

## SOLICITUD DE EXPRESIONES DE INTERÉS SERVICIOS DE CONSULTORÍA

<b>Selección #:</b>	RG-T2895-P002
<b>Método de selección:</b>	Full competitive
<b>País:</b>	México
<b>Sector:</b>	Desarrollo Urbano y Vivienda (CSD/HUD)
<b>Financiación - TC #:</b>	RG-T2895
<b>Proyecto #:</b>	ATN/OC-15983-RG
<b>Nombre del TC:</b>	Alianza con C40 y Deutsche Gesellschaft Fur Internationale Zusammenarbeit (GIZ) para el Establecimiento del Financiamiento de las Ciudades Principales (CEF) de LAC
<b>Descripción de los Servicios:</b>	Elaboración del estudio "Estrategia Urbana Integral de Desarrollo Orientado al Transporte en el Corredor "Eje 8" Cero Emisiones de la Ciudad de México.

**Enlace al documento TC:** [Documento Aprobado - RG-T2895](#)

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 5 de abril de 2018, 05:00 P.M. (Hora de Washington DC).

Los servicios de consultoría ("los Servicios") incluyen: (i) realizar el diagnóstico general de desarrollo urbano y usos del suelo del área de influencia del Corredor Cero Emisiones Eje 8 a lo largo de sus 22 kilómetros; (ii) elaborar la visión y estrategia urbana general del corredor Eje 8; y (iii) desarrollar un Plan Maestro en un área piloto con el fin de impulsar un modelo de desarrollo urbano basado en los principios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). El plazo estimado es de seis (6) meses en un periodo de nueve (9) meses, esperando que la consultoría inicie en el segundo cuatrimestre de 2018.

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. 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. - 05:00 p.m. (Hora de Washington DC), mediante el envío de un correo electrónico a: Andrés Blanco [ablanco@iadb.org](mailto:ablanco@iadb.org), Diego Arcia [darcia@iadb.org](mailto:darcia@iadb.org) y Federica Volpe [federicav@iadb.org](mailto:federicav@iadb.org).

Banco Interamericano de Desarrollo  
División de Vivienda y Desarrollo Urbano (CSD/HUD)  
Atención: Andrés Blanco, Especialista en Vivienda y Desarrollo (CSD/HUD)

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

Tel: +1 202 623-1331

Email: [ablanco@iadb.org](mailto:ablanco@iadb.org)

Sitio Web: [www.iadb.org](http://www.iadb.org)

## División de Vivienda y Desarrollo Urbano

### **Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)**

#### **Términos de Referencia**

### **Consultoría para elaborar el estudio “Estrategia Urbana Integral de Desarrollo Orientado al Transporte en el Corredor “Eje 8” Cero Emisiones de la Ciudad de México**

## **TERMINOS DE REFERENCIA**

### **Antecedentes**

La Ciudad de México está en la última fase del proceso de actualización del Programa General de Desarrollo Urbano, mismo que se encuentra en proceso de dictamen por parte de la Asamblea Legislativa. Dicho Programa establece Áreas de Actuación con Potencial de Desarrollo; son aquellas zonas que, por presentar condiciones de ubicación, acceso al transporte público masivo y semi-masivo, factibilidad de agua potable y pérdida de población en décadas recientes, se consideran aptas para albergar las viviendas y empleos que la Ciudad demandará en los próximos 20 años. Estas mismas zonas han sido consideradas como territorios de aplicación de la Norma de Vivienda para trabajadores, que otorga mayor potencial constructivo y densidad habitacional para proyectos de vivienda asequible (con precio máximo).

Asimismo, la Ciudad se encuentra en un proceso continuo de innovación e implementación de soluciones de movilidad sustentable, con el objetivo de fomentar la variedad de opciones de transporte para los ciudadanos y favorecer una movilidad eficiente. Entre estas soluciones de movilidad sustentable destacan el sistema Metrobús; los Corredores Cero Emisiones de trolebuses; la construcción del carril bus-bici en el Eje 7-7A Sur; y la reconversión de la flota en corredores de transporte público colectivo concesionado<sup>1</sup>. Aunado a esto, la ciudad ha impulsado iniciativas para mejorar la movilidad peatonal y ciclista, entre las cuales destacan el sistema de bicicletas públicas ECOBICI; la instalación de bici estacionamientos; y la recuperación de espacios públicos emblemáticos como calle Madero y Plaza de la República.

Como complemento a la política de movilidad urbana sostenible, el gobierno de la Ciudad de México, con el apoyo del *C40 Climate Leadership Group*<sup>2</sup>, actuando como ejecutor del proyecto la *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)*, desarrolla el proyecto Corredor Cero Emisiones Eje 8. El Corredor incorpora la implementación de autobuses eléctricos bajo el esquema bus – bici y calle completa, integrando la movilidad y el espacio público en los 22km de la vía.

El proyecto Corredor Cero Emisiones Eje 8 se basa en el paradigma del Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DOT), que pone en el centro de sus prioridades al peatón, al ciclista y al transporte público, como elementos alrededor de los cuales se genere el desarrollo de la ciudad. El modelo DOT busca acercar la vivienda y el empleo, con la

---

<sup>1</sup> En este listado de políticas de movilidad impulsadas por la Ciudad de México cabe, asimismo, destacar la puesta en marcha de cuatro fases del Programa de Transporte Escolar (PROTE) y la modificación del programa “Hoy No Circula”, que contempla la restricción sabatina y matutina en día laboral para unidades foráneas y la nueva norma para reducir estacionamientos.

<sup>2</sup> A través del fondo Cities Finance Facility.

finalidad de disminuir los traslados y ampliar la cobertura del transporte público de alta capacidad, favoreciendo a su vez la movilidad no motorizada. Esta estrategia está alineada con el objetivo 4 del Programa Nacional de Desarrollo Urbano (SEDATU 2014-2018), así como en el eje estratégico 6 del Programa Comprensivo de Movilidad (SEMOVI 2013-2018).”

Para avanzar en este nuevo modelo, el gobierno de la Ciudad de México está preparando el proyecto de inversión para la implementación de un corredor de buses eléctricos en el Eje 8 Sur, garantizando la accesibilidad e intermodalidad de dicho corredor de transporte con otras alternativas para el desarrollo urbano.

