

SOLICITUD DE EXPRESIONES DE INTERÉS SERVICIOS DE CONSULTORÍA

RE: RG-T3291-P003

Método de Selección: FCS

País: Colombia

Sector: Cambio Climático y Sostenibilidad (CSD/CCS)

Fondos - TC # RG-T3368

Número de proyecto: ATN/PI-16991-RG

Nombre de TC: Integración del Marco de Infraestructura Sostenible del BID en el Proceso de Planificación, Diseño, Adquisición y Financiamiento de Activos de Infraestructura.

Descripción del servicio: Realización de los estudios para el diseño y desarrollo de una estrategia urbanística que orqueste los instrumentos de Captura de Valor y de Gestión del Suelo en base a los conceptos del Modelo de Desarrollo urbano Orientado al Transporte Sostenible (DOTS).

[Enlace al documento TC](#)

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está ejecutando la operación antes mencionada. Para esta operación, el BID tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en esta Solicitud de Expresiones de Interés. Las expresiones de interés deberán ser recibidas usando el Portal del BID para las Operaciones Ejecutadas por el Banco <http://beo-procurement.iadb.org/home> antes de Septiembre 5 de 2019, 5:00 P.M. (Hora de Washington DC).

Los servicios de consultoría ("los Servicios") incluyen la Realización de los estudios para el diseño y desarrollo de una estrategia urbanística que orqueste los instrumentos de Captura de Valor y de Gestión del Suelo en base a los conceptos del Modelo de Desarrollo urbano Orientado al Transporte Sostenible (DOTS).

Las firmas consultoras elegibles serán seleccionados de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Banco Interamericano de Desarrollo: [Política para la Selección y Contratación de Firms Consultoras para el Trabajo Operativo ejecutado por el Banco - GN-2765-1](#). Todas las firmas consultoras elegibles, según se define en la política, pueden manifestar su interés en no más de cinco (5) páginas. Si la Firma consultora se presentara en consorcio, designará a una de ellas como representante, y ésta será responsable de las comunicaciones, del registro en el portal y del envío de los documentos correspondientes.

El BID invita ahora a las firmas consultoras elegibles a expresar su interés en prestar los servicios descritos a continuación donde se presenta un borrador del resumen de los Términos de Referencia de esta asignación. Las firmas consultoras interesadas deberán proporcionar información que indique que están calificadas para suministrar los servicios (folletos, descripción de trabajos similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes, etc.). Las firmas consultoras elegibles se pueden asociar como un emprendimiento conjunto o en un acuerdo de sub-consultoría para mejorar sus calificaciones. Dicha asociación o emprendimiento conjunto nombrará a una de las firmas como representante.

Las firmas consultoras elegibles que estén interesadas podrán obtener información adicional en horario de oficina, 09:00 a.m. - 5:00 PM (Hora de Washington DC), mediante el envío de un correo electrónico a: Benoit Lefevre (benoitl@iadb.org), Francisca Rojas (franciscar@iadb.org), Mariana Silva (marianasi@iadb.org) y Carlos Güiza (cguiza@iadb.org)

Banco Interamericano de Desarrollo

División: CSD/CCS

Atención: Maria Tapia, Jefa del equipo del proyecto

1300 New York Avenue, NW, Washington, DC 20577, EE.UU.

Email: mtapia@iadb.org

Sitio Web: www.iadb.org

Borrador de Resumen de los Términos de Referencia

Proceso de Selección RG-T3291-P003

Términos de referencia

Piloto Captura de Valor del Suelo. Consultoría para modelo DOT y Modelo de Negocio para la Primera Línea del Metro de Bogotá. Estación NQS

RG-T3291

Integración del Marco de Infraestructura Sostenible del BID en el Proceso de Planificación, Diseño, Adquisición y Financiamiento de Activos de Infraestructura

