

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA
REPÚBLICA DOMINICANA
APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	República Dominicana/CID
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial
▪ Número de la CT:	DR-T1101
▪ Número del Préstamo/Garantía Asociado:	N/A
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alejandro Gómez (TSP/CDR); Juan Manuel Leañó (TSP/CPN); Alejandro Taddia (INE/TSP); Willy Bendix, Christian Contin (FMP/CDR); Pilar Jiménez (LEG/SGO); Scarlett Santana (CID/CDR); Virginia Navas (INE/TSP)
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	31 de octubre de 2013
▪ Beneficiario:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; Autoridad Metropolitana de Transporte; Ministerio de Salud Pública; y Ministerio de Educación
▪ Agencia Ejecutora :	El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la División de Transporte (INE/TSP). Alejandro Gómez (TSP/CDR)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Infraondo
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$500.000
▪ Contrapartida Local:	US\$50.000 (en especie)
▪ Periodo de Desembolso (incluye Período de Ejecución):	24 meses
▪ Fecha de Inicio requerida:	16 de diciembre de 2013
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas de consultoría
▪ Unidad que prepara la CT:	TSP/CDR
▪ Unidad Responsable por los Desembolsos:	TSP/CDR
▪ Incluida en la Estrategia de País (s/n)	Sí
▪ CT incluida en el CPD (s/n):	Sí
▪ Prioridad Sectorial del GCI-9:	N/A

II. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1. **Objetivo.** Esta operación tiene por objeto apoyar a las autoridades dominicanas en: i) la formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial; ii) la implementación de sus aspectos relevantes urgentes; y iii) la elaboración de un programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.
- 2.2. La operación propuesta se acopla con las prioridades del Banco con el país contenidas en la Estrategia del Banco con el País vigente 2010-2013, particularmente con la

prioridad sectorial general de “Mejorar la Calidad y la Gestión de la Red Vial y del transporte urbano en Santo Domingo”.

- 2.3. **Justificación.** Diagnósticos realizados por el Banco, y fundamentalmente el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013” de la Organización Mundial de la Salud, indican para República Dominicana la necesidad de trabajar inmediatamente un conjunto de temas vitales para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, entre los que destacan:
- i) Elaborar una política y una estrategia nacional para Seguridad Vial (idealmente se deberá elaborar en el futuro un Plan Nacional de Seguridad Vial);
 - ii) Diseñar y poner en funcionamiento un Consejo Nacional de Seguridad Vial;
 - iii) Implementar un Observatorio de Accidentalidad integrado al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI);
 - iv) Fortalecer las agencias públicas vinculadas a la Seguridad Vial, particularmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC); la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET); el Ministerio de Salud Pública (MSP); y el Ministerio de Educación (ME); y
 - v) Realizar auditorías técnicas para la mejor gestión y fiscalización del tránsito urbano y en carreteras, para la identificación de puntos negros de accidentalidad y para la incorporación de mejores especificaciones de señalización, diseño y construcción.
- 2.3 Hasta el momento, el MOPC y la AMET han asumido la mayor parte de la responsabilidad de mejorar las condiciones de seguridad de la vialidad del país y de reducir la accidentalidad. Representantes de ambas instituciones han participado en varios foros regionales con el auspicio del Banco, lo cual ha resultado en una exposición que luego favoreció el trabajo conjunto para impulsar varias campañas, habiendo obtenido algunos resultados. Sin embargo, este trabajo todavía ocurre en ausencia de una visión estratégica más amplia; y sin un programa para la medición, el reporte de resultados y la evaluación de las estrategias aplicadas. Adicionalmente, no se ha logrado el involucramiento pleno de las autoridades de salud y educación.
- 2.4 La CT propuesta responde a una solicitud del gobierno que, a la luz de las mejores prácticas internacionales, reconoce necesitar apoyo para potenciar el alcance de las acciones emprendidas, pero fundamentalmente para iniciar el proceso de formular de manera integrada una política, una estrategia, una institucionalidad, unas relaciones funcionales y unas herramientas para el tratamiento de la Seguridad Vial en el país.
- 2.5 Además de los aspectos mencionados anteriormente, la CT permitirá identificar inversiones diferidas en infraestructura, señalización, equipamiento y sistemas. También permitirá generar elementos para la mejor inclusión de la dimensión de la Seguridad Vial en el Plan de Seguridad Ciudadana que impulsa la Presidencia.
- 2.6 **Trabajo sectorial.** Esta CT se vincula con otras operaciones financiadas por el Banco. La primera es el Préstamo 1939/OC-DR, ejecutado por el MOPC, donde se incluyen de manera especial temas de diseño y elementos de Seguridad Vial en las obras de rehabilitación y las tareas de mantenimiento que financia. La segunda es la CT-Intra ATN/OC-13815-DR: “Gestión de Tránsito Urbano y Seguridad Vial: la

experiencia de Ciudad de Guatemala”, que en julio de 2013 permitió a cuatro funcionarios de AMET intercambiar experiencias, procedimientos, herramientas y tecnologías con sus pares de Guatemala. Finalmente, la CT se apoya en los diagnósticos y recomendaciones elaboradas por una consultoría especializada contratada con fondos del Banco, como apoyo a un ejercicio de consulta coincidente con la Semana de la Seguridad Vial de noviembre de 2012.