Por otra parte, una de las Áreas con Potencial de Desarrollo es colindante al Corredor Cero Emisiones, por lo que se considera tiene condiciones idóneas para ser impulsada como una zona de regeneración urbana prioritaria para la Ciudad de México, lo cual puede llevarse a cabo mediante la figura de Sistema de Actuación por Cooperación, establecida en la Ley de Desarrollo Urbano. Lo anterior requiere de la existencia de un Plan Maestro que establezca las condiciones de fomento al desarrollo urbano, una cartera de proyectos de fortalecimiento de la infraestructura, el equipamiento y los espacios públicos, así como la identificación de fuentes de financiamiento para llevarlos a cabo.

La División de Vivienda y Desarrollo Urbano del Banco Interamericano de Desarrollo, el C40, la GIZ y el Gobierno de la Ciudad de México iniciaron una colaboración técnica para el desarrollo del proyecto Corredor Cero Emisiones Eje 8. En el marco de esta colaboración, se plantea la elaboración de un estudio que desarrolle los lineamientos necesarios para el posterior diseño de una Estrategia Urbana Integral, basada ésta en los principios DOT. Dicha estrategia apuntará a promover un modelo de ciudad compacta y con bajas emisiones, en el cual la movilidad urbana incluyente sea el eje rector para el desarrollo urbano<sup>3</sup>.

### **Objetivo(s) de la Consultoría**

Esta consultoría tiene los siguientes objetivos principales: (i) realizar el diagnóstico general de desarrollo urbano y usos del suelo del área de influencia del Corredor Cero Emisiones Eje 8 a lo largo de sus 22 kilómetros, (ii) elaborar la visión y estrategia urbana general del corredor Eje 8; y (iii) desarrollar un Plan Maestro en un área piloto con el fin de impulsar un modelo de desarrollo urbano basado en los principios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). La estrategia general de desarrollo del corredor y el Plan maestro del área piloto deberán promover un modelo de desarrollo que incluya los principios de sustentabilidad social, económica y ambiental, a través de instrumentos que permitan un adecuado desarrollo urbano del corredor.

La estrategia general y la intervención piloto deberán tomar como base para la definición del modelo DOT, los análisis de movilidad y modelación del proyecto de buses eléctricos que están siendo desarrollados por la ciudad con el apoyo de la GIZ. Adicionalmente, en el diseño de este plan se tendrá como premisa la articulación a los sistemas de movilidad sostenible que se vienen desarrollando para la zona como son los CETRAMS, las Áreas de Transferencia de Transporte Público (ATT), Transporte Público (tipología, rutas de transporte, afluencia de pasajeros, accesibilidad a las estaciones de transporte público estructurado) y vialidades primarias entre otros<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> DOT, ITDP, 2014.

<sup>4</sup> Esto actividad deberá coordinarse con el estudio elaborado por la GIZ para el tema de movilidad sobre el corredor Eje 8 Sur

El proyecto incluirá dos escalas de análisis e intervención: (i) a nivel general, en el ámbito de los 22 kilómetros del corredor del Eje 8; (ii) a nivel sectorial, dirigido a la elaboración de un Plan Maestro en un área estratégica localizada en el área de influencia del corredor, este ámbito de actuación será determinada mediante criterios de selección a ser desarrollados mediante esta consultoría. El proyecto piloto podrá desarrollarse bajo la figura de Sistema de Actuación por Cooperación<sup>5</sup>.

### **Actividades Principales de la consultoría.**

A nivel preparatorio, la firma seleccionada deberá llevar a cabo como mínimo las siguientes actividades:

#### **A. Desarrollo del marco conceptual y metodológico de la consultoría:**

- » Análisis de experiencias y buenas prácticas en la implementación de corredores y proyectos urbanos bajo similares características en la región y en otras zonas del mundo, que cuenten con un alto componente de regeneración habitacional, desarrollo orientado al transporte, y que incorporen los espacios públicos y formas de desplazamiento sostenible, que puedan ser referentes para el corredor.
- » Definición del modelo conceptual y metodológico para el desarrollo de: (1) el análisis a nivel urbano general del eje 8, que integre los temas de vivienda y hábitat urbano, patrimonio, centralidades, equipamientos, espacios públicos y formas de movilidad sostenible; (2) La estrategia de intervención a nivel piloto; y (3) el Plan maestro para la zona seleccionada.
- » Para contribuir a crear lenguaje común, se debe incorporar al marco conceptual y metodológico, una propuesta de glosario con conceptos básicos.
- » Establecimiento de un diagnóstico sintético de la situación actual y tendencial de la zona. Esto incluye la recopilación de los instrumentos urbanos, planes ambientales y de gestión del riesgo, de movilidad/transporte y de desarrollo económico local vigentes y más relevantes.
- » Elaborar el Cronograma detallado de las actividades a realizar durante el desarrollo de la consultoría.

Posterior al desarrollo del marco metodológico, la firma deberá desarrollar la propuesta con base en las dos escalas de estudio descritas a continuación:

#### **B. Escala del Área de Influencia del Corredor Cero Emisiones Eje 8 (22 km)**

##### **i. Diagnóstico general de desarrollo urbano y usos del suelo del área de influencia del Corredor Cero Emisiones Eje 8**

A fin de articular el sistema de transporte público del Corredor Cero Emisiones Eje 8, se plantea desplegar una estrategia de desarrollo urbano fundamentada en los principios del modelo DOT. El estudio incluirá un análisis general del área de influencia del corredor del Eje 8, que identifique los actuales usos de suelo; las intensidades de los usos; los impactos del cambio de accesibilidad sobre el mercado inmobiliario; y las

---

<sup>5</sup> “Los Sistemas de Actuación por Cooperación (SAC) son un instrumento previsto por la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el cual busca realizar proyectos y obras específicos de infraestructura, equipamiento y espacio público, que generen beneficios directos a las personas y entorno urbano de zonas específicas... Los Sistemas de Actuación por Cooperación operan de acuerdo a las normas, planes y programas ya establecidos y aprobados en su momento por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF)”. Tomado del portal web de SEDUVI: <https://www.saccdmx.com/>

posibilidades de aprovechamiento bajo un modelo DOT. Para llevar a cabo lo anterior, el consultor deberá:

- ✓ Consolidar una base de datos con información demográfica, económica, y catastral existente<sup>6</sup> sobre el área de influencia.
- ✓ Identificar las condicionantes normativas en relación con los usos permitidos y potenciales del suelo (comercio, servicios, vivienda, usos institucionales, equipamientos etc.) a lo largo del corredor<sup>7</sup>.
- ✓ Identificar los instrumentos de planeación con influencia a lo largo del corredor (Programas Parciales, Áreas de Conservación Patrimonial, Normas de Vivienda, etc.).
- ✓ Realizar una caracterización general del funcionamiento del corredor en el contexto de la ciudad, analizando cómo el mejoramiento del sistema de transporte modificará la accesibilidad del área de influencia y los precios inmobiliarios por tipo de uso. Para esta labor se tomará como base los estudios elaborados por la SEDUVI, SEMOVI y GIZ, entre otros.
- ✓ Identificar elementos de la estructura urbana presentes en el área de influencia tales como: CETRAMS, Áreas de Transferencia de Transporte Público (ATT), Transporte (tipología, rutas de transporte, afluencia de pasajeros, accesibilidad a las estaciones de transporte público estructurado) y vialidades primarias entre otros<sup>8</sup>.
- ✓ Generar un análisis de accesibilidad y conectividad del transporte en el área de influencia identificando los servicios, equipamientos (deportivos, salud, cultura, educación, etc.), áreas verdes, espacios públicos y oportunidad de empleos a lo largo del corredor.
- ✓ Identificar servicios y equipamientos estratégicos para el desarrollo urbano en el corredor. Analizar las políticas de integración inter-modal (integración física y tarifaria entre modos de transporte); las políticas de transporte no-motorizado (bici y peatonalización); y las políticas de estacionamiento (oferta y pricing).
- ✓ De acuerdo con el análisis de accesibilidad y conectividad, identificar los principales servicios, equipamientos, áreas verdes y espacios públicos con posibilidad de reúso o integración al desarrollo urbano en el Corredor Cero Emisiones Eje 8.
- ✓ Identificar la intensidad de uso y el estado actual de lotes y edificios, sus tipologías, los impactos del cambio de accesibilidad sobre los precios inmobiliarios y oportunidades de aprovechamiento tomando como base la información secundaria disponible.
- ✓ Proyectar escenarios diferenciados de demanda futura por usos del suelo basados en la evolución de la accesibilidad. Para esto análisis deberá Incorporarse los resultados del estudio de demanda proyectada desarrollado por IDOM sobre este corredor, a fin de identificar los impactos urbanos de la nueva demanda que traerá la mejora del sistema de transporte.
- ✓ Elaborar un inventario de suelo público disponible y con potencial para ser integrado a una estrategia de desarrollo urbano que articule el sistema de transporte.
- ✓ Con base en la información anterior, identificar las problemáticas principales del Corredor Cero Emisiones Eje 8 y su área de influencia, a fin de potenciar el desarrollo urbano en la zona.

---

<sup>6</sup> La información existente debe ser recopilada a través de las diferentes entidades de gobierno involucradas directamente con el Corredor Cero Emisiones "Eje 8" (SEMOVI, SEDUVI, STE, AGU, SOBSE, SSP y AEP); además de otras organizaciones internacionales (GIZ); e información adicional generada en el área de estudio por parte de organizaciones no gubernamentales (ITDP, WRI) y el sector académico (UNAM, UAM) entre otros.

<sup>7</sup> Esta actividad se deberá coordinar con la CSP para la obtención de la información necesaria

<sup>8</sup> Esta actividad deberá coordinarse con el estudio elaborado por la GIZ para el tema de movilidad sobre el corredor Eje 8 Sur

## ii. Desarrollo de la visión y estrategia del corredor Eje 8.

Este producto está definido como la visión y estrategia de desarrollo urbano del corredor a nivel general. Previo a la formulación del plan piloto, se definirá la visión y la estrategia de desarrollo para su concreción, considerando los sistemas: ambiental, vivienda y hábitat, espacio público, equipamientos y servicios públicos, movilidad y transporte sostenible. Esta visión deberá ser construida con la premisa de reforzar los elementos de competitividad del Eje 8 desde un enfoque de competitividad sistémica, recuperar los atributos históricos de esta zona y, además, tomar en cuenta el análisis de las ventajas internas y las condiciones externas del territorio.

La estrategia deberá garantizar la permanencia de la población residente con estándares de calidad, así como la atracción de nueva población. Esta visión deberá ser construida con la premisa de hacer el corredor desde un enfoque de competitividad sistémica, recuperar los atributos históricos y culturales de esta zona y, además, tomar en cuenta el análisis de las ventajas internas y las condiciones externas del territorio.

La visión y estrategia deberá estar asociada a un futuro posible y debe armonizarse con el modelo de desarrollo de la ciudad para el Corredor, en esta visión se debe tomar en cuenta cómo mejorar la competitividad del mismo y con ello poder mejorar las condiciones socioeconómicas de su población. Esta visión de largo plazo se construirá sobre los consensos alcanzados con las autoridades locales y los actores claves, para ello será necesaria la aplicación de herramientas de planeación prospectiva y estratégica, que garanticen un análisis de las condiciones actuales y que permitan anticipar las condiciones futuras, no por el simple hecho de conocer el futuro, sino de poder esclarecer las acciones necesarias (estrategia) para la transformación de esta zona de la ciudad.

Adicionalmente, la visión estratégica del corredor deberá incorporar los siguientes objetivos:

- *Revitalización y reciclaje urbano:* para esto se deberán identificar espacios potenciales para la revitalización y reutilización de predios subutilizados de la ciudad y aquellos que son propiedad de entidades del gobierno.
- *Inclusión social.* El proyecto deberá promover la inclusión social y desarrollar las medidas necesarias para mitigar posibles impactos negativos sobre la población que habita a lo largo del corredor. La promoción del desarrollo de vivienda social y la creación de entornos seguros para la población serán determinantes en la construcción de la visión.
- *Competitividad y desarrollo económico local.* Como base de la transformación urbana del corredor, el tema de desarrollo económico local y las oportunidades económicas de la transformación de la zona deberán ser parte de la estrategia y los objetivos de la visión.
- *Integración urbana y provisión de equipamientos y servicios urbanos.* La estrategia de intervención deberá contemplar la articulación de los distintos sectores de la ciudad lo largo del corredor, considerando las diferentes escalas, -nivel ciudad, sector y barrio-. La **reconversión sostenible** del corredor presenta oportunidades para la incorporación de servicios y equipamientos que permitan la activación de espacialidades públicas y el goce efectivo del derecho a la ciudad. Por tanto, este criterio deberá ser integrado como parte de la visión.

