerdos Inter e Intrainstitucionales aplicables a proyectos y programas de transporte que cuenten con financiamiento de la Banca Multilateral, tanto aplicable a proyectos de inversión en infraestructura y/o de fortalecimiento institucional. Se asignará un puntaje a cada trabajo en los que haya participado el consultor en función de la escala que sigue:

- 1 punto por cada proyecto **no** financiado por un organismo internacional de financiamiento en que haya participado como **especialista** en temas institucionales y legales en temas de transporte a nivel municipal y/o estatal,
- 2 puntos por cada proyecto **sí** financiado por un organismo internacional de financiamiento en que haya participado como **especialista** en temas institucionales y legales en temas de transporte a nivel municipal y/o estatal.
- 4 puntos por cada proyecto **no** financiado por un organismo internacional de financiamiento en que haya participado como **coordinador o jefe de proyecto** en temas institucionales y legales en transporte a nivel municipal y/o estatal.
- 5 puntos por cada proyecto **sí** financiado por un organismo internacional de financiamiento en que haya participado como **coordinador o jefe de proyecto** en temas institucionales y legales en temas de transporte a nivel municipal y/o estatal.

Luego se realizará la suma de todos esos puntajes hasta un máximo de 70 puntos.

8. LUGAR DE TRABAJO

Para llevar adelante sus actividades, el Consultor hará uso de espacio propio. No obstante deberá disponer su concurrencia a las oficinas de la UDLA en la sede de Bogotá, toda vez que le sea requerido.

En caso de ser necesario, el Consultor deberá trasladarse hasta y desde las ciudades involucradas según corresponda, para dar cumplimiento a las tareas que se encomiendan.

9. VIATICOS Y PASAJES

La UDLA reconocerá viáticos y pasajes hasta y desde las ciudades involucradas, de ser necesario para el desarrollo de las actividades que le han sido encomendadas.

Las sumas resultantes que se apliquen a este concepto, serán atendidas con recursos de contraparte local y se reconocerá el traslado a través de los medios de transporte que se encuentren disponible al momento de llevarse a cabo actividades fuera del ámbito en que vive el consultor habitualmente, reconociéndose viáticos diarios de acuerdo a la escala vigente en cada traslado y conforme la ciudad que visite.

10. DEPENDENCIA FUNCIONAL

El Consultor reportará a la Coordinación Ejecutiva de la Cooperación Técnica, actuando bajo la supervisión del Coordinador.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA

ASISTENCIA TÉCNICA EN LA ELABORACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS DE RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES EN TRANSPORTE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE ROSARIO

TÉRMINOS DE REFERENCIA

A. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 En junio de 2013 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su Iniciativa de Bienes Públicos Regionales (IBPR) firma un contrato con la Universidad de los Andes (UdIA) para la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) “Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina (GR-T2219)”, cuyo objetivo general es el de generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 1.2 En línea con este, la UdIA ha identificado como objetivos específicos: (i) Desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) Acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) Propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) Identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) Potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) Fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.
- 1.3 Los acontecimientos que están motivando esta TC son que los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las causas de esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

- 1.4 El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto.
- 1.5 Esta CT se favorable a la igualdad y la productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad.
- 1.6 Promueve la Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, pues pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud.
- 1.7 Por último, se orienta hacia la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático, al promover el uso de la bicicleta, medio de movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

1.1

B. TRABAJOS A CONTRATAR

Objetivo y Alcance

- 1.8 El Objetivo general es el de brindar asistencia técnica en la elaboración de un diagnóstico del estado de situación del transporte no motorizado en la ciudad de referencia y plantear alternativas para generar una estrategia integral a nivel regional para el uso del transporte no motorizado, con el fin de optimizar la movilidad de sus habitantes con énfasis en el uso de bicicleta y los desplazamientos pedestres, desincentivando el uso del transporte privado y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos ambientales resultantes del uso del transporte motorizado.
- 1.9 Como objetivos específicos, la consultora deberá : (i) Hallar alternativas al marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero, de forma que se articule con los planes de desarrollo urbano de la ciudad y con las alternativas de las otras ciudades bajo estudio de esta CT; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a la ciudad de estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; y vii) Cuantificar la reducción de las demanda energética, las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático, los beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistema integral de transporte no motorizado propuesto.

Trabajos a realizar

- 1.10 El Equipo Técnico deberá realizar los siguientes trabajos:

Módulo I. Caracterización de la situación actual del área en estudio. Este Módulo consiste en relevar la información existente, lo que incluye como mínimo:

1. Características generales del área de estudio: población, distribución de la población, densidades, zonificación, población por zonas, niveles de renta, población con NBI, centros atractores de viajes, tendencias de crecimiento de la población, de movilidad y de cambios en la estructura ocupacional.
2. Análisis de la información disponible relevante para el área en estudio, con el fin de hallar los problemas más estructurantes de la ciudad y las oportunidades para su transformación urbana, tanto en los aspectos técnicos como regulatorios. Evaluación de los proyectos en desarrollo que puedan influenciar en su crecimiento urbano.
3. Caracterización de la oferta de autotransporte público de pasajeros del área y del transporte no motorizado,
4. Descripción de la red vial y facilidades de tránsito en los ejes principales y colectoras: vías (ancho, longitud, características de la superficie), señalización, semáforos, sentidos de circulación, estacionamientos y cualquier otra que afecte la capacidad vial y niveles de servicio.
5. Existencia y estado de veredas, biciesendas y del sistema público de iluminación. Este último, acorde a las necesidades de los 2 modos de desplazamiento propuestos como prioritarios: pedestre y bicicletas.