I. Antecedentes y Justificación

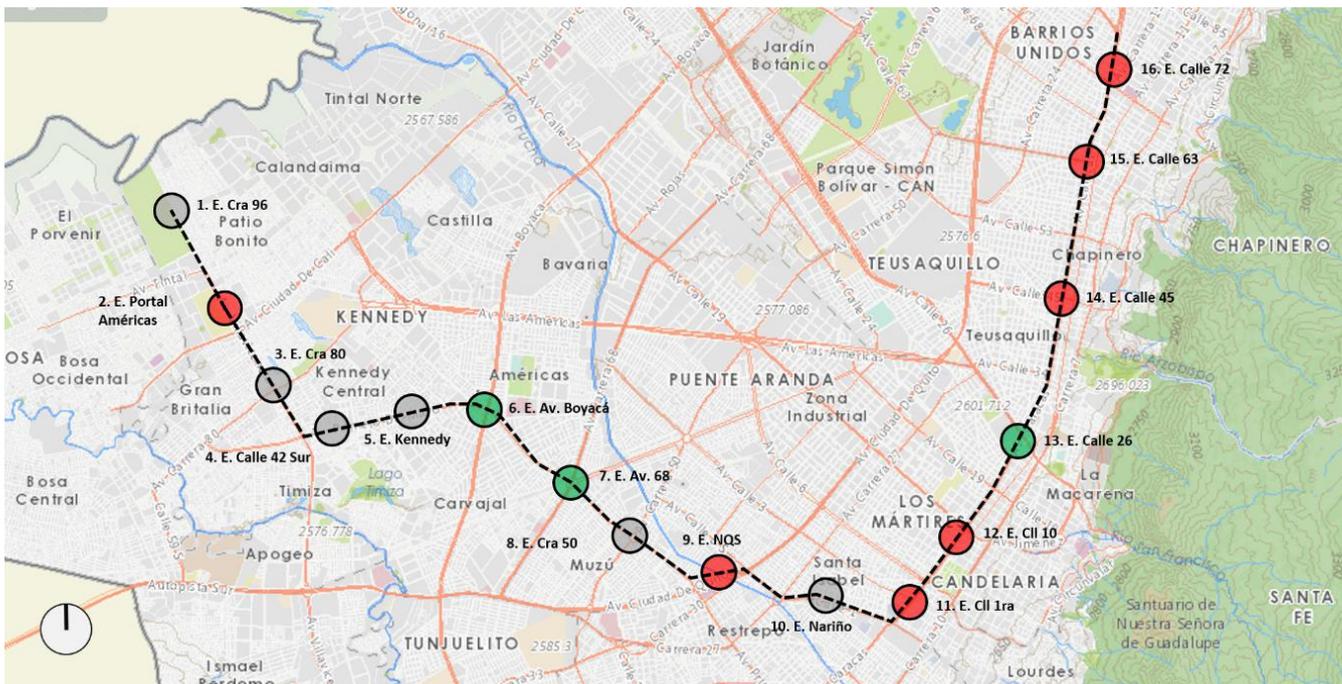
El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), promueve el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina, a través del apoyo a estrategias que estimulen un transporte incluyente, bajo en emisiones, seguro y, accesible para todos los residentes y especialmente para los de menores ingresos. América Latina es una región de alta urbanización con más del 70% de su población viviendo en ciudades. Dificultades como la movilidad y accesibilidad al transporte público se han convertido en los retos más complejos de enfrentar y que limitan la competitividad y la calidad de vida, restringiendo el potencial para beneficiar a sus residentes de vivir en aglomeraciones. Una estrategia esencial para mitigar estas externalidades consiste en orquestar la planeación y el desarrollo del suelo con la infraestructura y operación del transporte masivo.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que actualmente se encuentra vigente para Bogotá es el Decreto Distrital 190 de 2004. Actualmente se adelanta su revisión ordinaria por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, así como todo el soporte técnico pertinente, con el propósito de ajustar e incorporar todas las dinámicas actuales y previstas de esta ciudad capital. El desarrollo de esta consultoría deberá contemplar la visión de ciudad a largo plazo, las propuestas y proyectos planteados en dicha revisión, sin ignorar los antecedentes, las condiciones de tratamientos, uso de suelo, mecanismos legales etc., que estén vigentes en el momento de la contratación. En el marco de la Mesa Técnica de Captura de Valor (que se definirá y explicará más adelante) se concertarán sobre qué elementos de dichas normas vigentes y en elaboración se deberá basar el estudio.

La implementación de una línea de Metro, en articulación con el sistema de buses TRANSMILENIO-BRT-existente, se visualiza como una forma de mitigar los problemas descritos, convirtiéndose entonces el Sistema de Transporte Masivo integrado por el Metro y Transmilenio en la columna vertebral para el desarrollo urbano futuro de Bogotá. Este desarrollo consta de un viaducto elevado con 24 km de recorrido, 16 estaciones ubicadas cada 1200 metros aproximadamente y con un área de influencia de 477 hectáreas contenidas en 1.124 manzanas¹, adicionalmente, la construcción de la infraestructura impactará también en la renovación de 140 hectáreas de espacio público.

¹ Área delimitada correspondiente al contenido de la propuesta de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (Tomo 2 del DTS, página 371 y plano de tratamiento urbanísticos).