- Eficiencia energética: el corredor Eje 8 está planteado con la ambición de ser “cero emisiones”, entonces se buscará soluciones para limitar los consumos energéticos y las emisiones de GEI, tanto en la construcción, operación y mantenimiento de los edificios que de los servicios urbanos.
  - *Resiliencia*. La estrategia de intervención deberá incorporar criterios que permitan a la zona y a su comunidad enfrentarse, y adaptarse a los riesgos y tensiones inherentes a ese territorio, en particular los riesgos relacionados con cambio climático garantizando la continuidad de los servicios urbanos.
- iii. Definición de criterios para la selección de una zona estratégica de intervención el Corredor Cero Emisiones Eje 8, en la cual se implementará un proyecto piloto de desarrollo urbano con base en el modelo DOT, y definición del modelo conceptual de intervención**

A fin de fomentar en el corto plazo la implementación de un proyecto piloto de Desarrollo Orientado al Transporte en el área de influencia del Corredor Cero Emisiones Eje 8, el consultor deberá definir criterios para la selección de una zona estratégica de intervención. Para realizar lo anterior, el consultor llevará a cabo las siguientes actividades:

- ✓ Generar una visión y estrategia conceptual para un proyecto piloto en el Corredor Cero Emisiones Eje 8. La visión y estrategia deberá definir las principales características, objetivos y líneas de trabajo en materia de desarrollo urbano para la zona piloto.
- ✓ Desarrollar y definir vocaciones para el desarrollo orientado al transporte en la zona de influencia, con base en la información de la Actividad (A).
- ✓ Determinar las zonas dentro del área de influencia del Corredor con el mayor potencial de oferta inmobiliaria y mayor potencial de valorización, dado el análisis de los usos permitidos y potenciales del suelo, y el análisis de impactos del cambio de accesibilidad sobre los precios inmobiliarios.
- ✓ Definir los criterios de densidad habitacional, potencial constructivo, usos del suelo y actividades potenciales deseables para un proyecto piloto para desarrollar un modelo DOT en el corredor.
- ✓ Realizar un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) para el desarrollo de un proyecto piloto de Desarrollo Orientado al Transporte en el área de influencia.
- ✓ Desarrollar una matriz de criterios de selección de la zona de intervención, estos criterios deberán ser definidos en acuerdo con los equipos del proyecto.
- ✓ Aplicar la matriz FODA -para identificar la zona con mayor potencial para el desarrollo de un proyecto piloto de DOT.

**C. Escala de la Zona Piloto del Área de Influencia: Análisis de mercado para la implementación del proyecto piloto bajo la figura de Sistema de Actuación por Cooperación y definición del Plan Maestro de Desarrollo Urbano.**

Con base en los resultados del diagnóstico y caracterización del Eje 8 (Actividad A), el consultor desarrollará el proyecto piloto para el Corredor Cero Emisiones Eje 8 en la zona con mayor potencial para la implementación de un modelo DOT. El consultor deberá desarrollar el proyecto piloto bajo la figura de Sistema de Actuación por Cooperación (SAC). En la elaboración del proyecto piloto, el consultor deberá analizar los arreglos institucionales, los esquemas de financiamiento y las herramientas de política pública que



promuevan la inversión del sector público y privado para el desarrollo integral del proyecto.

Esta actividad estará integrada por cinco análisis complementarios: (i) diagnóstico estratégico; (ii) estudio de mercado; (iii) análisis de infraestructura pública y servicios; (iv) desarrollo de la propuesta, y (v) análisis financiero. El consultor deberá basar sus análisis en criterios claros y metodologías sólidas de proyección. Estos criterios y metodologías deberán plasmarse de forma explícita en el estudio.

### **(i) Diagnóstico estratégico de la zona de intervención**

Este diagnóstico contendrá como mínimo:

- » El perfil histórico de la zona.
- » Análisis legal y regulatorio en el marco del ordenamiento del territorio y desarrollo urbano vigente a nivel local y nacional, esto permitirá la definición del marco legal y normativo para la implementación del plan y la estrategia de vivienda.
- » Estrategia social para la construcción del diagnóstico.
- » Diagnóstico territorial integral del área de intervención, el cual deberá contener las determinantes ecológicas, ambientales y de evaluación de los riesgos naturales y antrópicos, ante los retos de aumentar la seguridad territorial en la ciudad y reducir la vulnerabilidad (ambiental y de riesgos, movilidad y transporte, infraestructura, equipamientos, y espacio público, patrimonio inmueble y hábitat y vivienda). Cabe destacar que este diagnóstico deberá desarrollar un análisis con la capacidad de soporte del territorio en términos de las coberturas actuales de servicios, ambientales y de estándares del hábitat urbano para las densidades poblacionales de la zona. Asimismo, el diagnóstico deberá contar con la síntesis de problemáticas y potencialidades de todos los sistemas diagnosticados y la definición de las principales líneas de acción en la formulación del plan piloto. Esto será la base fundamental para la definición preliminar de la descripción de las oportunidades para superar las principales problemáticas encontradas y el aprovechamiento de las potencialidades de la zona.
- » Incorporar al diagnóstico propositivo, para definir línea base y metas de desarrollo urbano sostenible, las variables e indicadores básicos de ciudad relacionados con parámetros de medición de los componentes del sistema de ordenamiento territorial, por ejemplo, espacio público por habitante, árboles por habitante, déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda, personas por grupo familiar, viviendas por hectárea, etc.
- » Identificación e integración de estudios, planes y proyectos en marcha o que se han realizado en la última década y análisis de la estructura institucional y de gobernabilidad. Será importante a partir de estos análisis poder contar con las claves de éxito y problemas encontrados para la implementación de los mismos - lecciones aprendidas -, abordando temas de diseño, gestión, implementación, financiación y participación del sector privado. Se debe agregar un mapa con la caracterización de los actores claves (sociedad civil, gremios, instituciones y sectores económicos) que han formado parte de la transformación del corredor en los últimos años y, además, actores que se pueden involucrar sumar para la formulación de la visión estratégica y el desarrollo del Plan.
- » Con base en fuentes secundarias se deberá desarrollar el diagnóstico y caracterización socioeconómica del área de estudio y su caracterización en relación con el corredor además de la estructura e imagen urbana actual.
- » Se deberán elaborar los mapas síntesis de los diagnósticos por sector en escala 1:2.500 y los planos de estructura, tomando como base la cartografía y el catastro

de la ciudad, esta información deberá estar debidamente georreferenciada y contener asociados los datos alfa numéricos.

