

SOLICITUD DE MANIFESTACIONES DE INTERÉS
SERVICIOS DE CONSULTORÍA - OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BANCO
PROCESO DE SELECCIÓN COMPETITIVO SIMPLIFICADO

NOMBRE DEL PROYECTO: CONSULTORÍA TÉCNICA PARA EL DIAGNOSTICO Y EL DESARROLLO CONCEPTUAL DE UN MODELO DE GESTIÓN CON PARTICIPACIÓN PRIVADA PARA EL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO DE PASAJEROS DEL AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (AMBA)

SELECCIÓN #: B260050

MÉTODO DE SELECCIÓN: Competitivo Simplificado

PAÍS: ARGENTINA

SECTOR OR DEPARTAMENTO: INE/TSP

NOMBRE DE LA CT: INVERSIÓN PRIVADA Y DESREGULACIÓN PARA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE EN ARGENTINA

FINANCIAMIENTO – CT #: ATN/OC-21777-AR

Enlace al documento de CT: [BID / Inversion privada y desregulación para modernización del transporte en Argentina](#)

Atención Firmas Consultoras: Actualización Importante sobre el Registro en el Portal de Adquisiciones BEO

Todas las firmas consultoras, tanto nuevas como previamente registradas en el [Portal de Adquisiciones BEO](#), deben agregar su **Número de Socio Comercial (Business Partner Number por sus siglas en inglés)** al perfil de su organización para participar o continuar participando en un proceso de adquisición BEO.

Por favor consulte las [Preguntas Frecuentes](#) (FAQs) en el Portal para más detalles sobre **"Cómo encontrar u obtener su Número BP"**.

Evite retrasos, no espere hasta el último momento para completar esta actualización. Este proceso puede tardar hasta **48 horas** en completarse y podría impedir que su organización participe en un Proceso BEO.

Para preguntas o asistencia técnica, utilice el [chat en vivo](#) en la página del Portal de Adquisiciones BEO o envíenos un correo electrónico a: ocs.procurement@iadb.org

El Banco Interamericano de Desarrollo (el Banco) se creó en diciembre de 1959 para contribuir a acelerar el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe. En la actualidad, el Banco es un importante catalizador en la movilización de recursos para la región (Para más información sobre el Banco, consulte su sitio web en www.iadb.org).

Sección 1. Objeto de la presente Solicitud de Manifestaciones de Interés

- 1.1. El Banco ejecuta el proyecto mencionado. El Banco tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en la presente Solicitud de Manifestaciones de Interés (REOI, por sus siglas en inglés). El propósito de esta REOI es obtener información suficiente que permita al Banco evaluar si las empresas consultoras (EC) elegibles poseen la experiencia y la competencia requeridas pertinentes para prestar los servicios de consultoría solicitados por el Banco.
- 1.2. Según se define en la Política de Adquisiciones Institucionales ([GN-2303-33](#)), las EC participantes deben ser de un País¹ o Territorio² miembro del Banco para poder presentar una Manifestación de Interés (EOI por sus siglas en inglés). Las EC que posean la experiencia requerida relevante para el encargo serán evaluadas. El Banco llevará a cabo la evaluación y clasificación (ranking) de las EOI presentadas por las EC que hayan manifestado su interés. El Banco invitará a las EC a presentar una propuesta en el orden en que se haya establecido la clasificación (ranking). Si la propuesta de la EC clasificada en primer lugar es aceptable, se le invitará a negociar un Contrato. Si fracasan las negociaciones con la primera EC, se podrá invitar a la siguiente EC clasificada a presentar una propuesta y negociar.
- 1.3. Esta REOI no debe interpretarse ni como una Solicitud de Propuesta ni como una oferta de contratación y no obliga en modo alguno al Banco a contratar a ninguna EC. El Banco se reserva el derecho de rechazar cualquiera y todas las EC participantes por cualquier motivo o sin motivo alguno, sin necesidad de dar explicaciones. El Banco no se compromete de modo alguno a seleccionar a una empresa consultora participante. El Banco no informará los motivos por los que cualquier EC participante haya o no sido incluida como parte de la lista corta.

