

Términos de referencia

Consultoría: “Evaluación de condiciones habilitantes y barreras y elaboración de una hoja de ruta para la construcción de un sistema de recaudo integrado en el transporte público urbano, con alcance nacional”

1 INTRODUCCIÓN

El Programa Clima y Aire Limpio en Ciudades de América Latina (CALAC+) promueve ciudades que reducen sus emisiones de contaminantes climáticos de vida corta (como el carbono negro), los contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero (GEI), impulsando la introducción de autobuses urbanos y maquinaria móvil no de carretera libres de hollín y bajos en emisiones de carbono; CALAC+ es una iniciativa regional financiada por la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE), ejecutada por Swisscontact en cuatro ciudades: Lima, Santiago, Bogotá y Ciudad de México. CALAC+ inició actividades en 2018 con el objetivo de reducir contaminantes de aire nocivos para proteger la salud humana y mitigar el cambio climático por el uso de motores libres de hollín. A nivel transversal, CALAC+ facilita el fortalecimiento de capacidades y la transferencia de conocimientos a nivel regional y global.

El primer componente de CALAC+ *Transporte urbano menos contaminante* busca que las emisiones de partículas ultrafinas y gases de efecto invernadero (GEI) de los sistemas de transporte público urbano se reduzcan de manera significativa y sostenible. El presente servicio se enmarca en este componente, dado que está orientado a apoyar el proceso de desarrollo de un sistema de recaudo que mejore la eficiencia del sistema de transporte urbano y genere mayor sostenibilidad financiera. Este sistema integrado aspira a la simplificación del pago de los usuarios, promoviendo el uso del transporte público y facilitando la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible y eficiente.

2 ANTECEDENTES

La implementación de un sistema integrado de recaudación se presenta como una de las estrategias fundamentales para mejorar la eficiencia y accesibilidad del sistema de transporte público urbano (TPU). Este sistema integrado busca unificar y simplificar el proceso de pago para los usuarios, promoviendo el uso del transporte público y facilitando la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible y eficiente.

La Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), aprobada con Decreto Supremo No. 012-2019-MTC, identifica como problema público *personas y mercancías presentan limitaciones para el desplazamiento en el sistema de transporte urbano*, ante el cual establece cuatro objetivos prioritarios (OP):

- Objetivo prioritario (OP1): Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces. Este objetivo incluye como lineamientos desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos en las ciudades; y desarrollar servicios de transporte público, eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad.
- Objetivo prioritario (OP2): Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías. Este objetivo incluye entre sus lineamientos gestionar el transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación y control.
- Objetivo prioritario (OP3): Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura para los usuarios.
- Objetivo prioritario (OP4): Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano.

La PNTU, establece no sólo objetivos prioritarios, sino también, lineamientos, servicios e indicadores en los cuales se identifica la necesidad de establecer un sistema integrado de transporte y un recaudo integrado.

Asimismo, en 2024, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) publicó el *Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao*¹, con Resolución de Presidencia Ejecutiva No. 130-2024-ATU/PE; y, en 2020 aprobó el

¹ <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2300376-1>

Estándar de Interoperabilidad Tecnológica para el Sistema de Recaudo Único de la ATU con Resolución Directoral No. 001-2020-ATU/DIR², siendo esto una primera aproximación a un recaudo integrado en Perú.

3 OBJETIVOS

3.1 Objetivo general:

Formular una hoja de ruta para el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para la construcción de un sistema de recaudo integrado en el transporte público urbano, con alcance nacional.

3.2 Objetivos específicos:

- i. Caracterizar la situación actual del recaudo en el transporte público urbano.
- ii. Realizar un análisis de experiencias y modelos internacionales de recaudo integrado.
- iii. Identificar y analizar las condiciones habilitantes y barreras para un sistema de recaudo integrado nacional.
- iv. Elaborar una hoja de ruta para la construcción de un sistema de recaudo integrado de alcance nacional.

