



PROGRAMA LAIF AFD-CAF SOBRE CIUDADES Y CAMBIO CLIMÁTICO

Aclaración de consultas realizadas en el marco de la Solicitud de Expresión de Interés (SEI)

Estructuración técnica, legal, financiera, social y ambiental para la electrificación de la flota de buses públicos de la ciudad de Buenos Aires, Argentina

Mayo 2020

I. PRECISIONES:

- Se amplía la fecha de recepción de Expresiones de Interés al 24 de mayo de 2020 a las 5:00 PM hora de Bogotá (Colombia).
- Toda la documentación deberá ser enviada a través de una plataforma para envío de archivos de gran tamaño (por ejemplo: We Transfer, entre otras) al siguiente correo electrónico: CONTRATACIONES_DSICC@CAF.COM
- El número máximo de estudios de referencia que podrán ser presentados en esta fase de selección es de diez (10) realizados en los últimos siete años cuyo monto mínimo sea de €100.000 o USD 100.000. No se aceptan estudios en curso. La información deberá ser presentada según el formato contenido en el Anexo C. Para que una referencia sea tomada en cuenta, todos los campos del formato deberán contener la información requerida.

- Se modifica:

Numeral 4.3.2 del Documento SEI: [el consultor] debe *“actuar en forma **consensuada** con la contraparte de la ciudad y otros actores implicados, así como con otras instituciones sectoriales y locales.”*

Numeral 4.3.2 del Documento SEI: [el consultor] debe *“actuar en forma **coordinada** con la contraparte de la ciudad y otros actores implicados, así como con otras instituciones sectoriales y locales.”*,

- Se envía en anexo al presente documento una versión ajustada del ANEXO A.

II. ACLARACIÓN DE CONSULTAS

1. ¿Es necesario en esta etapa de Expresión de Interés, la presentación de documentos para certificar las experiencias aportadas tales como certificaciones o contratos?

R. Los estudios de referencia se deberán presentar según el formato contenido en el Anexo C. Toda referencia deberá ser certificada a través de copias magnéticas de actas de entrega-recepción definitiva de los trabajos, copias de contratos o certificaciones otorgadas por el cliente. Un estudio de referencia podrá responder a varios criterios de evaluación. La ausencia de experiencia en alguna de las competencias solicitadas en el documento SEI no implica la descalificación del proponente.

2. ¿Es necesario en esta etapa la demostración del cumplimiento de las actividades propuestas mediante la presentación de una metodología?

R. En esta fase de selección se evaluará principalmente la experiencia de los proponentes. No se requiere el envío de hojas de vida del equipo consultor. Para responder al numeral 7. “Requerimientos funcionales” de la presente SEI, el proponente podrá desarrollar brevemente (dos a tres páginas) la metodología de trabajo prevista para cumplir con las actividades mínimas listadas en el numeral 4 del documento SEI.

3. Se prevé la subcontratación de una empresa local. ¿Esta empresa debe ser incluida en la documentación referente a “2. Perfil Corporativo y documentación legal” indicado en la sección 5.5. de la SEI?

R. En caso de asociación, consorcio o subcontratación, las empresas serán evaluadas de manera conjunta, con base en las experiencias más relevantes de la asociación. Por lo tanto, se deberá responder a los numerales 5.4 y 5.5 incluyendo la información de todas las firmas que integren la asociación. En caso de asociación, se deberá definir una empresa líder responsable de la relación con CAF. En caso de subcontratación, esta no podrá exceder el 50% del total del trabajo previsto. En todos los casos, las firmas asociadas serán solidariamente responsables ante CAF. No se ha definido un número máximo de firmas en un consorcio, sin embargo, se recomienda en la medida de lo posible limitar este número. En caso de ser seleccionado en la lista corta bajo una razón social o colectiva (asociación, consorcio o subcontratación) dicho esquema deberá mantenerse en la siguiente fase de propuesta.

4. ¿Qué información adicional se deberá presentar en caso de consorcio o asociación?

R. En esta fase, se deberá indicar la composición y esquema de la asociación indicando los roles y las responsabilidades de cada uno de los miembros asociados. Para esta fase de selección, no se requiere un documento de constitución formal. Se deberá firmar de forma conjunta de la carta de intención (Anexo D) e incluir la documentación legal de todos los miembros del esquema de asociación, incluyendo la composición de socios y accionarios.