Sección 2. Instrucciones para las empresas consultoras elegibles

- 2.1. Las manifestaciones de interés deberán enviarse utilizando el [Portal de Adquisiciones BEO del BID](#) (el Portal) antes del **21 DE AGOSTO DE 2026** 5:00 PM. (**hora de Washington, D.C.**) en formato PDF (Max. 45MB).

¹ **Países miembro:** Alemania, Argentina, Austria, Bahamas, Barbados, Bélgica, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Chile, Croacia, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Eslovenia, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Israel, Italia, Jamaica, Japón, México, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Reino Unido, República de Corea, República Dominicana, República Popular China, Suecia, Suiza, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

² **Territorios elegibles:** a) Guadalupe, Guayana Francesa, Martinica, Reunión - como Departamentos de Francia; b) Islas Vírgenes de los Estados Unidos, Puerto Rico, Guam - como Territorios de los EE.UU.; c) Aruba - como país constituyente de los Países Bajos; y Bonaire, Curaçao, San Martín, Saba, San Eustaquio - como Departamentos de los Países Bajos; d) Hong Kong - como Región Administrativa Especial de la República Popular China.

- 2.2. Para acceder al Portal, la EC debe generar una cuenta de registro que incluya **todos** los datos solicitados por el Portal. En caso de que no se incluya alguno de los datos solicitados, la empresa consultora no podrá participar en este ni en ningún otro proceso de selección que lleve a cabo el Banco. Si la empresa consultora se ha registrado previamente, verifique que tenga **toda** la información de la EC actualizada y completa antes de presentar una EOI.
- 2.3. Las EC elegibles podrán asociarse en forma de Consorcio/ Joint Venture (JV) para mejorar sus calificaciones. Dicho Consorcio/ JV designará a una de las EC como representante responsable de las comunicaciones, del registro en el Portal y de la presentación de los documentos correspondientes.
- 2.4. Las EC elegibles interesadas podrán obtener más información en horario de oficina, de 09:00 AM a 5:00 PM **(hora de Washington, D.C.)**, enviando un correo electrónico a: [Julieta Abad](mailto:julietaa@IADB.ORG), julietaa@IADB.ORG

Banco Interamericano de Desarrollo

División: [INE/TSP](#)

A la atención de: [JULIETA ABAD, Jefe de Equipo del Programa](#)

ESMERALDA 130, P19

CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA

Tel: [\(54 11\) 4320-0135](tel:(54+11)4320-0135)

Correo electrónico: julietaa@IADB.ORG

Página web: www.iadb.org

- 2.5. Por la presente, el Banco invita a las EC elegibles a indicar su interés en prestar los servicios descritos a continuación en el borrador de Términos de Referencia para realizar los servicios de consultoría. Las EC interesadas deberán proporcionar información que demuestre que poseen la experiencia necesaria y están calificadas para prestar los servicios. Para que todas las respuestas puedan evaluarse adecuadamente, las EC elegibles deben incluir en sus presentaciones la información solicitada en la siguiente sección, con explicaciones completas y claras.

Sección 3. Servicios de consultoría

Los servicios de consultoría incluyen  apoyo técnico especializado para el diagnóstico del sistema ferroviario metropolitano de pasajeros del AMBA, la fundamentación y el desarrollo conceptual —incluida su calibración— del modelo de negocio de participación privada seleccionado, orientado a su sostenibilidad, viabilidad comercial, bancabilidad, eficiencia, generación de Valor por Dinero y asequibilidad fiscal, y la

definición de la hoja de ruta para su implementación, mediante análisis técnicos, operativos, económico-financieros, regulatorios e institucionales. Los objetivos específicos son:

- Elaborar el diagnóstico del sistema en sus dimensiones operativa, de activos, económico-financiera, laboral, normativa e institucional, y precisar los objetivos del Estado y los criterios que orientarán el diseño del modelo de gestión.
 - Fundamentar, sobre la base de los objetivos y criterios definidos, la delimitación del análisis al modelo de negocio de participación privada seleccionado.
 - Desarrollar conceptualmente y calibrar los componentes del modelo seleccionado —perímetro y agrupamiento de las unidades de contratación, esquema de remuneración, asignación de riesgos, régimen económico-financiero, marco institucional, regulatorio y estructura contractual preliminar—
 - Definir la hoja de ruta para la implementación e identificar los estudios y evaluaciones complementarias que deberán profundizarse con carácter previo a los pasos del proceso.
- 3.1. Se prevé el siguiente cronograma de ejecución a desarrollarse en un período de 4 meses: Mes 1 - Plan de trabajo. Línea de base y diagnóstico del sistema. Objetivos del Estado y criterios de evaluación; Mes 3 Fundamentación del modelo seleccionado. Perímetro y agrupamiento. Esquema de remuneración calibrado, indicadores e incentivos. Matriz de riesgos. Inversiones, financiamiento e impacto fiscal. Marco institucional y regulatorio. Estructura contractual preliminar y lineamientos económico-financieros y Mes 4 Lineamientos del proceso de selección y cronograma. Secuencia de implementación e hitos. Estudios complementarios. Mapa de riesgos de implementación. Informe final consolidado.
- 3.2.
- 3.3. Aunque no existe un formato estándar para presentar una EOI, las EC elegibles deberán presentar una EOI que contenga la siguiente información:
- a) Información básica: indique el nombre oficial de la EC, el nombre de la persona de contacto, la dirección de correo electrónico, los números de teléfono y la dirección de la oficina de la persona de contacto clave responsable de la EOI.
 - b) Antecedentes: Incluya una descripción de la EC. La EC puede incluir folletos o documentos que proporcionen información sobre su organización, historia, misión, estructura y número de empleados.
 - c) Experiencia relacionada con los servicios de consultoría solicitados: Proporcione todo tipo de pruebas que la EC considere apropiadas para demostrar su experiencia y conocimientos técnicos en la prestación de servicios similares a los descritos en el Anexo A, Términos de Referencia (por ejemplo, folletos, informes, estudios, descripción de encargos similares, referencias a casos en los que haya prestado

servicios similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de habilidades apropiadas entre el personal, etc.)

3.4. Presupuesto estimado: **usd 150.000 a pagar en pesos Argentinos.**

Anexo A. Borrador de los Términos de Referencia

Tenga en cuenta que el Banco podrá modificar los Términos de Referencia adjuntos. Se notificarán estos cambios a las EC que hayan sido preseleccionadas.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

“Consultoría Técnica para el Diagnóstico y el Desarrollo Conceptual de un Modelo de Gestión con Participación Privada para el Sistema Ferroviario Metropolitano de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)”

ARGENTINA

AR-T1397

ATN/OC-21777-AR

[*BID | Inversion privada y desregulación para modernización del transporte en Argentina*](#)

[*Inversion privada y desregulación para modernización del transporte en Argentina*](#)

1. Antecedentes y Justificación

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es el mayor aglomerado urbano de Argentina, donde se realizan aproximadamente 27 millones de viajes diarios, de los cuales cerca de un tercio corresponde al transporte público. En ese universo, el ferrocarril metropolitano de pasajeros constituye el modo con mayor capacidad para estructurar la movilidad regional y absorber demanda en los corredores de mayor densidad.

El sistema está integrado por siete líneas —Roca, Mitre, Sarmiento, San Martín, Belgrano Norte, Belgrano Sur y Urquiza—, con tracción eléctrica y diésel y características operativas, de demanda y de estado de activos heterogéneas entre sí. Su operación se encuentra mayoritariamente a cargo de la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOFSE), bajo responsabilidad del Estado Nacional, junto con concesiones a operadores privados en las líneas Belgrano Norte y Urquiza, mientras que la infraestructura es gestionada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En cuanto a su desempeño, el sistema transporta un volumen significativo de pasajeros diarios, pero registra desafíos en los indicadores de calidad de servicio —puntualidad, regularidad y disponibilidad de material rodante— y un desempeño heterogéneo entre líneas. A ello se suman desafíos estructurales de sostenibilidad económico-financiera y de inversión: los ingresos tarifarios cubren solo una fracción de los costos de prestación, por lo que la operación depende de compensaciones y transferencias del Estado Nacional, y la recuperación del estándar de servicio requiere un esfuerzo de inversión relevante en material rodante, vías, señalamiento y obras civiles, con niveles de eficiencia dispares entre líneas medidos en términos de costo por coche-kilómetro.