Plano 1. Estaciones y área de influencia de la primera línea del metro de Bogotá.



La oportunidad de construir un nuevo modo de transporte para la ciudad y paralelamente mejorar la calidad urbana del área de influencia del viaducto, incluye la posibilidad de generar nuevas fuentes de financiamiento para el sistema y para la renovación urbana a lo largo del corredor.

La valorización generada por la construcción de la nueva infraestructura se articula en el marco normativo para la creación de la Empresa Metro de Bogotá. En efecto, el objeto social de la entidad incluye la capacidad de liderar, promover, desarrollar y ejecutar proyectos urbanísticos, en especial de renovación urbana, así como la construcción y el mejoramiento del espacio público en las áreas de influencia de las líneas del Metro. Lo anterior implica que la EMB podrá participar activamente en la adquisición de suelo (permitiendo nuevos desarrollos urbanos), así como liderar y participar en diferentes vehículos de gestión urbana.

Esta capacidad permite a la EMB liderar la estrategia de desarrollo urbano orientado al transporte -DOTS, el cual consiste en una aproximación al desarrollo urbano que busca maximizar las eficiencias y la sostenibilidad, induciendo altas densidades en múltiples usos como vivienda, oficinas y equipamientos sobre el área de influencia. Para la PLMB se estima un área de influencia de 800 metros alrededor de las estaciones del viaducto. Así mismo la estrategia DOTS, se enfoca en crear comunidades caminables y reducir la dependencia del vehículo particular. El diseño DOT permite una nueva relación entre el entorno y la infraestructura del sistema de transporte a través de la orientación de los edificios, conectándolos con pasajes peatonales, andenes y parques. Este diseño impulsa el crecimiento en el número de pasajeros y genera una relación activa entre residentes con su equipamiento de transporte.

Los principios generales y herramientas para la planeación, implementación y financiación de DOTS, así como sus posibles resultados y beneficios, pueden ser revisados en un número de casos internacionales como Curitiba, Hong Kong, Singapur, Tokio, Washington D.C., con el fin de comparar diferentes contextos y destacar las mejores prácticas de DOTS. Bajo este modelo, se ha venido estructurando la planificación y el redesarrollo de la ciudad de Bogotá en las áreas de influencia a las estaciones de Metro a partir de los ocho criterios generales: transportar, Compactar, Densificar, Conectar, Cambiar, Mezcla de usos, Pedalear y Caminar.

En virtud de lo anterior, el Distrito Capital con el apoyo del Banco Mundial y del BID, la Nación (el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte) identificó cinco actividades determinantes para avanzar en la PMLB: 1. Gerencia del Proyecto; 2. Arquitectura Institucional; 3. Estudios Técnicos del Proyecto; 4. Estructuración Integral; y, 5. Sostenibilidad de la movilidad para Bogotá. Justamente para la ejecución de la quinta actividad de las cinco acabadas de

señalar (“Sostenibilidad de la Movilidad para Bogotá”), se acordó el desarrollo de instrumentos de captura de valor del suelo para viabilizar su potencial como una nueva fuente de financiación y de pago asociada a la gestión del suelo que permita cofinanciar y/o financiar la construcción, ampliación, operación, y mantenimiento de los sistemas de transporte masivo, buscando asegurar su sostenibilidad financiera.

En ese orden de ideas, la consultoría debe buscar definir estas estrategias donde, al tiempo que se viabilice la Captura de Valor como mecanismo de financiamiento del proyecto, los instrumentos o vehículos a implementar favorezcan el cumplimiento de los objetivos distritales en materia de calidad y cantidad de espacio público, equidad social, vivienda y comercio asequibles, mitigación y adaptación de los efectos del cambio climático, así como procurar mitigar efectos de gentrificación en las zonas afectadas e incluir estrategias DOT cumpliendo con sus criterios.

Estrategia de Captura de Valor

La captura de valor se ha convertido en un instrumento de financiación para el desarrollo y renovación urbana en las ciudades. Este mecanismo se basa en la devolución o “captura” de los beneficios generados en el aumento del valor del suelo. Estos beneficios son creados por la administración pública, a través de la mejora en los índices de edificabilidad y alturas permitidas, promover más y mejores usos para un aprovechamiento más intensivo del suelo y la construcción de obras de infraestructura. En efecto, la construcción de una infraestructura tan importante, como lo es la primera línea del Metro, tendrá impactos en la dinámica de ocupación y en los valores del suelo al ser una zona de interés para la población en general.

Las autoridades de transporte alrededor del mundo han venido evolucionando hacia modelos en donde la tarifa no es el único ingreso percibido para garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte.