5. ¿Una empresa podría asociarse con una Universidad o institución académica?

R. Sí.

6. Se solicita información sobre el presupuesto previsto para la realización de la presente consultoría.

R. El presupuesto referencial para la ejecución de la presente consultoría será informado más adelante a la lista corta seleccionada en la fase de Solicitud de Propuesta.

7. Se solicita aclarar cuál es el cliente final del proyecto y especificar el rol de la AFD, la CAF y la Secretaría de Transporte y Obras de la Ciudad de Buenos Aires.

R. El beneficiario final del presente estudio es la Secretaría de Transporte y Obras de la Ciudad de Buenos Aires. La entidad contratante es CAF. Los pagos se gestionarán bajo la recepción a satisfacción de CAF de los productos objeto de la presente consultoría, facturación por parte del consultor, solicitud de pago de CAF ante la AFD y pago por parte de AFD al consultor desde una cuenta bancaria ubicada en Francia. La cuenta de destino deberá ser definida entre CAF y el proponente al momento de la firma del contrato. El consultor deberá asumir las regulaciones tributarias y/o cambiarias del país de destino.

8. En caso de ser seleccionado ¿Cuál es la persona jurídica y el país de domicilio con la que se firmará el contrato de consultoría?

R. El contrato se celebrará entre el proponente seleccionado y CAF. El contrato de prestación de servicios definirá la ley aplicable, siempre y cuando se trate de la legislación de uno de los países miembros de CAF.

9. Se solicita mayor grado de detalle sobre el proceso de evaluación para la selección de la lista corta.

R. En esta fase de licitación, se evaluará a los proponentes, sobre una base de 10 puntos para cada uno de los siguientes criterios: i) grado de cumplimiento y relevancia de la información solicitada en los numerales 5.4, 5.5 y 7; ii) grado de cumplimiento y relevancia de la experiencia de la firma o consorcio según los criterios definidos en el numeral 6. Se evaluará la experiencia presentada según la duración, el rol desarrollado por el proponente, la relación con el objeto de la presente consultoría y presencia en la ciudad o la región.

10. Se solicita información sobre el cronograma, los productos y los tiempos de ejecución de la consultoría objeto de la presente SEI.

R. Esta información será entregada más adelante a la lista corta de empresas seleccionadas en la fase de Solicitud de Propuesta (SdP).

11. ¿La propuesta normativa y de redacción de cláusulas comprende únicamente la elaboración de hojas de término o *Term Sheets*, en las que se identifiquen las condiciones generales de adquisición de flota que puedan ser adaptadas y desarrolladas posteriormente en permisos o contratos para proyectos específicos? ¿Las labores del consultor no comprenden la elaboración de permisos, contratos, pliegos de condiciones o ningún otro documento precontractual o contractual que sea necesario para ejecutar una transacción?

R. El proponente deberá considerar la elaboración (redacción) de las propuestas necesarias en el ámbito legal que permita estructurar el proyecto en su Fase 1. En esa línea, se deberá considerar, por ejemplo, la propuesta de redacción de normativas o modificar normas vigentes que permitan asegurar el funcionamiento de los vehículos eléctricos. No comprende la elaboración de contratos, sin perjuicio de ello deberá considerar la revisión de los actuales permisos de explotación y proponer la modificación y/o agregación de cláusulas que permitan asegurar el funcionamiento de los vehículos que se implementen en Fase 1.

12. ¿Hay un análisis previo para la selección de las 32 líneas de transporte, esto es un insumo para el desarrollo de la consultoría o se deben priorizar 32 del total de líneas existentes?

R. El estudio deberá priorizar un número de líneas y autobuses recomendado para todas las fases de implementación que tienen potencial de ser electrificados dentro de un universo de 32 líneas de colectivos que operan al interior del Distrito Federal.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - GCBA - cuenta con un estudio denominado “Análisis de electrificación de las 32 líneas de distrito federal”, que incluye un análisis técnico y económico basado en los niveles de actividad (km recorridos) de los autobuses que actualmente operan en la ciudad, en donde define inicialmente las líneas de colectivos susceptibles del recambio tecnológico (Diésel a Eléctrico a baterías). Esta información será detallada más adelante a la lista corta seleccionada en la fase de Solicitud de Propuestas (SdP).