En el marco del proceso de reforma del Estado y en línea con los objetivos establecidos por la Ley N° 27.742 (Ley Bases), el Gobierno de Argentina busca identificar y desarrollar modelos de gestión que permitan una prestación más eficiente, de mayor calidad y financieramente sostenible del sistema ferroviario metropolitano de pasajeros, promoviendo la participación del sector privado y el fortalecimiento del marco regulatorio e institucional. Para informar la toma de dicha decisión se requiere una asistencia especializada que consolide el diagnóstico del sistema, desarrolle conceptualmente un modelo de gestión con participación privada y defina la hoja de ruta para su implementación. En este contexto se inscribe la presente consultoría

2. Objetivos

—

Objetivo general

Brindar apoyo técnico especializado para el diagnóstico del sistema ferroviario metropolitano de pasajeros del AMBA, la fundamentación y el desarrollo conceptual —incluida su calibración— del modelo de negocio de participación privada seleccionado, orientado a su sostenibilidad, viabilidad comercial, bancabilidad, eficiencia, generación de Valor por Dinero y asequibilidad fiscal, y la definición de la hoja de ruta para su implementación, mediante análisis técnicos, operativos, económico-financieros, regulatorios e institucionales.

Objetivos específicos

- Elaborar el diagnóstico del sistema en sus dimensiones operativa, de activos, económico-financiera, laboral, normativa e institucional, y precisar los objetivos del Estado y los criterios que orientarán el diseño del modelo de gestión.
- Fundamentar, sobre la base de los objetivos y criterios definidos, la delimitación del análisis al modelo de negocio de participación privada seleccionado.
- Desarrollar conceptualmente y calibrar los componentes del modelo seleccionado —perímetro y agrupamiento de las unidades de contratación, esquema de remuneración, asignación de riesgos, régimen económico-financiero, marco institucional, regulatorio y estructura contractual preliminar—
- Definir la hoja de ruta para la implementación e identificar los estudios y evaluaciones complementarias que deberán profundizarse con carácter previo a los pasos del proceso.

3. Alcance de los Servicios

La consultoría comprende el diagnóstico del sistema ferroviario metropolitano de pasajeros del AMBA; la fundamentación del modelo de negocio de participación privada seleccionado; el desarrollo conceptual y la calibración de sus componentes —contractuales, económico-financieros, de asignación de riesgos, regulatorios e institucionales—; y la definición de la hoja de ruta para su implementación. El trabajo se guiará por los antecedentes existentes en la materia y por las realidades operativas, institucionales y de infraestructura específicas del sistema ferroviario metropolitano del AMBA.

El producto final incluirá un desarrollo conceptual documentado y una orientación clara para los próximos pasos, incluyendo la identificación de los estudios y evaluaciones complementarias necesarias.

4. Actividades Clave

Etapas 1. Diagnóstico del sistema, objetivos y criterios

- **Diagnóstico operativo y de demanda.** Construir la línea de base operativa de las siete líneas, incluyendo servicios programados y efectivamente prestados, producción en tren-kilómetro y coche-kilómetro por línea, demanda transportada, puntualidad, regularidad, confiabilidad del servicio y disponibilidad de material rodante.
- **Diagnóstico de activos, infraestructura y mantenimiento.** Caracterizar el estado, disponibilidad y restricciones del material rodante, la infraestructura de vía, señalamiento, electrificación, estaciones, talleres, sistemas operativos y los planes de mantenimiento vigentes.

- **Diagnóstico económico-financiero.** Analizar la estructura de costos de operación y mantenimiento por línea, los ingresos tarifarios y su nivel de cobertura, el régimen y evolución de las compensaciones estatales, la eficiencia relativa por coche-kilómetro y los principales factores que inciden en la sostenibilidad financiera del sistema.
- **Diagnóstico laboral.** Relevar la dotación, los convenios colectivos aplicables, las condiciones laborales vigentes y las restricciones o implicancias que podrían incidir en un eventual rediseño del modelo de gestión.
- **Diagnóstico legal, contractual e institucional.** Sistematizar el marco normativo, contractual e institucional aplicable, incluyendo la experiencia derivada de las concesiones vigentes, el rol de SOFSE, ADIF y otros organismos relevantes, y el régimen de gestión de la infraestructura.
- **Identificación de brechas y restricciones estructurales.** Identificar las principales brechas operativas, financieras, institucionales, regulatorias y de inversión que el modelo de participación privada deberá atender.
- **Objetivos de política pública y criterios.** Precisar los objetivos del Estado para la reforma del modelo de gestión y definir los criterios que orientarán la fundamentación del modelo seleccionado.