Módulo II. Fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio. La idea de este punto es la de poder apoyar al gobierno municipal a garantizar la sostenibilidad en el tiempo del fundamentos de un sistema de movilidad socioambientalmente sustentable, que sea además coherente con la visión de la ciudad. Esto incluirá, como mínimo:

6. Diseño de un cuadro de comandos basado en indicadores de impacto multisectoriales que permitan, en forma efectiva, realizar el seguimiento de las distintas medidas de acción tomadas para el transporte no motorizado. Estos indicadores podrán estar conformados por existentes o nuevos, tanto del municipio como lo soportados por la iniciativa, deberán estar consensuados con el Municipio y vinculados a la visión y los objetivos estratégicos de la Ciudad y de la iniciativa.
7. Analizar la factibilidad de hacer sostenible en el tiempo la gobernabilidad de la iniciativa a través de convenios con alguna universidad para: 1- mantener técnicamente actualizados/capacitados a los cuerpos técnicos de la ciudad, a través de tecnicaturas o cursos; 2 – servir de foro de discusión técnica, donde el municipio pueda presentar sus proyectos a la comunidad académica para obtener opinión; 3 - capacitación a nuevas generaciones de cuerpos técnicos, donde los profesionales de la municipalidad distribuyan su conocimiento; 4 – donde la universidad sirva de memoria institucional para el municipio, en cuanto a la ejecución y resultados de diferentes planes y proyectos. Esto se podrá hacer a través de la búsqueda de casos donde esto sea viable y lo que se requeriría para su adaptación a través de algún estudio particular.

Módulo III. Diseño del sistema del sistema no motorizado más adecuado para la zona de intervención. Esto incluye, pero no se limitará a:

8. Caracterización de la demanda total de usuarios proyectados para el transporte no motorizado.
9. Caracterización de la oferta.
10. Caracterización de las nuevas biciesendas necesarias para que cumplan con la demanda proyectada.

11. Caracterización y reubicación de paradas y terminales de autobuses.

- 1.11 La firma deberá contar con un equipo técnico interdisciplinario para la realización de los recaudos gráficos y escritos que compondrán la base de datos que servirá de apoyo para los futuros trabajos a realizar en el área.
- 1.12 Será parte de su responsabilidad reunir, analizar y actualizar toda la información existente, así como incorporar en la propuesta los proyectos y programas que se vienen desarrollando desde la ciudad, quien aportará la información disponible para su consulta.

C. PLAZOS

- 1.13 El plazo máximo para la asistencia técnica y elaboración del trabajo será de 24 meses contados a partir del 5° día de la fecha de notificación de la resolución de la adjudicación y hasta la entrega de los recaudos correspondientes. En el transcurso de ese plazo se acordarán entregas parciales y reuniones de coordinación con el Equipo Coordinador de Seguimiento.
- 1.14 El plazo total entre la entrega de los trabajos y la aceptación definitiva de los mismos no superará los 45 días. Este plazo estará sujeto a ampliación, a solo juicio de la UdIA, la que podrá establecer un plazo adicional siempre que no supere los 30 días.

D. SUPERVISIÓN

- 1.15 La Universidad de los Andes contará con un Equipo Coordinador de seguimiento del equipo contratado, y nombrará un responsable del mismo como contraparte del Equipo contratado.
- 1.16 Su cometido consistirá en: controlar el cumplimiento de los términos de contratación del Equipo Técnico, realizar el seguimiento del trabajo y evaluación de los productos entregados y coordinar y hacer de enlace entre el equipo contratado y los Referentes Técnicos, asesores designados por la Universidad de los Andes.

E. INFORME FINAL. CONTENIDO

- 1.17 El informe deberá incluir:
 - a) Un diagnóstico de la situación. Este debe incluir un informe escrito, incluyendo gráficos y documentación fotográfica.
 - b) Las alternativas viables para garantizar el fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio, incluyendo el cuadro de comando y el análisis de factibilidad de garantizar su gobernabilidad técnica.
 - c) Alternativas de diseño regulatorio y técnico del sistema de movilidad más adecuado para la ciudad.
 - d) Conclusiones del trabajo y lineamientos de actuación a corto y mediano plazo.
- 1.18 Se presentarán 2 (dos) ejemplares de documentos escritos y gráficos en formato papel, encuadernados. También se entregará una copia en formato digital. Los formatos y programas digitales serán definidos con el Equipo Coordinador.

F. FORMA DE PAGO

- 1.19 Se realizará un primer pago del 20% del precio total al inicio de los trabajos, un segundo pago del 30% del precio total luego de una primera entrega que deberá contener un avance del 50% de los trabajos a realizar, un tercer pago del 40% del precio total luego

de la entrega corregida. Se retendrá un 10% que se pagará luego que la administración le otorgue la aceptación final del trabajo.

- 1.20 De cada pago, exceptuando el primero y el último, se retendrá un 15 % hasta que haya una aceptación por parte del Equipo Coordinador de la totalidad de los trabajos correspondientes a cada etapa. En este sentido, el Equipo Coordinador dispondrá de un plazo máximo de 15 días para realizar las observaciones que entienda pertinentes. Una vez aprobados los trabajos correspondientes a cada etapa, la Universidad de los Andes pagará el monto del 15% retenido dentro de un plazo de 30 días.

G. REQUISITOS DE LA FIRMA

Equipo técnico

- 1.21 El equipo técnico estará integrado por al menos un especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público, un especialista en regulación del transporte, y un especialista en comunicación y educación.

Perfiles:

- Especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público – Ingeniero o afín con experiencia verificable en el diseño e implementación de sistemas de transporte público urbano, con actividades semejantes a las planteadas en los módulos I y III, y al punto 6 del módulo II.
- Especialista en regulación del transporte – abogado en derecho administrativo o afín, con experiencia en el diseño de marcos regulatorios de transporte y movilidad urbana.
- Especialista en comunicación y educación – Especialista, con experiencia en la implementación de programas difusión y educación en temas vinculados al transporte, orientado tanto a instituciones públicas como privadas.

Antecedentes de la firma

- 1.22 Se considerarán los méritos independientes de sus integrantes, sea si el equipo técnico se asocia para este trabajo en particular o si, por el contrario, constituyeran una sociedad o trabajasen en régimen de dependencia.
- 1.23 Se evaluará la experiencia profesional en trabajos que se hayan realizado tanto a nivel nacional como internacional.