13. ¿El proyecto incluirá un análisis comparativo de *total cost of ownership* entre tecnologías de bajas emisiones?

R. Sí. En la definición de la Estrategia de Renovación de Flota el consultor deberá revisar y confirmar los antecedentes que se le suministrarán a fin de ordenar la información comparada de las tecnologías analizadas y, ser parte de los criterios de priorización de líneas y el número de autobuses que se espera implementar en la Fase 1.

Para la estructuración de la Fase 1, el consultor deberá profundizar este análisis para los vehículos eléctricos a batería versus la tecnología que operaría de seguir la tendencia de renovación (Diésel).

14. Se solicita más información sobre la *información técnica* con la que cuenta la Secretaría de Transporte y Obras del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para el desarrollo de la consultoría.

R. A continuación se lista el nombre y el alcance de cada estudio que estará a disposición de la firma consultora adjudicada para el desarrollo del estudio.

Base de Datos y estudios existentes		Alcance
1.	Análisis de electrificación de	Análisis técnico y económico basado en los niveles de actividad (km recorridos) de los autobuses que actualmente operan en la ciudad, que define inicialmente las líneas de colectivos

Base de Datos y estudios existentes		Alcance
	las 32 líneas de distrito federal	<p>susceptibles del recambio tecnológico (Diésel a Eléctrico a baterías); mediante la aplicación de los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Criterio técnico: autonomía de 200km para carga lenta y de una vuelta de 60 km para carga rápida. ▪ Criterio económico: busca líneas que operán más km, dentro de la restricción operativa/técnica, de modo de amortizar la inversión, y que la diferencia en el TCO entre el eléctrico y el diésel sea menor al 20%. <p>El análisis no profundiza en la flota mínima, ni incluye disponibilidad de potencia adicional en las cabeceras (inicio de recorrido), de ampliarse la flota a un número mayor de buses eléctricos.</p>
2.	<p>Informes Pruebas Pilotos_</p> <ul style="list-style-type: none"> - Biodiesel (disponible marzo 2020) - Eléctrico (disponible junio/julio 2020) - GNC (disponible fin 2020/inicios 2021) 	<p>Las pruebas pilotos tienen como fin monitorear el desempeño de las diferentes tecnologías de buses (eléctricos, GNC y biodiesel) en condiciones reales de operación, para evaluar la factibilidad de la introducción en el sistema de transporte público de la ciudad de Buenos Aires.</p> <p>Los estudios evalúan y monitorean la operación de los buses mediante metodologías y dispositivos de seguimiento para entender su consumo y la sensibilidad que presenta ante diferentes factores (recarga, infraestructura, costos de operación).</p>
3.	Estrategia Modernización de la red de colectivos del AMBA. (2019)	Propone modificaciones a las rutas actuales y futuras de las líneas de colectivo, con el fin de mejorar la cobertura, nivel de servicio y eficiencia del sistema de transportes de AMBA.
4.	Plan de Movilidad Limpia de la Ciudad de Buenos Aires (2017)	Analiza la situación actual del parque automotor circundante en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), en lo que respecta a su composición, emisiones de gases de efecto invernadero y de gases tóxicos. A su vez, en función de las tasas de crecimiento histórico de cada rubro, se proyecta el escenario “business as usual” (BAU) para entender, no solo las consecuencias de continuar del mismo modo, sino también para establecer un escenario de referencia sobre el cual comparar la efectividad de las diferentes medidas de cambio propuestas.

Base de Datos y estudios existentes		Alcance
5.	Diseño de estrategias y mecanismos de financiación para buses eléctricos en Buenos Aires, Argentina.	Diseñar estrategias y mecanismo de financiación que permitan la introducción y masificación de la tecnología eléctrica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Se realizó una combinación de técnicas basadas en información primaria y secundaria, recopilada por medio de entrevistas e investigación de escritorio y analizó la información por medio de los métodos de costo total de propiedad (TCO), de flujo de efectivo y de matriz de probabilidad-impacto.

15. ¿El proyecto contempla el levantamiento de información, como realización de encuestas, mediciones de velocidad, medición de tiempos de ciclo, aforo o conteo de pasajeros y más?