4 ACTIVIDADES

4.1 Elaboración de un plan de trabajo

Elaborar un plan de trabajo coordinado con la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal (DGPRTM) que refleje las tareas, reuniones periódicas, actividades de socialización y otros aspectos en función al plazo y cronograma de productos de la consultoría. Para este fin, se prevé realizar una reunión de inicio (*kick-off*) para recoger los lineamientos, insumos y aportes de la DGPRTM.

4.2 Reunión inicial con la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Llevar a cabo una reunión con la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo de la ATU con los siguientes objetivos: i) identificar las dificultades actuales de la implementación de su sistema de recaudo; ii) recoger aportes e insumos para definir posibles acciones y otras consideraciones para la hoja de ruta. Al respecto, se deberá profundizar sobre las dificultades existente en relación con los contratos con los operadores y/u otros proveedores de servicios en el actual sistema de recaudo de Lima y Callao establecido por la ATU. El consultor/a deberá proponer la agenda y metodología de la reunión, así como, conducir su desarrollo y documentar sus resultados. Las coordinaciones para programar la reunión se hacen con el apoyo de la contraparte técnica.

4.3 Revisión bibliográfica y recopilación de información y evidencias

La revisión bibliográfica, la recopilación de información y evidencias son la base para la formulación de la hoja de ruta. Esto incluye información local, nacional e internacional. Así como información que la contraparte técnica indique o recomiende relevante revisar. El resultado de esta revisión bibliográfica se debe ver reflejado como sustento para las siguientes actividades del servicio, cuyos informes deben incluir bibliografía y un adecuado manejo de citas y referencias.

4.4 Caracterización de la situación actual del recaudo en el TPU

Para la caracterización de la situación actual del recaudo en el TPU en Perú, se deberán identificar y describir parámetros e indicadores técnicos, normativos, económicos, institucionales, entre otros. Asimismo, identificar y describir a los principales actores, componentes y elementos del sistema actual; y, la normativa vigente. Asimismo, se debe recoger información sobre experiencias nacionales relacionadas con tecnologías de recaudo o de transmisión de datos.

² https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1502983/8_001-2020-ATU-DIR.pdf.pdf?v=1609366739

4.5 Análisis de experiencias internacionales

En esta actividad se deberán analizar experiencias en la implementación de sistemas integrados de recaudo electrónico en las principales ciudades de América Latina, destacando las experiencias exitosas, buenas prácticas y lecciones aprendidas. Asimismo, se deberán identificar y caracterizar los distintos modelos para el recaudo integrado, así como sus ventajas y desventajas.

4.6 Evaluación de la aplicación de las experiencias y modelos internacionales en Perú

En base a lo anterior, se debe conducir un análisis de las experiencias internacionales en función a su aplicación en Perú y la normativa vigente. A partir de esta evaluación, se debe desarrollar un planteamiento señalando el modelo de recaudo integrado que se buscaría aplicar.

4.7 Identificación y análisis de condiciones habilitantes y barreras

Identificar y analizar las condiciones habilitantes técnicas, de información, de capacidades, regulatorias, económicas e institucionales para la implementación de un sistema de recaudo integrado de alcance nacional en Perú. En concordancia con esto, identificar y analizar las barreras y evaluar las alternativas de acción para el logro de las condiciones habilitantes.

Como condiciones habilitantes se deben entender aquellas situaciones necesarias para el desarrollo, implementación y funcionamiento del sistema de recaudo nacional integrado que sea moderno, eficaz y eficiente. Las barreras y alternativas de acción deben asociarse a las condiciones habilitantes evaluadas.

4.8 Elaboración de hoja de ruta

Elaborar una hoja de ruta detallada que incluya estrategias para la modernización y digitalización del sistema, la incorporación de tecnologías emergentes y recomendaciones para mejorar la eficiencia operativa y la calidad del servicio. Además, debe responder a las circunstancias nacionales evaluadas y condiciones habilitantes identificadas, esta hoja de ruta debe considerar los aspectos técnicos, financieros, normativos y de gobernanza, asegurando un enfoque integral y sostenible. Asimismo, deberá incluir la visión, los principios, la descripción de los actores involucrados y sus roles, plazos posibles, alternativas y estrategias de implementación, entre otros aspectos. La hoja de ruta se debe presentar de manera descriptiva y detallada; incluyendo, además, matrices, diagramas de procesos y esquemas gráficos de resumen.