H. CRITERIOS PARA LA CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

- 1.24 Los criterios para la evaluación de las ofertas presentadas y sus puntajes correspondientes serán los siguientes:

Antecedentes y experiencia profesional acreditada directamente relacionada al objeto del llamado	40%
Formación académica de los integrantes del equipo	10%
Propuesta de integración del Equipo	20%
Propuesta metodológica	25%
Capacidad e infraestructura instalada para la elaboración del Estudio	5%

I. METODO DE SELECCIÓN

- 1.25 La selección se realizará basada en Presupuesto Fijo (SFPP) y el presupuesto ha sido estimado en USD 80.000, por todo concepto, incluyendo todos los gastos e impuestos correspondientes, el cual no estará sujeto a reajuste alguno.

- 1.26 En primer lugar se evaluarán las todas las propuestas técnicas y luego se procederá a abrir en público los sobres con los precios. Las propuestas que excedan al presupuesto indicado serán rechazadas. El consultor que haya presentado la propuesta técnica mejor clasificada de todas debe ser seleccionado e invitado a negociar un contrato.
- 1.27 Al aceptar el precio se deberá tener en cuenta que la empresa queda obligada en todo lo pertinente por la legislación tributaria vigente, lo que deberá ser explícitamente aclarado en la oferta.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA

ASISTENCIA TÉCNICA EN LA ELABORACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS DE RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES EN TRANSPORTE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO

TÉRMINOS DE REFERENCIA

B. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 En junio de 2013 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su Iniciativa de Bienes Públicos Regionales (IBPR) firma un contrato con la Universidad de los Andes (UdLA) para la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) “Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina (GR-T2219)”, cuyo objetivo general es el de generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 1.2 En línea con este, la UdLA ha identificado como objetivos específicos: (i) Desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) Acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) Propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) Identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) Potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) Fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.
- 1.3 Los acontecimientos que están motivando esta TC son que los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las causas de esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

- 1.4 El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto.
- 1.5 Esta CT se favorable a la igualdad y la productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad.
- 1.6 Promueve la Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, pues pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud.
- 1.7 Por último, se orienta hacia la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático, al promover el uso de la bicicleta, medio de movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

1.2

B. TRABAJOS A CONTRATAR

Objetivo y Alcance

- 1.8 El Objetivo general es el de brindar asistencia técnica en la elaboración de un diagnóstico del estado de situación del transporte no motorizado en la ciudad de referencia y plantear alternativas para generar una estrategia integral a nivel regional para el uso del transporte no motorizado, con el fin de optimizar la movilidad de sus habitantes con énfasis en el uso de bicicleta y los desplazamientos pedestres, desincentivando el uso del transporte privado y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos ambientales resultantes del uso del transporte motorizado.
- 1.9 Como objetivos específicos, la consultora deberá : (i) Hallar alternativas al marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero, de forma que se articule con los planes de desarrollo urbano de la ciudad y con las alternativas de las otras ciudades bajo estudio de esta CT; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a la ciudad de estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; y vii) Cuantificar la reducción de las demanda energética, las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático, los beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistema integral de transporte no motorizado propuesto.

Trabajos a realizar

- 1.10 El Equipo Técnico deberá realizar los siguientes trabajos:

Módulo I. Caracterización de la situación actual del área en estudio. Este Módulo consiste en relevar la información existente, lo que incluye como mínimo:

12. Características generales del área de estudio: población, distribución de la población, densidades, zonificación, población por zonas, niveles de renta, población con NBI, centros atractores de viajes, tendencias de crecimiento de la población, de movilidad y de cambios en la estructura ocupacional.
13. Análisis de la información disponible relevante para el área en estudio, con el fin de hallar los problemas más estructurantes de la ciudad y las oportunidades para su transformación urbana, tanto en los aspectos técnicos como regulatorios. Evaluación de los proyectos en desarrollo que puedan influenciar en su crecimiento urbano.
14. Caracterización de la oferta de autotransporte público de pasajeros del área y del transporte no motorizado,
15. Descripción de la red vial y facilidades de tránsito en los ejes principales y colectoras: vías (ancho, longitud, características de la superficie), señalización, semáforos, sentidos de circulación, estacionamientos y cualquier otra que afecte la capacidad vial y niveles de servicio.
16. Existencia y estado de veredas, biciesendas y del sistema público de iluminación. Este último, acorde a las necesidades de los 2 modos de desplazamiento propuestos como prioritarios: pedestre y bicicletas.

Módulo II. Fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio. La idea de este punto es la de poder apoyar al gobierno municipal a garantizar la sostenibilidad en el tiempo del fundamentos de un sistema de movilidad socioambientalmente sustentable, que sea además coherente con la visión de la ciudad. Esto incluirá, como mínimo:

17. Diseño de un cuadro de comandos basado en indicadores de impacto multisectoriales que permitan, en forma efectiva, realizar el seguimiento de las distintas medidas de acción tomadas para el transporte no motorizado. Estos indicadores podrán estar conformados por existentes o nuevos, tanto del municipio como lo soportados por la iniciativa, deberán estar consensuados con el Municipio y vinculados a la visión y los objetivos estratégicos de la Ciudad y de la iniciativa.
18. Analizar la factibilidad de hacer sostenible en el tiempo la gobernabilidad de la iniciativa a través de convenios con alguna universidad para: 1- mantener técnicamente actualizados/capacitados a los cuerpos técnicos de la ciudad, a través de tecnicaturas o cursos; 2 – servir de foro de discusión técnica, donde el municipio pueda presentar sus proyectos a la comunidad académica para obtener opinión; 3 - capacitación a nuevas generaciones de cuerpos técnicos, donde los profesionales de la municipalidad distribuyan su conocimiento; 4 – donde la universidad sirva de memoria institucional para el municipio, en cuanto a la ejecución y resultados de diferentes planes y proyectos. Esto se podrá hacer a través de la búsqueda de casos donde esto sea viable y lo que se requeriría para su adaptación a través de algún estudio particular.

Módulo III. Diseño del sistema del sistema no motorizado más adecuado para la zona de intervención. Esto incluye, pero no se limitará a:

19. Caracterización de la demanda total de usuarios proyectados para el transporte no motorizado.
20. Caracterización de la oferta.
21. Caracterización de las nuevas biciesendas necesarias para que cumplan con la demanda proyectada.