Etapas 2. Fundamentación y desarrollo conceptual del modelo de negocio seleccionado

- **Fundamentación del modelo seleccionado.** Presentar de manera sintética el universo de modalidades de participación privada aplicables —concesión, gerenciamiento de la operación y el mantenimiento y esquemas mixtos— y fundamentar, sobre la base de la adherencia a los objetivos del Estado, la viabilidad dentro del marco normativo vigente, la asequibilidad fiscal y la bancabilidad, la delimitación del análisis al modelo de negocio seleccionado, sin desarrollar una evaluación comparativa exhaustiva de todas las alternativas.
- **Alcance y perímetro del modelo.** Definir las funciones a transferir al sector privado en materia de operación y mantenimiento y aquellas que permanecen en la órbita estatal —titularidad de los activos y de la infraestructura, política tarifaria y planificación del servicio—, así como el carácter parcial de la participación privada.
- **Unidades de contratación y agrupamiento.** Analizar y definir el agrupamiento de las siete líneas en unidades de contratación, considerando afinidad tecnológica, escala mínima eficiente, sinergias de talleres y flota, atractivo comercial y fomento de la competencia por el mercado.
- **Régimen de los bienes afectados.** Definir las condiciones de entrega, uso, conservación y devolución del material rodante y las instalaciones.
- **Esquema de remuneración.** Desarrollar y calibrar el esquema de remuneración del modelo —incluyendo la remuneración basada en la producción del servicio (por ejemplo, por tren-kilómetro) y los demás mecanismos aplicables—, estableciendo el costeo de referencia, el precio base, la base de liquidación, los supuestos de neutralización por causas no imputables al operador y las fórmulas de ajuste.
- **Indicadores, incentivos y penalidades.** Definir el sistema de indicadores de desempeño y calidad de servicio, con sus metodologías de medición, y el régimen de incentivos y penalidades asociado, procurando asegurar su efectividad sin comprometer la bancabilidad del modelo.
- **Matriz de asignación de riesgos.** Elaborar la matriz de asignación de riesgos del modelo entre el Estado y el operador —demanda, infraestructura, cambiario e inflacionario, disponibilidad de material rodante, fuerza mayor, cambio normativo y laboral— y sus mecanismos de mitigación.
- **Inversiones, financiamiento e impacto fiscal.** Analizar el tratamiento de las inversiones bajo el modelo, sus mecanismos de recuperación y sus fuentes de financiamiento (público, privado y multilateral), y el impacto fiscal y presupuestario, incluyendo el perfil temporal de las erogaciones, el tratamiento contable de los compromisos, la identificación de pasivos contingentes, la asequibilidad fiscal, y las fuentes de pago y garantías.

- **Marco institucional, regulatorio y de supervisión.** Definir la distribución de funciones entre la autoridad de aplicación, el administrador de infraestructura, el organismo de control y el operador; las interfaces críticas de acceso a la vía y de programación de ventanas de mantenimiento; las adecuaciones normativas requeridas; el rol de SOFSE; y el fortalecimiento de las capacidades estatales de fiscalización.
- **Estructura contractual preliminar.** Preparar la estructura contractual preliminar del modelo —alcance, obligaciones de las partes, plazo, estándares de servicio, régimen económico, garantías— y los lineamientos del modelo económico-financiero correspondiente, abordando asimismo los aspectos laborales asociados y sus implicancias.

Etapas 3. Hoja de ruta y próximos pasos

- **Lineamientos del proceso de selección.** Definir lineamientos preliminares del proceso de selección y un cronograma tentativo de sus etapas.
- **Secuencia de implementación.** Establecer la secuencia de implementación con hitos críticos y decisiones requeridas en cada etapa.
- **Estudios complementarios prioritarios.** Identificar y ordenar los estudios y evaluaciones complementarias a profundizar, incluyendo: modelación de demanda y de capacidad de la red por corredor y unidad de contratación; análisis cuantitativo de Valor por Dinero y comparador público-privado; sondeo de mercado; valuación formal de los activos afectados; cuantificación fiscal detallada; análisis legal y laboral pormenorizado; y modelo económico-financiero definitivo por unidad de contratación con escenarios de fuente de pago.
- **Preparación de la siguiente fase y riesgos de implementación.** Preparar los insumos requeridos para la siguiente fase de estructuración y elaborar un mapa de riesgos de implementación —legales, institucionales, fiscales, laborales, políticos, operativos y de mercado— con sus medidas de mitigación y responsables.