Adicionalmente, se debe formular una lista de verificación de requisitos mínimos a cumplir para lograr un sistema de recaudo integrado nacional, en el corto, mediano y largo plazo.

4.9 Entrevistas a actores clave del sistema de transporte urbano

Esta actividad será parte de la metodología, para robustecer el sustento y el diseño de la hoja de ruta. Puede darse en varios momentos del desarrollo de consultoría, sin embargo, una primera ronda de entrevistas a actores clave debería realizarse antes de la presentación del producto 4, para que los hallazgos sirvan de insumo a la propuesta de hoja de ruta. Para organizar estas entrevistas el consultor/a debe proponer un cuestionario o estructura de entrevista y una lista de actores a entrevistar con antelación para que las contrapartes técnica y administrativa puedan realizar las coordinaciones necesarias. Al menos, realizar entrevistas a seis actores clave, entre los que se debe incluir al Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible.

4.10 Desarrollo de talleres de socialización y validación

Se debe considerar las siguientes actividades de socialización y validación de productos:

Primer taller de socialización y validación (presencial): se realiza con el objetivo de presentar una versión preliminar del producto 3 (actividades 4.2, 4.3 y 4.4, 4.5, 4.6, 4.7); y, recoger comentarios de los actores relevantes. El consultor/a propondrá la agenda y realizará la presentación, y documentará los comentarios, resultados y el registro de asistencia. La convocatoria se realiza con el soporte de la contraparte técnica y

administrativa. La versión preliminar del producto 3, a presentar en el taller, debe compartirse al menos cuatro días hábiles antes del evento.

Segundo taller de socialización y validación (virtual o presencial): se realiza con el objetivo de presentar una versión preliminar del producto 5 (actividades 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8) y recoger comentarios de los actores relevantes. El consultor/a propondrá la agenda y realizará la presentación, y documentará los comentarios, resultados y el registro de asistencia. La convocatoria se realiza con el soporte de la contraparte técnica y administrativa. La versión preliminar del producto 5, a presentar en el taller, debe compartirse al menos cuatro días hábiles antes del evento.

Reunión de presentación del informe final (virtual o presencial): se realiza con el objetivo de presentar y socializar el informe final de la consultoría, con énfasis en la hoja de ruta. El consultor/a realizará la presentación y resolverá consultas, así como incorporará los comentarios a la versión final del informe. La convocatoria se realiza con el soporte de la contraparte técnica y administrativa.

4.11 Recomendaciones específicas para la actualización de las normas de recaudo

Dar opinión técnica y brindar recomendaciones específicas sobre normas vigentes relacionadas al recaudo, como son el *Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao* (resolución de presidencia ejecutiva No. 130-2024-ATU/PE) y el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao.

5 OTROS ASPECTOS METODOLÓGICOS

5.1 Desarrollo de los informes y reportes de consultoría

Las actividades mencionadas en la sección 4 se desarrollan y presentan con informes o reportes, correspondientes a los productos, tal como se describe en la siguiente sección. El informe final (Producto 6), además de presentar los contenidos de desarrollo de las actividades anteriores, debe incluir resumen ejecutivo, acrónimos, introducción, metodología, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

5.2 Coordinación y dinámica de trabajo

Se deberán realizar reuniones periódicas con la contraparte técnica, al menos dos veces al mes para la coordinación y/o seguimiento de las tareas y actividades, así como para identificar necesidades de soporte de las contrapartes al equipo consultor en el desarrollo del servicio.

6 CONTRAPARTES

6.1 Contraparte técnica

La contraparte técnica para el desarrollo de la consultoría es la Dirección General de Políticas y Regulaciones del Ministerio de Transporte del Perú con acompañamiento de la coordinación local del Programa CALAC+, quien supervisa el cumplimiento de los términos del servicio.