El diagnóstico estratégico de la zona de intervención deberá incluir los siguientes elementos:

- ✓ Análisis y mapeo de los principales actores (gobierno, privados, beneficiarios) para el desarrollo del proyecto.
- ✓ Análisis sociodemográfico: población residente, pirámide de edades, población flotante, densidad de población (análisis histórico); niveles socioeconómicos y grados de escolaridad; concentración de unidades económicas, empleos y giros. El análisis deberá ser realizado a nivel de Manzana o AGEB.
- ✓ Vivienda: Total de viviendas, densidad de vivienda, promedio de ocupantes por vivienda; vivienda deshabitada, tipología y clasificación según su tenencia, unifamiliar o multifamiliar, dimensiones y condiciones de hacinamiento; estado físico; mercado de la vivienda en renta y venta; comportamiento histórico. El análisis deberá ser realizado a nivel de Manzana o AGEB. Para este análisis deberán identificarse los precios de venta en los destinos segmentos del mercado para la zona.
- ✓ Usos y precios del suelo: se deberá realizar un levantamiento a nivel de lote, en el que se identifiquen los usos del suelo por nivel, los precios actuales y las tendencias de los precios, niveles de construcción, baldíos urbanos, inmuebles en proceso de abandono y deterioro.
- ✓ Análisis normativo: cálculo del potencial constructivo máximo y del potencial disponible. El análisis deberá realizarse a nivel de lote.
- ✓ Suelo: Tenencia de la tierra, elaboración de un inventario de suelo público disponible, valor del suelo y valor de los inmuebles, comportamiento del mercado inmobiliario.
- ✓ Equipamiento: Ubicación, análisis de su déficit o superávit, estado físico del inmueble, equipamientos subutilizados.
- ✓ Infraestructura: Niveles de cobertura, redes y estado actual de las mismas, factibilidad de los servicios: agua, drenaje y energía eléctrica, entre otros.
- ✓ Espacio público: inventario de los espacios públicos con la ubicación, clasificación, percepción de su calidad, accesibilidad peatonal y ciclista, grado de ocupación, actividades y tipo de usuarios, jerarquización con base en dimensiones y área de influencia.
- ✓ Sistema vial local: clasificación de las vialidades, sección, identificación de cruces peatonales, puntos conflictivos, problemática de ocupación (comercio, estacionamiento, privatización).
- ✓ Conectividad: análisis de las políticas de integración inter-modal (integración física y tarifaria entre modos de transporte), políticas de transporte no-motorizado (bicicletas y peatonalización), y políticas de estacionamiento (oferta y tarifas).
- ✓ Accesibilidad: análisis de cómo el mejoramiento del sistema de transporte modificará la accesibilidad del área de influencia y, a través del cambio en accesibilidad, cómo modificará los precios inmobiliarios por tipo de uso.
- ✓ Desarrollo de la imagen Urbana: general y del entorno del CETRAM y/o ATT, referencias, tipología, perfiles urbanos, recorridos, estado de conservación de las edificaciones, mobiliario urbano.
- ✓ Patrimonio Cultural Urbano: Identificación de los inmuebles o zonas patrimoniales registradas por el INAH, INBA y SEDUVI y su estado de conservación.
- ✓ Identificación de estacionamientos públicos y privados, estacionamiento en vía pública.

- ✓ Análisis del transporte público, medios, rutas, proximidad y accesibilidad. Área de influencia del CETRAM y/o ATT. Es necesario que la firma recabe información sobre estatus de proyectos promovidos por las distintas agencias de la CDMX en estos polígonos (SEMOVI, SEDUVI, SEDEMA, SOBSE, AEP, por mencionar algunos), así como por asociaciones civiles y el sector privado que sean relevantes para la propuesta.
- ✓ Sondeo de percepción de la población respecto de la imagen urbana, la seguridad pública, el estado de la vivienda, del espacio público, de la dotación y disponibilidad de los servicios, del comercio establecido y en vía pública, del transporte público y la accesibilidad peatonal y ciclista.
- ✓ Análisis de aspectos legal sobre los principales instrumentos normativos y regulatorios que rigen el desarrollo urbano y definición de usos del suelo en el ámbito del corredor, así como de aquellos que tendrían el potencial para ser aplicados en la zona, a fin de viabilizar las intervenciones propuestas.

(ii) **Análisis de mercado:** Con base en la identificación y delimitación del área de estudio para el proyecto piloto, el consultor deberá determinar la demanda potencial de usos del suelo y construir escenarios de desarrollo inmobiliario, incluyendo:

- a. La identificación y caracterización de los usos existentes por tipo, ubicación y precios.
- b. Analizar los usos potenciales en la zona con base en la normatividad actual.
- c. Realizar proyecciones de crecimiento poblacional en el área piloto y proyecciones de crecimiento para la población flotante del área. Lo anterior, tomando en consideración el perfil demográfico de los futuros compradores de viviendas, servicios, comercios y otros usos en el área.
- d. Elaborar una evaluación general que señale las áreas con mayor potencial para la actividad de usos mixtos, el desarrollo residencial y cultural, entre otros.
- e. Proyectar el desarrollo inmobiliario potencial en el área de intervención, con base en la caracterización y análisis de las posibles demandas asociadas al corredor y a la zona piloto.
- f. Evaluar el potencial de valorización por escenario de desarrollo inmobiliario y por tipos de uso. Identificar las intervenciones públicas detonantes con mayor potencial de aumentar la probabilidad de valorización.
- g. Construir, a nivel conceptual, escenarios de desarrollo inmobiliario por niveles de ocupación de uso de suelo.