22. Caracterización y reubicación de paradas y terminales de autobuses.

- 1.11 La firma deberá contar con un equipo técnico interdisciplinario para la realización de los recaudos gráficos y escritos que compondrán la base de datos que servirá de apoyo para los futuros trabajos a realizar en el área.
- 1.12 Será parte de su responsabilidad reunir, analizar y actualizar toda la información existente, así como incorporar en la propuesta los proyectos y programas que se vienen desarrollando desde la ciudad, quien aportará la información disponible para su consulta.

C. PLAZOS

- 1.13 El plazo máximo para la asistencia técnica y elaboración del trabajo será de 24 meses contados a partir del 5° día de la fecha de notificación de la resolución de la adjudicación y hasta la entrega de los recaudos correspondientes. En el transcurso de ese plazo se acordarán entregas parciales y reuniones de coordinación con el Equipo Coordinador de Seguimiento.
- 1.14 El plazo total entre la entrega de los trabajos y la aceptación definitiva de los mismos no superará los 45 días. Este plazo estará sujeto a ampliación, a solo juicio de la UdIA, la que podrá establecer un plazo adicional siempre que no supere los 30 días.

D. SUPERVISIÓN

- 1.15 La Universidad de los Andes contará con un Equipo Coordinador de seguimiento del equipo contratado, y nombrará un responsable del mismo como contraparte del Equipo contratado.
- 1.16 Su cometido consistirá en: controlar el cumplimiento de los términos de contratación del Equipo Técnico, realizar el seguimiento del trabajo y evaluación de los productos entregados y coordinar y hacer de enlace entre el equipo contratado y los Referentes Técnicos, asesores designados por la Universidad de los Andes.

E. INFORME FINAL. CONTENIDO

- 1.17 El informe deberá incluir:
 - e) Un diagnóstico de la situación. Este debe incluir un informe escrito, incluyendo gráficos y documentación fotográfica.
 - f) Las alternativas viables para garantizar el fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio, incluyendo el cuadro de comando y el análisis de factibilidad de garantizar su gobernabilidad técnica.
 - g) Alternativas de diseño regulatorio y técnico del sistema de movilidad más adecuado para la ciudad.
 - h) Conclusiones del trabajo y lineamientos de actuación a corto y mediano plazo.
- 1.18 Se presentarán 2 (dos) ejemplares de documentos escritos y gráficos en formato papel, encuadernados. También se entregará una copia en formato digital. Los formatos y programas digitales serán definidos con el Equipo Coordinador.

F. FORMA DE PAGO

- 1.19 Se realizará un primer pago del 20% del precio total al inicio de los trabajos, un segundo pago del 30% del precio total luego de una primera entrega que deberá contener un avance del 50% de los trabajos a realizar, un tercer pago del 40% del precio total luego

de la entrega corregida. Se retendrá un 10% que se pagará luego que la administración le otorgue la aceptación final del trabajo.

- 1.20 De cada pago, exceptuando el primero y el último, se retendrá un 15 % hasta que haya una aceptación por parte del Equipo Coordinador de la totalidad de los trabajos correspondientes a cada etapa. En este sentido, el Equipo Coordinador dispondrá de un plazo máximo de 15 días para realizar las observaciones que entienda pertinentes. Una vez aprobados los trabajos correspondientes a cada etapa, la Universidad de los Andes pagará el monto del 15% retenido dentro de un plazo de 30 días.

G. REQUISITOS DE LA FIRMA

Equipo técnico

- 1.21 El equipo técnico estará integrado por al menos un especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público, un especialista en regulación del transporte, y un especialista en comunicación y educación.

Perfiles:

- Especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público – Ingeniero o afín con experiencia verificable en el diseño e implementación de sistemas de transporte público urbano, con actividades semejantes a las planteadas en los módulos I y III, y al punto 6 del módulo II.
- Especialista en regulación del transporte – abogado en derecho administrativo o afín, con experiencia en el diseño de marcos regulatorios de transporte y movilidad urbana.
- Especialista en comunicación y educación – Especialista, con experiencia en la implementación de programas difusión y educación en temas vinculados al transporte, orientado tanto a instituciones públicas como privadas.

Antecedentes de la firma

- 1.22 Se considerarán los méritos independientes de sus integrantes, sea si el equipo técnico se asocia para este trabajo en particular o si, por el contrario, constituyeran una sociedad o trabajasen en régimen de dependencia.
- 1.23 Se evaluará la experiencia profesional en trabajos que se hayan realizado tanto a nivel nacional como internacional.

H. CRITERIOS PARA LA CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

- 1.24 Los criterios para la evaluación de las ofertas presentadas y sus puntajes correspondientes serán los siguientes:

Antecedentes y experiencia profesional acreditada directamente relacionada al objeto del llamado	40%
Formación académica de los integrantes del equipo	10%
Propuesta de integración del Equipo	20%
Propuesta metodológica	25%
Capacidad e infraestructura instalada para la elaboración del Estudio	5%

I. METODO DE SELECCIÓN

- 1.25 La selección se realizará basada en Presupuesto Fijo (SFPP) y el presupuesto ha sido estimado en USD 80.000, por todo concepto, incluyendo todos los gastos e impuestos correspondientes, el cual no estará sujeto a reajuste alguno.