Las modalidades que se han identificado hasta el momento para Captura de Valor desde la empresa Metro incluyen:

- **Área de influencia directa del viaducto (0-400 metros):** participación de la EMB en Desarrollos Inmobiliarios cercanos a las estaciones de la PLMB, por ejemplo, por concepto de arriendos de viviendas, locales comerciales y/u oficinas.
- **Áreas de influencia directa e indirecta del viaducto (0-800 metros):** transferencia de recursos por concepto de cargas urbanísticas recibidas por concepto de desarrollos inmobiliarios en la zona de influencia directa e indirecta a lo largo del corredor.

Mesa Técnica y Piloto

La Mesa Técnica de Captura de Valor del Suelo está compuesta por la FDN como su secretario técnico, la EMB, Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), CAF y FINDETER. También se han invitado otros actores y expertos de la SDP y otras entidades para actividades o temas específicos a evaluar. La experiencia de las diferentes partes ha permitido enriquecer la discusión, así como proponer recursos de financiación para la estructuración e implementación de pilotos de captura de valor, que den viabilidad a la estrategia en conjunto de la EMB. Esta Mesa tiene el propósito de coordinar la estructuración e implementación de los pilotos, sirviendo de enlace entre los diferentes actores, y de soporte técnico para la elaboración de los estudios, así como coordinar que las diferentes actividades entre los consultores o cooperaciones se articulen y complementen.

En el marco de la labor de la EMB y de los avances en la gestión con las diferentes partes de la Mesa Técnica, se desarrolla la estructuración de los estudios que componen la estrategia de captura de valor para la Primera Línea del Metro. Estos estudios corresponden a estudios básicos que permitan la efectiva implementación de pilotos de captura de valor. Estos estudios comprenden estudios de mercado, estudios y diseños urbanísticos, estudios financieros y/o modelos de transacción o negocio, que incluyen el diseño del SPV (vehículo de objetivo especial), que incluye todo lo relacionado con el modelo y herramientas de gestión urbana y jurídica para la maximización de la captura de valor.

La presente consultoría deberá articularse con el trabajo en desarrollo por parte de JFP & Asociados, ya que se está trabajando para pilotos similares. No deben existir traslapes entre los productos. La Mesa Técnica

será un actor relevante en la respectiva articulación y armonización del conocimiento generado entre los productos y dirimir posibles conflictos.

Por otro lado, y con el fin de seleccionar las estaciones con mayor potencial de generar captura de valor, se realizaron una serie de talleres con los equipos técnicos de la Mesa Técnica², se seleccionaron las estaciones número 2 (Estación Portal de las Américas), 9 (Estación NQS) y 16 (Estación Calle 72). La presente consultoría, deberá desarrollar los estudios sobre la estación 9 según lo descrito en estos términos de referencia. Se desarrollarán pilotos para las estaciones restantes, y la mesa técnica asignará cada estación a la respectiva cooperación.

II. Objetivo de la consultoría

El objetivo de estos términos de referencia es contratar una compañía consultora la cual realizará los estudios para el diseño y desarrollo de una estrategia que orqueste los instrumentos de Captura de Valor y de Gestión del Suelo, a la luz de la estrategia de desarrollo urbano orientada al transporte sostenible. Esta estrategia incluye los componentes técnicos, legales financieros, el diseño, construcción y mantenimiento del espacio público y su paisajismo, siguiendo el modelo DOTS. El modelo de negocio debe tener en cuenta su impacto ambiental y social (Mitigando impactos sociales negativos como la gentrificación), su potencial de creación de valor y la captura de este por parte de la EMB, en un ámbito geográfico delimitado por la zona de influencia de la estación 9 ubicada en la avenida NQS entre diagonal 16 sur y la calle 17ª Bis sur.

a. Objetivos específicos:

1. Identificar el potencial de oferta y demanda de bienes inmobiliarios en la zona inmediata (hasta los 400 mts) de la estación del Metro seleccionada.
2. Desarrollar un modelo de transformación urbana a partir de criterios DOTS, que permita la inserción exitosa del sistema Metro, teniendo en cuenta la visión de crecimiento y desarrollo de la ciudad.
3. Diseñar el modelo de transacción que incluya el esquema para coordinar de forma integral los instrumentos de gestión del suelo en la zona de influencia del trazado del Metro (800 mts).
4. Estructurar el modelo de negocio en el cual se maximicen los ingresos capturados por la empresa Metro. Este modelo se deberá diseñar con dos modalidades: Una de iniciativa privada y otra de iniciativa pública. En ambas modalidades el consultor debe analizar los aspectos financieros, urbanísticos, legales, sociales, paisajísticos, ambientales, riesgos asociados, garantías, manejo tributario y financiero, manejo administrativo y sus costos, con el propósito de identificar y armonizar todos los aspectos de manera que se logre la adecuada participación asociativa de la EMB con el sector privado y que se viabilice la generación y captura de rentas perpetuas.