R. El estudio no contempla la realización de actividades destinadas a profundizar el diagnóstico operacional de las líneas. El consultor dispondrá de los estudios realizados a la fecha, junto a otras fuentes de información, a fin de que éstas las incluya en su análisis, debiendo evaluar - a la luz de los antecedentes que disponga- la pertinencia de ejecutarlas, las que podrán ser confirmadas por la contraparte técnica.

16. ¿La estrategia de renovación de flota deberá contemplar la modificación de niveles de servicio o de trazados de las rutas o se debe buscar la electrificación de las líneas de autobuses con las frecuencias y trazados que tienen en la actualidad?

R. La estrategia de renovación deberá basarse en el funcionamiento operativo de la red actual. No obstante, el consultor deberá contemplar las oportunidades de renovación de flota que otorga la normativa vigente en cuanto a emisiones, antigüedad, fecha de vencimiento de los permisos de explotación y cambios operacionales estudiados por la Secretaría; elementos que podrán provocar cambios operativos en la red y en sus niveles de servicio, por lo que deberán ser analizados de modo identificar oportunidades de mejora.

17. ¿El proyecto deberá incluir un análisis de tecnologías de flota eléctrica (carga lenta, carga rápida, trolebuses) o si ya se tiene una tecnología determinada?

R. El consultor deberá considerar en el análisis para la implementación de Fase 1 las tecnologías de autobuses eléctricos de carga lenta y rápida.

18. ¿Se espera que el proyecto incluya la realización de un análisis del mercado de proveedores de flota eléctrica y de baterías?

R. Sí, se deberá considerar en el análisis las tecnologías de autobuses eléctricos de carga lenta y rápida, su infraestructura y reemplazo y disposición de baterías, para el mercado argentino. Incluyendo, entre otros elementos, precios operativos e inversión que le permitirá cumplir con el alcance de la consultoría.

19. ¿El proyecto a desarrollar debe incluir el estudio de patio-talleres y las adecuaciones necesarias para la electrificación de la flota?

R. Sí, se deberá considerar en el análisis estas adecuaciones y dimensionar sus implicaciones, especialmente en el modelo de cálculo (costos) y en la formulación de la hoja de ruta que propondrá para la implementación de la Fase 1.

20. Con respecto al modelo de cálculo del que se hace referencia en el numeral 4.3.2 “Alcance de la consultoría”, ¿se deberá construir desde un punto de vista exclusivo de la entidad gestora (autoridad de transporte o se debe realizar también un ejercicio financiero para los potenciales financiadores y empresas proveedores y operadoras de la flota)?

R. El consultor deberá considerar en el modelo de cálculo, al menos la perspectiva de la autoridad de transporte y los operadores de la flota; considerando además análisis de sensibilidad respecto a las variables micro y macroeconómicas del contexto argentino.

Sin perjuicio de lo anterior, se espera que los resultados que transmita el modelo de calculo permitan que el proyecto en su Fase 1 sea atractivo y susceptible de obtener recursos de potenciales financiadores de la banca nacional, internacional o multilateral.

21. Se solicita especificar el alcance esperado y actividades relacionadas con los estudios de impacto social y ambiental.

R. La firma consultora deberá evaluar los impactos ambientales y sociales de la Fase 1, que considere las Salvaguardas Ambientales y Sociales de CAF, identificando el área de influencia, línea de base, identificación de riesgos, medidas de mitigación y/o compensación y un plan de monitoreo ambiental para la Fase 1 de implementación.

Se espera que la firma consultora identifique a la población afectada y los grupos de interés que participarán del proyecto. Interesa en este punto, una revisión de la i) situación laboral, ii) un análisis cualitativo de los riesgos de actores públicos y privados

que facilitan o bloquean la implementación de la Fase 1 y iii) un análisis de género que identifique los impactos probables en mujeres, niñas, hombres y niños renovarse la flota a vehículos eléctricos.

Las actividades serán detalladas más adelante a la lista corta seleccionada en la fase de Solicitud de Propuesta (SdP).

22. ¿El proyecto debe contemplar el acompañamiento por parte de la consultoría para la presentación de la estructuración a entidades financiadoras?

R. Esta actividad no es solicitada en el estudio. No obstante, se solicitará identificar a potenciales fuentes de financiación nacionales e internacionales, así como entidades ejecutoras del sector privado y/o público que podrán transferir eventuales recursos al proyecto, como, asimismo la preparación de los antecedentes que permitirán transmitir los beneficios del proyecto.