- 1.26 En primer lugar se evaluarán las todas las propuestas técnicas y luego se procederá a abrir en público los sobres con los precios. Las propuestas que excedan al presupuesto indicado serán rechazadas. El consultor que haya presentado la propuesta técnica mejor clasificada de todas debe ser seleccionado e invitado a negociar un contrato.
- 1.27 Al aceptar el precio se deberá tener en cuenta que la empresa queda obligada en todo lo pertinente por la legislación tributaria vigente, lo que deberá ser explícitamente aclarado en la oferta.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

**ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

**ASISTENCIA TÉCNICA EN LA ELABORACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO Y
ANÁLISIS DE RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES EN TRANSPORTE NO
MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE MÉXICO**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

C. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 En junio de 2013 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su Iniciativa de Bienes Públicos Regionales (IBPR) firma un contrato con la Universidad de los Andes (UdLA) para la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) “Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina (GR-T2219)”, cuyo objetivo general es el de generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 1.2 En línea con este, la UdLA ha identificado como objetivos específicos: (i) Desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) Acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) Propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) Identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) Potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) Fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.
- 1.3 Los acontecimientos que están motivando esta TC son que los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las causas de esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

- 1.4 El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto.
- 1.5 Esta CT se favorable a la igualdad y la productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad.
- 1.6 Promueve la Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, pues pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud.
- 1.7 Por último, se orienta hacia la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático, al promover el uso de la bicicleta, medio de movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

1.3

B. TRABAJOS A CONTRATAR

Objetivo y Alcance

- 1.8 El Objetivo general es el de brindar asistencia técnica en la elaboración de un diagnóstico del estado de situación del transporte no motorizado en la ciudad de referencia y plantear alternativas para generar una estrategia integral a nivel regional para el uso del transporte no motorizado, con el fin de optimizar la movilidad de sus habitantes con énfasis en el uso de bicicleta y los desplazamientos pedestres, desincentivando el uso del transporte privado y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos ambientales resultantes del uso del transporte motorizado.
- 1.9 Como objetivos específicos, la consultora deberá : (i) Hallar alternativas al marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero, de forma que se articule con los planes de desarrollo urbano de la ciudad y con las alternativas de las otras ciudades bajo estudio de esta CT; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a la ciudad de estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; y vii) Cuantificar la reducción de las demanda energética, las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático, los beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistema integral de transporte no motorizado propuesto.

Trabajos a realizar

- 1.10 El Equipo Técnico deberá realizar los siguientes trabajos:

Módulo I. Caracterización de la situación actual del área en estudio. Este Módulo consiste en relevar la información existente, lo que incluye como mínimo:

23. Características generales del área de estudio: población, distribución de la población, densidades, zonificación, población por zonas, niveles de renta, población con NBI, centros atractores de viajes, tendencias de crecimiento de la población, de movilidad y de cambios en la estructura ocupacional.
24. Análisis de la información disponible relevante para el área en estudio, con el fin de hallar los problemas más estructurantes de la ciudad y las oportunidades para su transformación urbana, tanto en los aspectos técnicos como regulatorios. Evaluación de los proyectos en desarrollo que puedan influenciar en su crecimiento urbano.
25. Caracterización de la oferta de autotransporte público de pasajeros del área y del transporte no motorizado,
26. Descripción de la red vial y facilidades de tránsito en los ejes principales y colectoras: vías (ancho, longitud, características de la superficie), señalización, semáforos, sentidos de circulación, estacionamientos y cualquier otra que afecte la capacidad vial y niveles de servicio.
27. Existencia y estado de veredas, biciesendas y del sistema público de iluminación. Este último, acorde a las necesidades de los 2 modos de desplazamiento propuestos como prioritarios: pedestre y bicicletas.

Módulo II. Fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio. La idea de este punto es la de poder apoyar al gobierno municipal a garantizar la sostenibilidad en el tiempo del fundamentos de un sistema de movilidad socioambientalmente sustentable, que sea además coherente con la visión de la ciudad. Esto incluirá, como mínimo:

28. Diseño de un cuadro de comandos basado en indicadores de impacto multisectoriales que permitan, en forma efectiva, realizar el seguimiento de las distintas medidas de acción tomadas para el transporte no motorizado. Estos indicadores podrán estar conformados por existentes o nuevos, tanto del municipio como lo soportados por la iniciativa, deberán estar consensuados con el Municipio y vinculados a la visión y los objetivos estratégicos de la Ciudad y de la iniciativa.
29. Analizar la factibilidad de hacer sostenible en el tiempo la gobernabilidad de la iniciativa a través de convenios con alguna universidad para: 1- mantener técnicamente actualizados/capacitados a los cuerpos técnicos de la ciudad, a través de tecnicaturas o cursos; 2 – servir de foro de discusión técnica, donde el municipio pueda presentar sus proyectos a la comunidad académica para obtener opinión; 3 - capacitación a nuevas generaciones de cuerpos técnicos, donde los profesionales de la municipalidad distribuyan su conocimiento; 4 – donde la universidad sirva de memoria institucional para el municipio, en cuanto a la ejecución y resultados de diferentes planes y proyectos. Esto se podrá hacer a través de la búsqueda de casos donde esto sea viable y lo que se requeriría para su adaptación a través de algún estudio particular.

Módulo III. Diseño del sistema del sistema no motorizado más adecuado para la zona de intervención. Esto incluye, pero no se limitará a:

30. Caracterización de la demanda total de usuarios proyectados para el transporte no motorizado.
31. Caracterización de la oferta.
32. Caracterización de las nuevas biciesendas necesarias para que cumplan con la demanda proyectada.

33. Caracterización y reubicación de paradas y terminales de autobuses.

- 1.11 La firma deberá contar con un equipo técnico interdisciplinario para la realización de los recaudos gráficos y escritos que compondrán la base de datos que servirá de apoyo para los futuros trabajos a realizar en el área.
- 1.12 Será parte de su responsabilidad reunir, analizar y actualizar toda la información existente, así como incorporar en la propuesta los proyectos y programas que se vienen desarrollando desde la ciudad, quien aportará la información disponible para su consulta.

C. PLAZOS

- 1.13 El plazo máximo para la asistencia técnica y elaboración del trabajo será de 24 meses contados a partir del 5° día de la fecha de notificación de la resolución de la adjudicación y hasta la entrega de los recaudos correspondientes. En el transcurso de ese plazo se acordarán entregas parciales y reuniones de coordinación con el Equipo Coordinador de Seguimiento.
- 1.14 El plazo total entre la entrega de los trabajos y la aceptación definitiva de los mismos no superará los 45 días. Este plazo estará sujeto a ampliación, a solo juicio de la UdIA, la que podrá establecer un plazo adicional siempre que no supere los 30 días.