III. Actividades

Para la implementación del piloto se ha identificado la necesidad de desarrollar las siguientes actividades específicas:

1. Desarrollar un estudio de mercado inmobiliario en la zona de influencia contenida en un área de 400 mts de distancia radial desde los accesos de la estación seleccionada.
2. Definir el esquema para orquestar los instrumentos de gestión del suelo en la zona de influencia del trazado del Metro (800 mts), que permita maximizar el potencial de generación de valor para la ciudad y la calidad de vida de sus residentes y maximizando el potencial de captura de este valor para la EMB.
3. Diseñar el esquema de transacción de la operación (SPV³) - que permita propiciar una transformación urbana a partir de un modelo de desarrollo basado en criterios de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) - incluyendo los aspectos financieros, urbanísticos, legales, paisajísticos y de sostenibilidad

² Estos talleres consistieron en escoger criterios de selección de estaciones, para seleccionar aquellas que tienen mayor potencial de captura de valor. A esto se le sumó un recorrido, para que se pudiera realizar una observación de las preseleccionadas.

³ SPV: Vehículo de propósito especial (SPV, por sus siglas en inglés)

ambiental y social⁴, a ser considerados para la adecuada implementación del modelo de captura de valor del suelo.

4. Diseñar una estrategia de implementación (hora de ruta crítica), basada en un análisis de riesgos (tecnológicos, financieros, ambientales, regulatorios, políticos, y otros – por definir), con medidas de mitigación y actores responsables. Desarrollar un plan de implementación de la estrategia y los recursos humanos y financieros necesarios. Identificar los actores involucrados, detallando los roles y responsabilidades de cada actor.

IV. Responsabilidades del Consultor

La firma consultora, bajo la guía y en coordinación con la Mesa Técnica del Proyecto, contribuirá con el análisis técnico y operacional que le soliciten y en línea con los objetivos de estos términos de referencia. Así mismo deberá participar en las actividades relacionadas con la conceptualización, priorización y valoración que se requiera para llevar a feliz término el desarrollo del piloto en captura de valor del suelo de la estación seleccionada.

V. Perfil de consultor para desarrollar las actividades

El desarrollo de esta consultoría puede realizarse a través de una firma consultora experta en temas urbanos, de gestión y financieros que cuenten con un equipo de profesionales expertos, que acompañen al equipo de la Subgerencia de Captura de Valor de la EMB.

Firma Externa

La firma debe tener experiencia en la elaboración e implementación de modelos urbanos orientados al transporte sostenible y con experiencia en temas de sostenibilidad urbana y estrategias incluyentes de vivienda, áreas verdes y espacios públicos. La firma debe designar como mínimo tres funcionarios dedicados al proyecto (experto en real estate/financiamiento urbano, desarrollo urbano orientado al transporte/diseño urbano, y paisajismo urbano sostenible) y uno responsable internamente para coordinar todos los aspectos y el flujo de información.

La firma consultora debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Título avanzado en arquitectura, urbanismo, paisajismo, economía urbana, real estate, planificación urbana o similares.
- Experiencia profesional en áreas de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), mecanismos de captura de valor, financiamiento del desarrollo urbano, diseño urbano, paisajismo urbano, planificación urbana e implementación de proyectos en países en desarrollo.
- Experiencia en trabajo con agencias manejo e implementación de planes urbanos, diseño urbano e infraestructura relacionada con desarrollo DOT en países en desarrollo.
- Conocimiento técnico en desarrollo urbano e interacción con el sistema de transporte.
- Habilidades de comunicación verbal y escrita en inglés y en español.
- Conocimiento del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital de Bogotá y de la visión de ordenamiento del territorio y región.
- Conocimiento en herramientas de aplicación de urbanismo social y/o sostenible.
- Conocimiento sobre herramientas de desarrollo urbano orientadas al transporte.
- Conocimiento sobre herramientas de paisajismo urbano sostenible.

⁴ La compañía consultora podrá acceder al Marco de Infraestructura Sostenible para consultar todos los elementos ambientales y sociales a ser considerados. (Ver [Atributos y Marco para la Infraestructura Sostenible](#))