(iii) **Análisis de infraestructura pública y servicios para el desarrollo urbanístico de la intervención piloto:** Como complemento al estudio de mercado, el consultor deberá realizar un análisis detallado de las necesidades de infraestructura pública y servicios que puedan ayudar a detonar el desarrollo urbano en el área de intervención. Este análisis deberá incluir las siguientes actividades:

- a. Determinar la demanda actual y potencial de equipamientos y servicios en el área de estudio. Identificar servicios y equipamientos estratégicos para el desarrollo urbano.
- b. Identificar los requerimientos de inversión pública en servicios públicos y nueva infraestructura que pueda servir como catalizador para la inversión del sector privado en bienes inmuebles en la zona piloto. Asimismo,

identificar áreas de mejora para la infraestructura existente en aras de promover la inversión del sector privado.

- c. Proyectar los costos asociados al desarrollo de la infraestructura identificada en los puntos *b* y *c*.

(iv) **Estrategia urbana** que plantee un modelo de desarrollo urbano compacto, enfatizando las ventajas del Desarrollo Orientado al Transporte. La propuesta de Estrategia Urbana deberá elaborarse a partir del aprovechamiento del potencial identificado en la zona, la capacidad de carga de la misma, las condiciones del mercado de la renta y venta de vivienda, así como de los usos diferentes a la vivienda. Esta estrategia, basada en el modelo DOT, deberá incluir acciones en materia de:

- ✓ Movilidad sostenible y espacio público.
- ✓ Infraestructura de servicios y equipamientos urbanos.
- ✓ Identificación de oportunidades para el desarrollo de vivienda diversificada que permita atender a la demanda identificada en la zona. Se deberán identificar oportunidades para el desarrollo de viviendas de interés medio e interés social y popular, en esquemas de renta y/o adquisición. Asimismo, se identificarán los predios susceptibles de desarrollarse al amparo de la Norma de Vivienda para los Trabajadores, así como su factibilidad.
- ✓ Modelo de ocupación urbana, usos, intensidades, aprovechamientos urbanísticos.
- ✓ Definición de la estructura de ocupación de los predios y estrategia de desarrollo urbanística.
- ✓ Proyecto urbanístico a nivel conceptual que integre los distintos sistemas urbanos (público y privado).
- ✓ Lineamientos para el tratamiento de la imagen urbana, el espacio público y del entorno de los CETRAMs y/o ATT.
- ✓ Identificación de las áreas de oportunidad para las inversiones privada y/o público-privada, que generen recursos para proyectos sociales, de vivienda, dotación y mejoramiento del equipamiento y la infraestructura, así como del espacio público.
- ✓ Lineamientos para atender los posibles impactos sociales y económicos del desarrollo propuesto, considerando la percepción ciudadana.
- ✓ Lineamientos para soportar el desarrollo de producción de energía renovable in-situ, incluyendo modificación de la reglamentación e instrumentos financieros públicos existentes con el objetivo de incentivar inversiones del sector privado.
- ✓ Lineamientos para apoyar mejoramiento de la eficiencia energética de los edificios, incluyendo modificación de reglamentación e instrumentos financieros públicos existentes con el objetivo de incentivar inversiones del sector privado.
- ✓ Estrategias en materia de resiliencia urbana.
- ✓ Cartera de proyectos, con un programa multianual de inversiones y corresponsabilidades.
- ✓ Plan de negocios, incluyendo instrumentos financieros para incentivar inversiones privadas y mecanismos de captura de valor.
- ✓ Esquema de gobernanza y corresponsabilidades.
- ✓ Definir las herramientas específicas de financiamiento y los arreglos institucionales necesarios para incentivar la inversión del sector privado.
- ✓ Definición de los instrumentos de gestión, financiamiento y de control del desarrollo urbano, que establezcan metas (indicadores) permitiendo monitorear la densificación y capacidad de carga de la zona. Los instrumentos

de gestión deberán estar vinculados con una estrategia de mitigación de los impactos urbanos y ambientales.

**Nota:** La propuesta de imagen objetivo deberá desarrollar simulaciones urbanísticas de alto impacto visual (renders e imágenes) que ilustren la visión futura del corredor en las dos escalas de intervención definidas en los literales A y B e incluyendo los principales aspectos del proyecto, y sirvan de instrumento de difusión ante los entes encargados, gremios y comunidad en general. Estas simulaciones deberán integrar de manera simultánea las iniciativas públicas y privadas de proyectos estratégicos que ayudarán en la consolidación del desarrollo urbano del corredor. Así mismo, la firma deberá preparar presentaciones para la difusión de los resultados preliminares, intermedios y con la presentación final del plan.

- (v) **Análisis financiero:** El consultor deberá realizar un análisis financiero detallado en el que se evalúen las opciones de financiamiento y las herramientas de política pública que, por un lado, incentiven la participación del sector privado en la implementación de la estrategia de desarrollo urbano en la zona de intervención y, por otro lado, promuevan la sostenibilidad del proyecto. En este sentido, el análisis financiero deberá evaluar la posibilidad de implementar mecanismos de captura del valor del suelo que permitan que parte de la valorización producida por las inversiones públicas pueda ser recuperada y usada para financiar otras obras de infraestructura pública. Para esto, la consultoría deberá estimar el potencial de valorización del suelo. Adicionalmente, la consultoría deberá evaluar la factibilidad, eficiencia y el atractivo de mecanismos alternativos de financiamiento tales como Contribuciones de Mejora, o *Tax Increment Financing*, entre otros.
- (vi) **Desarrollo y formulación de los perfiles de proyectos de carácter estratégicos definidos en el plan de inversiones del plan piloto.**

**La firma deberá desarrollar un Plan de Inversiones para Proyectos Estructurantes.** Sobre la base de las propuestas se deberá formular un Plan de Inversiones que retome las propuestas conceptuales desarrolladas para el piloto, incluyendo los programas y proyectos estructurantes. El Plan de Inversiones deberá proponer la secuencia de los proyectos y un cronograma de la temporalidad deseada de implementación. Los insumos que el plan de inversión genere, serán la base para definir los estudios de pre-inversión.