D. SUPERVISIÓN

- 1.15 La Universidad de los Andes contará con un Equipo Coordinador de seguimiento del equipo contratado, y nombrará un responsable del mismo como contraparte del Equipo contratado.
- 1.16 Su cometido consistirá en: controlar el cumplimiento de los términos de contratación del Equipo Técnico, realizar el seguimiento del trabajo y evaluación de los productos entregados y coordinar y hacer de enlace entre el equipo contratado y los Referentes Técnicos, asesores designados por la Universidad de los Andes.

E. INFORME FINAL. CONTENIDO

- 1.17 El informe deberá incluir:
 - i) Un diagnóstico de la situación. Este debe incluir un informe escrito, incluyendo gráficos y documentación fotográfica.
 - j) Las alternativas viables para garantizar el fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio, incluyendo el cuadro de comando y el análisis de factibilidad de garantizar su gobernabilidad técnica.
 - k) Alternativas de diseño regulatorio y técnico del sistema de movilidad más adecuado para la ciudad.
 - l) Conclusiones del trabajo y lineamientos de actuación a corto y mediano plazo.
- 1.18 Se presentarán 2 (dos) ejemplares de documentos escritos y gráficos en formato papel, encuadernados. También se entregará una copia en formato digital. Los formatos y programas digitales serán definidos con el Equipo Coordinador.

F. FORMA DE PAGO

- 1.19 Se realizará un primer pago del 20% del precio total al inicio de los trabajos, un segundo pago del 30% del precio total luego de una primera entrega que deberá contener un avance del 50% de los trabajos a realizar, un tercer pago del 40% del precio total luego

de la entrega corregida. Se retendrá un 10% que se pagará luego que la administración le otorgue la aceptación final del trabajo.

- 1.20 De cada pago, exceptuando el primero y el último, se retendrá un 15 % hasta que haya una aceptación por parte del Equipo Coordinador de la totalidad de los trabajos correspondientes a cada etapa. En este sentido, el Equipo Coordinador dispondrá de un plazo máximo de 15 días para realizar las observaciones que entienda pertinentes. Una vez aprobados los trabajos correspondientes a cada etapa, la Universidad de los Andes pagará el monto del 15% retenido dentro de un plazo de 30 días.

G. REQUISITOS DE LA FIRMA

Equipo técnico

- 1.21 El equipo técnico estará integrado por al menos un especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público, un especialista en regulación del transporte, y un especialista en comunicación y educación.

Perfiles:

- Especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público – Ingeniero o afín con experiencia verificable en el diseño e implementación de sistemas de transporte público urbano, con actividades semejantes a las planteadas en los módulos I y III, y al punto 6 del módulo II.
- Especialista en regulación del transporte – abogado en derecho administrativo o afín, con experiencia en el diseño de marcos regulatorios de transporte y movilidad urbana.
- Especialista en comunicación y educación – Especialista, con experiencia en la implementación de programas difusión y educación en temas vinculados al transporte, orinado tanto a instituciones públicas como privadas.

Antecedentes de la firma

- 1.22 Se considerarán los méritos independientes de sus integrantes, sea si el equipo técnico se asocia para este trabajo en particular o si, por el contrario, constituyeran una sociedad o trabajasen en régimen de dependencia.
- 1.23 Se evaluará la experiencia profesional en trabajos que se hayan realizado tanto a nivel nacional como internacional.

H. CRITERIOS PARA LA CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

- 1.24 Los criterios para la evaluación de las ofertas presentadas y sus puntajes correspondientes serán los siguientes:

Antecedentes y experiencia profesional acreditada directamente relacionada al objeto del llamado	40%
Formación académica de los integrantes del equipo	10%
Propuesta de integración del Equipo	20%
Propuesta metodológica	25%
Capacidad e infraestructura instalada para la elaboración del Estudio	5%

I. METODO DE SELECCIÓN

- 1.25 La selección se realizará basada en Presupuesto Fijo (SFPP) y el presupuesto ha sido estimado en USD 80.000, por todo concepto, incluyendo todos los gastos e impuestos correspondientes, el cual no estará sujeto a reajuste alguno.

- 1.26 En primer lugar se evaluarán las todas las propuestas técnicas y luego se procederá a abrir en público los sobres con los precios. Las propuestas que excedan al presupuesto indicado serán rechazadas. El consultor que haya presentado la propuesta técnica mejor clasificada de todas debe ser seleccionado e invitado a negociar un contrato.
- 1.27 Al aceptar el precio se deberá tener en cuenta que la empresa queda obligada en todo lo pertinente por la legislación tributaria vigente, lo que deberá ser explícitamente aclarado en la oferta.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

GR-T2219

**ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA
EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

**ASISTENCIA TÉCNICA EN LA ELABORACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO Y
ANÁLISIS DE RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES EN TRANSPORTE NO
MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

D. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 En junio de 2013 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su Iniciativa de Bienes Públicos Regionales (IBPR) firma un contrato con la Universidad de los Andes (UdLA) para la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) “Estrategia Integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina (GR-T2219)”, cuyo objetivo general es el de generar una estrategia para la implementación de sistemas integrales (BiSy) que permitan posicionar a la bicicleta como un modo cotidiano relevante de transporte y como elemento de recreación en las ciudades de América Latina.
- 1.2 En línea con este, la UdLA ha identificado como objetivos específicos: (i) Desarrollar un marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero en cuatro países de América Latina que se articule con los planes de desarrollo urbano; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a cada una de las ciudades del estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales, con el fin de convertir a las ciudades en espacios más competitivos; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) Acompañar, intercambiar experiencias y crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Facilitar la integración regional mediante la definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; vii) Propiciar oportunidades de desarrollo empresarial y emprendimiento en áreas relacionadas con el uso masivo de la bicicleta; viii) Identificar y cuantificar beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistemas integrales de bicicletas; ix) Potenciar el uso de la bicicleta como elemento que contribuye a mejorar la accesibilidad y por ende reduce la inequidad; y x) Fomentar el uso de modos sostenibles de transporte reduciendo las demandas energéticas y las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático.
- 1.3 Los acontecimientos que están motivando esta TC son que los países latinoamericanos enfrentan una desigualdad social que se refleja en menores oportunidades de empleo, educación, servicios de salud, y menores niveles de calidad de vida. Una de las causas de esto, particularmente en las grandes ciudades, es la limitación en las oportunidades de movilidad de la población más vulnerable. América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existe el conocimiento ni los procedimientos que les permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