III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES/ COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 La CT tendrá un componente de estrategia y un componente de fortalecimiento. Cada componente financiará diversas actividades enfocadas en los objetivos de la CT, tal como se describe a continuación:
- 3.2 **Componente 1: Estrategia Nacional de Seguridad Vial (US\$220.000).**
- 3.3 **Actividad 1.1. Formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial (US\$160.000).** Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar en la formulación de una política y de una estrategia nacional de corto plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito. Los servicios incluirán: i) asesoramiento experto específico; ii) presentación de casos de estudio; iii) levantamiento de datos relevantes; iv) actividades de consulta; y v) facilitación y formación de consenso entre los actores relevantes. El resultado de esta actividad será la “Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito”.
- 3.4 Para esta actividad se prevé la contratación de un grupo de tres consultores, liderado por uno de ellos, y que en conjunto tendrán la responsabilidad de elaborar el producto de la actividad y los TdR de las Asistencias Técnicas Puntuales de la Actividad 2.2.
- 3.5 **Actividad 1.2. Diseño y puesta en funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial (US\$60.000).** Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar en el diseño y puesta en funcionamiento del CNSV, incluyendo su manual de funcionamiento, estructura, presupuesto, etc. El resultado de esta actividad será el CNSV diseñado y listo para operar.
- 3.6 Se destaca que, tal como en otros casos en el país (por ejemplo el Consejo Nacional de Competitividad), se trabajará sobre la idea de que el CNSV sea una entidad con la participación de las más altas autoridades públicas y de representantes del sector privado, y que cuente con una secretaría de apoyo.
- 3.7 **Componente 2: Fortalecimiento institucional (US\$280.000).**
- 3.8 **Actividad 2.1. Diseño y puesta en funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (US\$120.000).** Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar en el diseño y puesta en funcionamiento del ONSV, incluyendo desarrollos informáticos y tecnológicos, capacitaciones, e investigaciones y encuestas complementarias. El resultado de esta actividad será el Observatorio Nacional de Seguridad Vial diseñado y listo para operar.

- 3.9 Se entiende que, debido a que la AMET es en la actualidad la encargada de recoger y producir información estadística en materia de Seguridad Vial, en una primera etapa el ONSV deberá radicarse y operar en su seno. Para tal tarea, AMET podrá contar con el apoyo de otras instituciones del Estado, la academia u ONGs vinculadas al tema.
- 3.10 **Actividad 2.2. Asistencias Técnicas Puntuales (US\$120.000).** Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar al MOPC, a la AMET, al MSP y al ME en la implementación de las medidas de estrategia de corto plazo de su responsabilidad decididas para la reducción urgente de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, incluyendo la realización de campañas de comunicación. Los resultados de esta actividad serán: i) planes de trabajo; ii) presupuestos; iii) órdenes administrativas; y iv) tareas realizadas y reportadas.
- 3.11 La actividad incluye US\$40.000 para apoyo al financiamiento de la o las campañas que se estimen más urgentes durante el plazo de ejecución de la CT.
- 3.12 **Actividad 2.3. Programa de inversiones de corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito (US\$40.000).** Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para auditorías de Seguridad Vial y para apoyar al MOPC, como coordinador de esta CT, a condensar en un informe que se presentará al CNSV, las inversiones identificadas durante la realización de la CT. El resultado de esta actividad será el programa de inversiones, incluyendo montos, cronograma (corto y mediano plazo), responsables, justificación a nivel de pre-inversión e indicadores de resultado e impacto.
- 3.13 Se destaca que las inversiones identificadas durante la realización de las actividades de esta CT, no están ligadas a futuros financiamientos del Banco en el sector.
- 3.14 **Contrapartida local (US\$50.000).** La contrapartida local será contabilizada en especie y corresponderá al costo de estudios complementarios que comisionen los diferentes beneficiarios, el costo de recursos humanos de contrapartida, espacio físico, consumibles, talleres, etc.
- 3.15 El monto total de la operación es de US\$550.000. La contribución correspondiente a la CT DR-T1101 es de US\$500.000. La distribución general de costos se presenta en el cuadro a continuación y el detalle de costos en el Presupuesto Detallado del Proyecto (ver enlace del documento [aquí](#)).