Adicionalmente, el equipo consultor deberá realizar reuniones periódicas de trabajo con el equipo del BID y con el equipo designado en la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para alinear el alcance, las prioridades y los resultados esperados, así como reuniones de seguimiento y presentaciones parciales de los resultados para su validación por parte de ambos equipos.

5. Resultados y Productos Esperados

Los entregables deben producirse en español, cumpliendo con los objetivos y actividades detallados previamente.

Producto 1. Informe parcial: plan de trabajo y diagnóstico

Documento que presente el plan de trabajo de la consultoría, la línea de base y el diagnóstico del sistema en sus dimensiones operativa, de activos, económico-financiera, laboral, normativa e institucional, y la explicitación de los objetivos del Estado y los criterios de evaluación.

Producto 2. Documento de desarrollo conceptual del modelo de negocio seleccionado

Documento que incluya: la fundamentación acotada del modelo de negocio de participación privada seleccionado; el alcance y perímetro del modelo y el agrupamiento de unidades de contratación; el esquema de remuneración calibrado y el régimen de indicadores, incentivos y penalidades; la matriz de asignación de riesgos del modelo; el análisis de inversiones, financiamiento e impacto fiscal; el marco institucional, regulatorio y de supervisión; la estructura contractual preliminar y los lineamientos del modelo económico-financiero; y los aspectos laborales asociados.

Producto 3. Hoja de ruta, próximos pasos e informe final consolidado

Documento que sistematice los lineamientos preliminares del proceso de selección y su cronograma tentativo, la secuencia de implementación del modelo, el listado ordenado de estudios y evaluaciones complementarias a profundizar con sus fundamentos, el mapa de riesgos de implementación, y la consolidación del informe final con los principales hallazgos y recomendaciones.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

La consultoría se implementará durante un período de 4 (cuatro) meses.

Productos	Actividades	Fecha
Informe parcial	Plan de trabajo. Línea de base y diagnóstico del sistema. Objetivos del Estado y criterios de evaluación.	Mes 1
Documento de desarrollo conceptual del modelo de negocio seleccionado	Fundamentación del modelo seleccionado. Perímetro y agrupamiento. Esquema de remuneración calibrado, indicadores e incentivos. Matriz de riesgos. Inversiones, financiamiento e impacto fiscal. Marco institucional y regulatorio. Estructura contractual preliminar y lineamientos económico-financieros.	Mes 3
Hoja de ruta, próximos pasos e informe final	Lineamientos del proceso de selección y cronograma. Secuencia de implementación e hitos. Estudios complementarios. Mapa de riesgos de implementación. Informe final consolidado.	Mes 4

7. Requisitos de los Informes

La recopilación de toda la información necesaria para el desarrollo de esta consultoría es responsabilidad directa del equipo consultor, y cualquier dificultad para obtener dicha información no se considerará motivo válido de retraso en los plazos establecidos.

Todos los informes deberán presentarse en Word, en español, en archivo editable, incluyendo anexos, planillas y demás material que se requiera, junto con los archivos fuente donde se evidencien los cálculos numéricos, tablas y gráficos de los informes.

El equipo consultor acompañará la entrega de cada informe con una presentación al equipo del BID y de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, la cual podrá realizarse por videoconferencia.

Todos los informes serán propiedad del Banco y podrán ser publicados o tratados como confidenciales, según corresponda.

8. Criterios de aceptación

Los entregables deben enviarse en la fecha acordada, disponibles digitalmente a través de un enlace de descarga

seguro, en archivos electrónicos editables e incluyendo las bases de datos y los archivos fuente que permitan su reproducibilidad por parte del equipo del Banco.

Los informes se enviarán al/a la especialista del sector responsable de la contratación Julieta Abad (julietaa@IADB.ORG). Los productos serán considerados aceptables una vez que el equipo de supervisión del BID confirme que cumplen con los objetivos establecidos, los contenidos técnicos solicitados y la calidad esperada.