- 1.4 El proyecto resultará en un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental. Dichos marcos se construirán de manera estrecha con las autoridades locales y sus comunidades de modo que se beneficie la sostenibilidad del proyecto.
- 1.5 Esta CT se favorable a la igualdad y la productividad: Por ser la bicicleta un modo de transporte asequible y eficiente; fomentar su uso y proporcionarle una infraestructura adecuada, mejorará las condiciones de acceso de la comunidad, en particular para aquellas menos favorecidas y, adicionalmente, promover su uso masivo permitirá que se desarrollen mercados de trabajo que apoyan esta actividad.
- 1.6 Promueve la Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, pues pretende desarrollar infraestructura segura para los ciudadanos que utilicen la bicicleta teniendo en cuenta factores de seguridad vial y, a su vez, al fomentar el uso de este medio de transporte se promueve la actividad física, la cual genera beneficios para la salud.
- 1.7 Por último, se orienta hacia la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático, al promover el uso de la bicicleta, medio de movilidad amigable con el medio ambiente al reducir las emisiones de contaminantes y la demanda energética por parte del sector transporte, reduciendo las emisiones de gases generadoras de cambio climático y de polución local, por consiguiente, mejorando la calidad del aire.

1.4

B. TRABAJOS A CONTRATAR

Objetivo y Alcance

- 1.8 El Objetivo general es el de brindar asistencia técnica en la elaboración de un diagnóstico del estado de situación del transporte no motorizado en la ciudad de referencia y plantear alternativas para generar una estrategia integral a nivel regional para el uso del transporte no motorizado, con el fin de optimizar la movilidad de sus habitantes con énfasis en el uso de bicicleta y los desplazamientos pedestres, desincentivando el uso del transporte privado y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos ambientales resultantes del uso del transporte motorizado.
- 1.9 Como objetivos específicos, la consultora deberá : (i) Hallar alternativas al marco regulatorio, institucional, técnico, de difusión y financiero, de forma que se articule con los planes de desarrollo urbano de la ciudad y con las alternativas de las otras ciudades bajo estudio de esta CT; ii) Producir guías técnicas y propuestas institucionales para el uso de la bicicleta que estén adaptadas a la región y a la ciudad de estudio; iii) Generar lineamientos regionales de desarrollo de infraestructura segura y amigable para los ciudadanos y visitantes y que se puedan incorporar con los diseños viales tradicionales; iv) Definir estrategias de promoción y divulgación del uso de la bicicleta; v) crear una red que facilite la toma de decisiones para la consolidación de los sistemas integrales de bicicletas; vi) Definición de estrategias colaborativas entre los países involucrados, a partir de la creación de redes de actores sociales e institucionales; y vii) Cuantificar la reducción de las demanda energética, las emisiones de contaminantes locales y de sustancias generadoras de cambio climático, los beneficios ambientales y de salud que hagan viable el desarrollo de los sistema integral de transporte no motorizado propuesto.

Trabajos a realizar

- 1.10 El Equipo Técnico deberá realizar los siguientes trabajos:

Módulo I. Caracterización de la situación actual del área en estudio. Este Módulo consiste en relevar la información existente, lo que incluye como mínimo:

34. Características generales del área de estudio: población, distribución de la población, densidades, zonificación, población por zonas, niveles de renta, población con NBI, centros atractores de viajes, tendencias de crecimiento de la población, de movilidad y de cambios en la estructura ocupacional.
35. Análisis de la información disponible relevante para el área en estudio, con el fin de hallar los problemas más estructurantes de la ciudad y las oportunidades para su transformación urbana, tanto en los aspectos técnicos como regulatorios. Evaluación de los proyectos en desarrollo que puedan influenciar en su crecimiento urbano.
36. Caracterización de la oferta de autotransporte público de pasajeros del área y del transporte no motorizado,
37. Descripción de la red vial y facilidades de tránsito en los ejes principales y colectoras: vías (ancho, longitud, características de la superficie), señalización, semáforos, sentidos de circulación, estacionamientos y cualquier otra que afecte la capacidad vial y niveles de servicio.
38. Existencia y estado de veredas, biciesendas y del sistema público de iluminación. Este último, acorde a las necesidades de los 2 modos de desplazamiento propuestos como prioritarios: pedestre y bicicletas.

Módulo II. Fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio. La idea de este punto es la de poder apoyar al gobierno municipal a garantizar la sostenibilidad en el tiempo del fundamentos de un sistema de movilidad socioambientalmente sustentable, que sea además coherente con la visión de la ciudad. Esto incluirá, como mínimo:

39. Diseño de un cuadro de comandos basado en indicadores de impacto multisectoriales que permitan, en forma efectiva, realizar el seguimiento de las distintas medidas de acción tomadas para el transporte no motorizado. Estos indicadores podrán estar conformados por existentes o nuevos, tanto del municipio como lo soportados por la iniciativa, deberán estar consensuados con el Municipio y vinculados a la visión y los objetivos estratégicos de la Ciudad y de la iniciativa.
40. Analizar la factibilidad de hacer sostenible en el tiempo la gobernabilidad de la iniciativa a través de convenios con alguna universidad para: 1- mantener técnicamente actualizados/capacitados a los cuerpos técnicos de la ciudad, a través de tecnicaturas o cursos; 2 – servir de foro de discusión técnica, donde el municipio pueda presentar sus proyectos a la comunidad académica para obtener opinión; 3 - capacitación a nuevas generaciones de cuerpos técnicos, donde los profesionales de la municipalidad distribuyan su conocimiento; 4 – donde la universidad sirva de memoria institucional para el municipio, en cuanto a la ejecución y resultados de diferentes planes y proyectos. Esto se podrá hacer a través de la búsqueda de casos donde esto sea viable y lo que se requeriría para su adaptación a través de algún estudio particular.