6.2 Contraparte administrativa

La contratante administrativa es la Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico (Swisscontact), a través del Programa Clima y Aire Limpio en Ciudades de América Latina (CALAC+).

7 ENTREGABLES Y PRODUCTOS

Entregable	Productos	Contenido	Fecha de presentación
Entregable 1	Producto 1: Plan de trabajo	Plan de trabajo, documento de la actividad 4.1	A los 10 días.
Entregable 2	Producto 2: Primer reporte de socialización	Reporte de las actividades 4.9 y 4.10 (entrevistas y socialización) realizadas para elaborar el Producto 3.	A los 50 días.
	Producto 3: Primer informe de avance (condiciones habilitantes y barreras)	Documento que desarrolla las actividades 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 y 4.7.	
Entregable 3	Producto 4: Segundo reporte de socialización	Reporte de las actividades 4.9 y 4.10 (entrevistas y socialización) realizadas para elaborar el Producto 5.	A los 75 días.
	Producto 5: Segundo informe de avance (hoja de ruta)	Documento que desarrolla las actividades 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 y 4.8. Que, a diferencia del primer informe de avance, incluye a la hoja de ruta.	
Entregable 4	Producto 6: Informe final	Documento final que desarrolla e integra las actividades 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10 y 4.11. Además, debe incluir resumen ejecutivo, acrónimos, metodología, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos. Este producto debe ser socializado en una reunión de presentación del informe final para considerarse completo.	A los 90 días.

8 PLAZO Y PAGOS

La consultoría inicia a la firma del contrato, por un periodo de 90 días calendario o hasta el levantamiento de observaciones y conformidad del informe final (Entregable 4).

Pago	Descripción	Porcentaje
Primer pago	A la conformidad del Entregable 1.	25 %
Segundo pago	A la conformidad del Entregable 2.	25 %
Tercer pago	A la conformidad del Entregable 3.	25 %
Cuarto pago	A la conformidad del Entregable 4.	25 %

9 REQUISITOS DEL CONSULTOR/A Y/O FIRMA CONSULTORA

El consultor/a o el equipo de la firma consultora deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Profesional egresado en carreras vinculadas a la consultoría.
- Diez años de experiencia profesional.
- Cinco años de experiencia específica en evaluar y/o realizar propuestas sobre políticas públicas.
- Cinco años de experiencia específica en evaluar y/o realizar proyectos de gestión y/o planificación del transporte público.
- Con experiencia en al menos tres proyectos relacionados con políticas públicas y/o planeamiento estratégico en Perú u otros países de América Latina.
- Con experiencia en al menos tres proyectos relacionados a sistemas integrados de transporte en Perú u otros países de América Latina.

10 DE LA CONVOCATORIA

Se convoca a las firmas consultoras interesadas en realizar el servicio, a enviar sus **propuestas técnicas y económicas** al correo electrónico paloma.oviedo@swisscontact.org, hasta el 20 de octubre de 2024, con el asunto: *Hoja de ruta para sistema de recaudo integrado.*

La **propuesta técnica** debe contener por lo menos (i) la(s) hoja(s) de vida del consultor/a y/o de la firma consultora y el equipo propuesto, en las cuales se identifique que se cumple con los requisitos y (ii) la propuesta preliminar de plan de trabajo considerando los productos solicitados y describiendo la propuesta metodológica para las actividades.

La **propuesta económica** debe ser a todo costo por el servicio en soles (PEN) o dólares americanos (USD). El monto deberá incluir el pago de impuestos en el país de residencia del oferente del servicio.

11 EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Criterio	Ponderación
Propuesta económica	25%
Se asignará el valor máximo al proponente que tenga el menor costo en su propuesta económica, a los demás proponentes se les asignará un valor entre 0% y 30%, según su relación con la oferta menos costosa.	
Propuesta técnica	75%
Se evaluará la idoneidad técnica, considerando estos aspectos: experiencia del equipo consultor, plan de trabajo y <u>actividades de mejora complementarias.</u>	