Cuadro 1. Presupuesto Indicativo

Componente /Actividad	Descripción	Financiamiento BID US\$	Financiamiento Contrapartida US\$	Financiamiento Total US\$
Componente 1: Estrategia Nacional de Seguridad Vial		220.000	20.000	240.000
1.1	Formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial	160.000	10.000	170.000
1.2	Diseño y puesta en funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial	60.000	10.000	70.000
Componente 2: Fortalecimiento institucional		280.000	30.000	310.000
2.1	Diseño y puesta en funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	120.000	10.000	130.000
2.2	Asistencias Técnicas Puntuales	120.000	20.000	140.000

Cuadro 1. Presupuesto Indicativo

Componente /Actividad	Descripción	Financiamiento BID US\$	Financiamiento Contrapartida US\$	Financiamiento Total US\$
2.3	Programa de inversiones de corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito	40.000	-	40.000
Total US\$		500.000	50.000	550.000

3.16 La matriz en el Cuadro 2 a continuación muestra los productos y resultados esperados de la CT.

Cuadro 2. Matriz de Resultados Indicativa

Actividad		Producto	Inicio	Fin	Resultado esperado
Componente 1: Estrategia Nacional de Seguridad Vial					
1.1	Formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial	Documento de Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito	Mar 2014	Sep 2014	Plan Nacional de Seguridad Vial en 2016
1.2	Diseño y puesta en funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial	CNSV diseñado y listo para operar	Jun 2014	Oct 2014	
Componente 2: Fortalecimiento institucional					
2.1	Diseño y puesta en funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	ONSV diseñado y listo para operar	Abr 2014	Mar 2015	Reducción de la accidentalidad en un 30% y de las muertes por accidentes de tránsito en un 20% para 2020
2.2	Asistencias Técnicas Puntuales para el MOPC, la AMET, el MSP y el ME	i) planes de trabajo; ii) presupuestos; iii) órdenes administrativas; y iv) tareas realizadas y reportadas	Sep 2014	Sep 2015	
2.3	Programa de inversiones de corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito	Documento de Programa de inversiones de corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito	Ene 2015	Mar 2015	

IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA PARA LA EJECUCIÓN

- 4.1 **Ejecución.** A solicitud de las autoridades la CT será ejecutada por el BID a través de la División de Transporte en República Dominicana (TSP/CDR), de acuerdo con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (GN-2350-9). El MOPC actuará como Coordinador General convocando las diferentes mesas de trabajo y reportando los avances de la CT a nombre de los beneficiarios. Las consultorías serán contratadas y supervisadas por el Banco, con la cooperación del MOPC, la AMET, el MSP y el ME. Éstos ayudarán en la preparación de la versión final de los Términos de Referencia y en la supervisión del trabajo de los consultores, así como en la aprobación de informes y en la presentación de resultados.
- 4.2 **Periodo de ejecución y calendario de desembolsos.** El periodo de ejecución es de 21 meses. El período de desembolsos es de 24 meses. Se prevé comenzar actividades preliminares en el mes de diciembre de 2013.

- 4.3 **Supervisión y monitoreo de la CT.** La División de Transporte en República Dominicana TSP/CDR actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de las contrataciones y estará a cargo de la preparación y publicación de solicitudes de expresión de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, y la evaluación y selección de firmas consultoras y consultores individuales. La División de Transporte en el Banco (INE/TSP), a través del equipo que trabaja en la Iniciativa de Seguridad Vial de la División, brindará apoyo puntual en la medida de lo necesario.

V. RIESGOS Y PROBLEMAS DEL PROYECTO

- 5.1 **Falta de compromiso.** Existe el riesgo de que los diferentes actores vinculados a la Seguridad Vial en el país sientan que la responsabilidad de formular una política y una estrategia nacional, desborden sus capacidades y posibilidades. Para mitigar este riesgo, la Actividad 1.1 está orientada a la movilización de especialistas del más alto nivel, capaces de generar el interés y la atención necesaria, pero también para ilustrar cómo han podido realizarse importantes avances en países que tenían una situación similar a la de República Dominicana hace 20 años o más. Unos esfuerzos modestos de organización de “Semanas de la Seguridad Vial” en 2010, 2011 y 2012, han puesto de manifiesto que el tema es de interés para las autoridades y la sociedad, y sobre este interés se construirá un mayor compromiso. Por su parte, TSP/CDR se concentrará también, como parte de la Iniciativa general de Seguridad Vial del Banco, en movilizar los apoyos al más alto nivel con las máximas autoridades gubernamentales. Conjuntamente con la oficina de EXR en el año 2012 se adelantó esta gestión, que podrá retomarse y continuarse.
- 5.2 **Sostenibilidad.** Existe la posibilidad de que los instrumentos a desarrollar con la CT no resulten sostenibles en el tiempo por falta de motivación o de fondos. Como medida de mitigación está el compromiso de largo plazo de INE/TSP de trabajar en toda la región para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

VI. EXCEPCIONES A LA POLÍTICA DEL BANCO

- 6.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VII. CLASIFICACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

- 7.1 Dado que las actividades asociadas a la presente operación se refieren a la contratación de consultorías de apoyo y para la elaboración de estudios, no existen riesgos sociales o ambientales. De acuerdo con los *Environment and Safeguards Compliance Guidelines*, la operación se clasifica como [Categoría C](#).