Módulo III. Diseño del sistema del sistema no motorizado más adecuado para la zona de intervención. Esto incluye, pero no se limitará a:

41. Caracterización de la demanda total de usuarios proyectados para el transporte no motorizado.
42. Caracterización de la oferta.
43. Caracterización de las nuevas biciesendas necesarias para que cumplan con la demanda proyectada.

44. Caracterización y reubicación de paradas y terminales de autobuses.

- 1.11 La firma deberá contar con un equipo técnico interdisciplinario para la realización de los recaudos gráficos y escritos que compondrán la base de datos que servirá de apoyo para los futuros trabajos a realizar en el área.
- 1.12 Será parte de su responsabilidad reunir, analizar y actualizar toda la información existente, así como incorporar en la propuesta los proyectos y programas que se vienen desarrollando desde la ciudad, quien aportará la información disponible para su consulta.

C. PLAZOS

- 1.13 El plazo máximo para la asistencia técnica y elaboración del trabajo será de 24 meses contados a partir del 5° día de la fecha de notificación de la resolución de la adjudicación y hasta la entrega de los recaudos correspondientes. En el transcurso de ese plazo se acordarán entregas parciales y reuniones de coordinación con el Equipo Coordinador de Seguimiento.
- 1.14 El plazo total entre la entrega de los trabajos y la aceptación definitiva de los mismos no superará los 45 días. Este plazo estará sujeto a ampliación, a solo juicio de la UdIA, la que podrá establecer un plazo adicional siempre que no supere los 30 días.

D. SUPERVISIÓN

- 1.15 La Universidad de los Andes contará con un Equipo Coordinador de seguimiento del equipo contratado, y nombrará un responsable del mismo como contraparte del Equipo contratado.
- 1.16 Su cometido consistirá en: controlar el cumplimiento de los términos de contratación del Equipo Técnico, realizar el seguimiento del trabajo y evaluación de los productos entregados y coordinar y hacer de enlace entre el equipo contratado y los Referentes Técnicos, asesores designados por la Universidad de los Andes.

E. INFORME FINAL. CONTENIDO

- 1.17 El informe deberá incluir:
- m) Un diagnóstico de la situación. Este debe incluir un informe escrito, incluyendo gráficos y documentación fotográfica.
 - n) Las alternativas viables para garantizar el fortalecimiento institucional y actualización de las herramientas de planificación existentes en el Municipio, incluyendo el cuadro de comando y el análisis de factibilidad de garantizar su gobernabilidad técnica.
 - o) Alternativas de diseño regulatorio y técnico del sistema de movilidad más adecuado para la ciudad.
 - p) Conclusiones del trabajo y lineamientos de actuación a corto y mediano plazo.
- 1.18 Se presentarán 2 (dos) ejemplares de documentos escritos y gráficos en formato papel, encuadernados. También se entregará una copia en formato digital. Los formatos y programas digitales serán definidos con el Equipo Coordinador.

F. FORMA DE PAGO

- 1.19 Se realizará un primer pago del 20% del precio total al inicio de los trabajos, un segundo pago del 30% del precio total luego de una primera entrega que deberá contener un avance del 50% de los trabajos a realizar, un tercer pago del 40% del precio total luego

de la entrega corregida. Se retendrá un 10% que se pagará luego que la administración le otorgue la aceptación final del trabajo.

- 1.20 De cada pago, exceptuando el primero y el último, se retendrá un 15 % hasta que haya una aceptación por parte del Equipo Coordinador de la totalidad de los trabajos correspondientes a cada etapa. En este sentido, el Equipo Coordinador dispondrá de un plazo máximo de 15 días para realizar las observaciones que entienda pertinentes. Una vez aprobados los trabajos correspondientes a cada etapa, la Universidad de los Andes pagará el monto del 15% retenido dentro de un plazo de 30 días.

G. REQUISITOS DE LA FIRMA

Equipo técnico

- 1.21 El equipo técnico estará integrado por al menos un especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público, un especialista en regulación del transporte, y un especialista en comunicación y educación.

Perfiles:

- Especialista en diseño y/u operación de sistemas de movilidad y/o transporte público – Ingeniero o afín con experiencia verificable en el diseño e implementación de sistemas de transporte público urbano, con actividades semejantes a las planteadas en los módulos I y III, y al punto 6 del módulo II.
- Especialista en regulación del transporte – abogado en derecho administrativo o afín, con experiencia en el diseño de marcos regulatorios de transporte y movilidad urbana.
- Especialista en comunicación y educación – Especialista, con experiencia en la implementación de programas difusión y educación en temas vinculados al transporte, orientado tanto a instituciones públicas como privadas.

Antecedentes de la firma

- 1.22 Se considerarán los méritos independientes de sus integrantes, sea si el equipo técnico se asocia para este trabajo en particular o si, por el contrario, constituyeran una sociedad o trabajasen en régimen de dependencia.
- 1.23 Se evaluará la experiencia profesional en trabajos que se hayan realizado tanto a nivel nacional como internacional.

H. CRITERIOS PARA LA CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

- 1.24 Los criterios para la evaluación de las ofertas presentadas y sus puntajes correspondientes serán los siguientes:

Antecedentes y experiencia profesional acreditada directamente relacionada al objeto del llamado	40%
Formación académica de los integrantes del equipo	10%
Propuesta de integración del Equipo	20%
Propuesta metodológica	25%
Capacidad e infraestructura instalada para la elaboración del Estudio	5%

I. METODO DE SELECCIÓN

- 1.25 La selección se realizará basada en Presupuesto Fijo (SFPP) y el presupuesto ha sido estimado en USD 80.000, por todo concepto, incluyendo todos los gastos e impuestos correspondientes, el cual no estará sujeto a reajuste alguno.

- 1.26 En primer lugar se evaluarán las todas las propuestas técnicas y luego se procederá a abrir en público los sobres con los precios. Las propuestas que excedan al presupuesto indicado serán rechazadas. El consultor que haya presentado la propuesta técnica mejor clasificada de todas debe ser seleccionado e invitado a negociar un contrato.
- 1.27 Al aceptar el precio se deberá tener en cuenta que la empresa queda obligada en todo lo pertinente por la legislación tributaria vigente, lo que deberá ser explícitamente aclarado en la oferta.