Las propuestas deberán ser validadas con los equipos técnicos del proyecto, e incluirá lo siguiente:

- Definición del objetivo y alcance del proyecto.
- Identificación de potenciales beneficiarios e impactos.
- Definición de fases y cronogramas de actividades durante el ciclo de vida del proyecto.

**Adicionalmente, se deberán preparar fichas individuales para cada uno de los proyectos definidos como estructurantes identificando los elementos esenciales (ingeniería técnica, económica, financiera, ambiental, legal e institucional, etc.) y que sirvan de base para la elaboración de pliegos detallados para la licitación de estudios de pre-inversión.**



Reporte 3									
Reporte 4									
Reporte 5									

### Calificaciones

- *Título/Nivel Académico & Años de Experiencia Profesional:* Firma especializada en desarrollo urbano, revitalización de corredores estratégicos, y formulación de estrategias de densificación habitacional e implementación de proyectos de movilidad sostenible, con (i) más de 10 años de experiencia. La firma deberá presentar experiencia en América Latina, preferiblemente en la ciudad de México; (ii) con experiencia específica en la redacción de más de 10 planes de rehabilitación de áreas urbanas centrales y/o planes habitacionales (hábitat y vivienda) de vivienda a gran escala y/o macro proyectos urbanos y/o planes de ordenamiento territorial y/o desarrollo y gestión de proyectos integrales de desarrollo urbano, que incluyan el componente de movilidad sostenible.

El equipo y experiencia mínima del equipo para realizar esta consultoría es el que se describe en el anexo C de estos TdR. En la propuesta técnica se deberán incluir los tiempos y dedicación de los integrantes del equipo.

- Capacidad para leer, escribir y hablar español o inglés y otros idiomas oficiales del Banco, de ser necesario.
- Idiomas: español
- Áreas de Especialización: urbanismo, planificación urbana y territorial, vivienda y hábitat, espacio público y movilidad sostenible.

### Características de la Consultoría

- *Categoría y Modalidad de la Consultoría:* Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada
- *Duración del Contrato:* 6 meses de trabajo en un periodo de 9 meses.
- *Lugar(es) de trabajo:* Ciudad de México y lugar de origen de la firma. El equipo de la firma seleccionada deberá realizar por lo menos 4 viajes a la ciudad de México.
- *Líder de División o Coordinador:* Andrés Blanco, Especialista en Vivienda y Desarrollo (CSD/HUD) y Diego Arcia, (CSD/HUD).

**Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

**Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

**Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

**Anexo A. Identificación de normativas y regulaciones que deberán ser analizadas por la consultoría, y que son aplicables para la zona de estudio y la definición de la intervención piloto.**

**SEDUVI:**

Programa General de Desarrollo Urbano (2003)  
Proyecto de Programa General de Desarrollo Urbano (2016)  
Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano en Benito Juárez, Coyoacán e Iztapalapa (de acuerdo a la zona de estudio)  
Ley de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México  
Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México  
Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México  
Código Fiscal de la Ciudad de México

**Anexo B**

Especificaciones técnicas Productos

- ✓ Memoria Técnica en la que se incluyan los Antecedentes del estudio; la Fundamentación Jurídica que faculta a las entidades participantes para la elaboración del estudio; el Diagnóstico General que sustente la delimitación del área de estudio en la que se implementará el proyecto piloto; Diagnóstico del área del proyecto de plan piloto de DOT; que incluyan los temas antes descritos; Síntesis del diagnóstico; Prospectiva; Imagen Objetivo; propuesta de DOT, incluyendo los temas antes detallados, la cartera de Proyectos, el Plan de Negocios y los Instrumentos.
- ✓ Síntesis Ejecutiva.
- ✓ Presentaciones.
- ✓ Anexos estadísticos de demografía, vivienda, datos económicos, uso del suelo por niveles, inventario del suelo subutilizado y el suelo público, inventario de los espacios públicos que incluyan las bases de datos vinculadas a planos generados en Arcgis, sobre la base cartográfica proporcionada por la SEDUVI.
- ✓ Anexo Cartográfico, en escala 1: 10,000 para los planos del apartado A y 1:2000 para los planos del apartado B.
- ✓ Anexo Fotográfico
- ✓ Encuesta de sondeo, que incluya la metodología, los cuestionarios resueltos, la base de datos de la sistematización y las conclusiones.
- ✓ Talleres de información ciudadana.



## **Anexo C. Equipo mínimo y perfiles (Locales<sup>9</sup> – Internacionales).**

### **I. DIRECCIÓN GENERAL**

- » Formación profesional: Con título de postgrado maestría y/o doctorado en áreas de planificación territorial y/o urbana. Título de pregrado en Arquitectura y/o Urbanismo y/o ingeniería civil, Economía o Sociología.
- » Experiencia profesional general no menor de quince (15) años y, experiencia específica como mínimo de ocho (8) años, como director(a) o coordinador(a) en estudios o procesos de consultoría de complejidad en el área de planificación y ordenación territorial y, en funciones estratégicas de concertación con actores locales y coordinación de equipos interdisciplinarios.
- » Características: Conocimiento y/o prácticas de ordenación y gestión urbana en la revitalización (rehabilitación o recuperación) de áreas centrales y, conocimiento de territorios latinoamericanos. Con alto desempeño de liderazgo y relaciones interpersonales para la promoción y orientación permanente del proceso. Dominio del idioma español.
- » Responsabilidades: Dirigir y responder integralmente por el contrato, siendo el interlocutor con la SEDUVI y el Banco Interamericano de Desarrollo.

### **III. CONSULTORES / COORDINADORES DE ÁREA**

#### **3.2 Urbanista – diseñador urbano**

Formación profesional: Con título de pregrado de Arquitectura y/o Urbanismo y/o ingeniería civil, título de maestría y/o doctorado en áreas de diseño urbano, planificación territorial y/o urbana.