9. Requisitos de la Empresa Consultora y Equipo Clave

La firma consultora deberá contar con experiencia acreditada en el sector ferroviario y de transporte de pasajeros, en la estructuración de esquemas de participación privada (concesiones, contratos de operación y mantenimiento y asociaciones público-privadas) y en el diseño de marcos contractuales, regulatorios y económico-financieros. Es esencial contar con capacidad demostrada en modelación económico-financiera, análisis de impacto fiscal y diseño de indicadores de desempeño. Se valorará la experiencia previa trabajando con bancos multilaterales de desarrollo (como el BID, el Banco Mundial o CAF) o con gobiernos nacionales, así como el conocimiento del sistema ferroviario argentino y de la región.

La firma debe contar con un equipo multidisciplinario capaz de cubrir los aspectos operativos, contractuales, económico-financieros, regulatorios e institucionales de la consultoría, y con capacidad para interactuar con las partes interesadas en diversos entornos institucionales. Todos los miembros del equipo propuestos deben estar disponibles durante todo el período de la consultoría y hablar español con fluidez; se valorará el dominio de inglés técnico.

La siguiente tabla presenta la lista del equipo técnico mínimo obligatorio requerido.

Rol	Perfil	Experiencia
Director(a) del Proyecto	Profesional en Ingeniería, Economía o disciplinas afines, con experiencia en el sector ferroviario y en la estructuración de esquemas de participación privada en transporte.	Experiencia en la conducción de equipos multidisciplinarios para el diseño de modelos de gestión, concesiones o contratos de operación y mantenimiento ferroviario. Se valorará experiencia con bancos multilaterales o gobiernos de la región.
Especialista en Operación y Mantenimiento Ferroviario	Profesional en Ingeniería o disciplinas afines, con experiencia en operación, mantenimiento y gestión de activos de sistemas ferroviarios de pasajeros.	Experiencia en diagnóstico operativo, definición de estándares de servicio e indicadores de desempeño (KPIs) y en esquemas de mantenimiento de material rodante e infraestructura.
Especialista en Estructuración Contractual y Regulación	Profesional en Derecho, Economía, Ingeniería o disciplinas afines, con experiencia en estructuración de contratos de concesión y esquemas de participación público-privada en infraestructura o transporte.	Experiencia en diseño de matrices de asignación de riesgos, marcos regulatorios y regímenes de incentivos y penalidades en servicios de infraestructura o transporte.

Rol	Perfil	Experiencia
Especialista Económico-Financiero	Profesional en Economía, Finanzas o disciplinas afines, con experiencia en modelación económico-financiera de proyectos de infraestructura o transporte y en análisis de impacto fiscal.	Experiencia en esquemas de remuneración por producción o disponibilidad, análisis de sostenibilidad financiera, subsidios y evaluación de pasivos contingentes.
Especialista Legal e Institucional	Profesional en Derecho o disciplinas afines, con experiencia en el marco normativo del sector ferroviario o de transporte y en aspectos institucionales y laborales de procesos de reforma.	Experiencia en análisis de marcos regulatorios, de gobernanza sectorial y de aspectos laborales en Argentina o la región.
Asistente en Análisis de Datos	Profesional en Economía, Ingeniería, Estadística o disciplinas afines, con experiencia en análisis cuantitativo y sistematización de información del sector transporte.	Experiencia en relevamiento y procesamiento de datos operativos y económico-financieros. Se valorará conocimiento del sistema ferroviario de la región.

10. Supervisión e Informes

La supervisión de los informes de la consultoría será realizada por un equipo del Banco Interamericano de Desarrollo, liderado por el/la especialista del sector responsable de la contratación. Este equipo será responsable de revisar y evaluar periódicamente el progreso, los resultados y los entregables de acuerdo con los términos acordados, y de asegurar que todos los informes cumplan con los estándares técnicos y metodológicos requeridos, garantizando la calidad y consistencia del proyecto.

11. Calendario de Pagos

Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Entregables	%
Producto 1. Informe parcial: plan de trabajo y diagnóstico	20%
Producto 2. Documento de desarrollo conceptual del modelo de negocio seleccionado	50%
Producto 3. Hoja de ruta, próximos pasos e informe final consolidado	30%

Entregables	%
TOTAL	100%



Términos de Referencia

Los TDR se deben incluir como parte del documento de SDMI. No es posible incluirlos como archivos separados.