- » Experiencia profesional general no menor de diez (10) años y, experiencia específica como mínimo de ocho (8) años, como coordinador(a) y o diseñador urbano en proyectos urbanos de gran escala, programas de revitalización y regeneración, planes maestros de espacio público, proyectos de espacio público de gran escala.
- » Características: Conocimiento y/o prácticas de diseño urbano y desarrollo de proyectos de gestión urbana en áreas de revitalización (rehabilitación o recuperación) de áreas centrales.
- » Responsabilidades: Dirigir y responder integralmente por el contrato, siendo el interlocutor con la SEDUVI y el Banco Interamericano de Desarrollo.

#### **3.2. Economista**

- » Formación profesional: Con título en Economía y/o finanzas o carreras afines y título de maestría o doctorado en áreas de economía urbana.
- » Experiencia profesional general no menor a diez (10) años y, experiencia específica como mínimo de ocho (8) años, como economista en procesos asociados a proyectos de evaluación financiera en proyectos de infraestructura urbana y experiencia específica en análisis económicos en operaciones urbanas y/o macroproyectos urbanos y, con responsabilidades de coordinación de por los menos cinco (5) proyectos relacionados con la implementación de evaluaciones económicas en proyectos relacionados con el objeto de la consultoría.

---

<sup>9</sup> Los perfiles marcados como locales son de obligatoriedad para el desarrollo de la consultoría.

- » Responsabilidades: Dirigir, orientar, coordinar y controlar de manera integral el desarrollo de la evaluación económica de la Consultoría.

### **3.1. Especialista en Hábitat y vivienda / Local**

- » Formación profesional: Con título en Arquitectura y/o Urbanismo y/o ingeniería civil o carreras afines y título de maestría en áreas de planificación urbana y vivienda.
- » Experiencia profesional general no menor de ocho (8) años y, experiencia específica como mínimo de seis (6) años en procesos asociados al hábitat y la vivienda como objetivos prioritarios en la definición de los modelos de ocupación para el ordenamiento territorial y desarrollo humano integral. Asimismo, con experiencia mínima en dos (2) proyectos de espacio público de escala intermedia.
- » Responsabilidades: Desarrollar, orientar, coordinar y controlar de manera integral el desarrollo técnico del tema habitacional y de espacio público dentro de la Consultoría.

### **3.2. Especialista en Movilidad sostenible, Transporte y Redes**

- » Formación profesional: Ingeniería Civil, Arquitectura, Economía del Transporte, Planificación o áreas afines, con maestría o doctorado (o equivalente) en el área de transporte/movilidad.
- » Experiencia profesional general no menor de diez (10) años, transcurridos desde la fecha de obtención del título académico en. Experiencia específica de por lo menos siete (7) proyectos, como especialista en movilidad y transporte, en proyectos de consultoría de movilidad, planificación y explotación de sistemas de transporte urbano y regional; o haberse desempeñado durante cinco (5) años en cargos en entidades de carácter público, en los cuales haya tenido a su cargo el diseño, formulación e implantación de políticas de transporte en sus diferentes modos, en ámbito urbano y regional, planes y programas de movilidad, sistemas de transporte público de personas, carga, diseño, gestión y financiación de proyectos de transporte y sus infraestructuras.
- » Responsabilidades: Desarrollar, orientar, coordinar y controlar de manera integral el desarrollo técnico y administrativo de su componente dentro de la Consultoría.

### **3.3. Especialista en Gestión Inmobiliaria**

- » Formación profesional: Con título en gestión inmobiliaria, económica, finanzas, ingeniería civil, arquitectura o áreas afines, con especialización en áreas relacionadas con mercado de suelos, desarrollos inmobiliarios, evaluación y estructuración técnica y financiera de operaciones urbanas.
- » Experiencia profesional general mínimo de ocho (8) años y experiencia específica de seis (6) años, en por lo menos cinco (5) proyectos inmobiliarios de gran formato, especialmente en análisis de viabilidad de proyectos e instrumentos de planeación y gestión del suelo, inmobiliaria y de vivienda social, financiación de estrategias e impactos socioeconómicos.
- » Responsabilidades: Desarrollar, orientar, coordinar y controlar de manera integral el desarrollo técnico y administrativo de su componente dentro de la Consultoría.
- » Dominio del idioma español.

### **3.3. Especialista social - Local**

- » Formación profesional: Con título en ciencias sociales, sociología, antropología y afines a la comunicación social, con especialización en áreas relacionadas con las comunicaciones para el desarrollo, análisis sociales en operaciones urbanas y desarrollo de infraestructura.

- » Experiencia profesional general mínimo de ocho (8) años y experiencia específica de cuatro (4) años, de por lo menos cinco (5) proyectos de planificación territorial y/o urbana con responsabilidades en la interlocución con actores locales e institucionales y manejo de comunidades, y dos (2) proyectos en los cuales participó en la elaboración de análisis y caracterización socioeconómica.
- » Responsabilidades: Desarrollar, orientar, coordinar y controlar de manera integral el desarrollo técnico y administrativo de su componente dentro de la Consultoría.

### **3.4 Especialista legal – Local**

- » Formación profesional: Con título en derecho o ciencias políticas o áreas afines. Con maestría en derecho urbano.
- » Experiencia profesional general no menor a seis (6) años y, experiencia específica como mínimo de cinco (5) años en desarrollo de normas y regulaciones urbanas, aplicación de regulaciones y normativa de instrumentos de gestión urbana. Amplio conocimiento sobre el marco legal urbanístico de la ciudad de México.
- » Dominio del idioma español. Dedicación: Se estima que este especialista tenga una dedicación puntual durante la duración del estudio.

### **4.5. Especialista en Estadística**

- » Formación profesional: título académico con grado en licenciatura como matemático, estadístico, matemática aplicada o profesiones afines.
- » Experiencia profesional general: mínimo cinco (5) años de experiencia, transcurridos desde la fecha de obtención del título académico. Experiencia específica mínima de tres (3) años participando en proyectos o tareas relacionadas con censos y/o análisis de datos.
- » Dominio del idioma español.

El equipo de trabajo requerido se evaluará a partir de la información que suministre el proponente, quien deberá presentar las hojas de vida del Director/a, y del personal profesional y técnico mínimo exigido para la ejecución del objeto contractual. Las hojas de vida deben contener toda la información solicitada en los términos de referencia.