VIII. ANEXOS REQUERIDOS:

Anexo I. [Carta de solicitud del Gobierno](#)

Anexo II. [Términos de Referencia](#)

Anexo III. [Plan de Adquisiciones](#)



República Dominicana

Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo

Santo Domingo, D. N.

"Año del Bicentenario del Natalicio de Juan Pablo Duarte"

12 AGO 2013

00818

Señora
Flora Montealegre Painter
Representante
Banco Interamericano de Desarrollo
Su Despacho.

Asunto: No Objeción al proyecto "Programa de Protección y Asistencia Vial Integral".

Ref.: Comunicación No. DME/0581 de fecha 31 de julio de 2013 de MOPC.

Estimada Señora Representante:

Cortésmente, le informamos que el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo no tiene objeción para la participación conjunta del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), para el proyecto **"Programa de Protección y Asistencia Vial Integral"** que será financiado con fondos no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo.

Aprovecho la ocasión para reiterar mis sentimientos de alta consideración y estima personal.

Muy atentamente,


Ing. Juan Temístocles Montás
Ministro



Anejo: Comunicación de referencia
Cc: Gonzalo Castillo Terreo, Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones
JTM/IGJ/zip



REPÚBLICA DOMINICANA

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

"Año del Bicentenario del Natalicio de Juan Pablo Duarte"

DME/0581

Santo Domingo, R. D.
31 de julio de 2013

Ingeniero

JUAN TEMISTOCLES MONTAS

Ministro de Economía Planificación y Desarrollo
Su Despacho.-



Distinguido Señor Ministro:

Como es de su conocimiento, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a mi cargo y la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) tienen la responsabilidad de mejorar las condiciones de seguridad de nuestra vialidad a nivel nacional y reducir la accidentalidad que tantas víctimas cobra en el país. En ese sentido, el MOPC y la AMET han comenzado a trabajar conjuntamente en varias campañas, habiendo obteniendo ya resultados medibles.

Con el fin de potenciar aún más el alcance de nuestras acciones, hemos iniciado un Programa de Protección y Asistencia Vial Integral para abordar aquellos aspectos que requieren de atención urgente. Estos aspectos incluyen reformas institucionales y legales, fortalecimiento de nuestras capacidades de expansión y mantenimiento de la red vial y de gestión y fiscalización del tránsito, y realizar inversiones diferidas en señalización y equipamiento.

Consultas realizadas al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) nos han permitido conocer la buena disposición de esa institución para conceder una cooperación técnica al MOPC y la AMET que permita avanzar los temas arriba mencionados, por lo que tenemos a bien solicitarle interponer sus buenos oficios para tramitar con el BID dicha cooperación técnica a fines de destinarla al uso del Programa de Protección y Asistencia Vial Integral que nos ocupa.

Con sentimientos de consideración y estima, se despide,

Atentamente,

GONZALO CASTILLO TERRERO

Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones

GCT/mfe

Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo

Mesa de Entrada No. 2

Recibido por Niahl
Fecha 01/08/2013 Hora 12:57

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONSULTORÍA DE ALTO NIVEL
APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
“FORMULACIÓN DE UNA POLÍTICA Y DE UNA ESTRATEGIA NACIONAL DE CORTO PLAZO
PARA LA REDUCCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD Y LAS MUERTES POR ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN REPÚBLICA DOMINICANA”

Antecedentes

Diagnósticos realizados por el Banco, y fundamentalmente el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013” de la Organización Mundial de la Salud, indican para República Dominicana la necesidad de trabajar inmediatamente un conjunto de temas vitales para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, entre los que destacan:

- i) Elaborar una política y una estrategia nacional para seguridad vial (idealmente se deberá elaborar en el futuro un Plan Nacional de Seguridad Vial);
- ii) Diseñar y poner en funcionamiento un Consejo Nacional de Seguridad Vial;
- iii) Implementar un Observatorio de Accidentalidad integrado al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI);
- iv) Fortalecer las agencias públicas vinculadas a la seguridad vial, particularmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC); la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET); el Ministerio de Salud Pública (MSP); y el Ministerio de Educación (ME); y
- v) Realizar auditorías técnicas para la mejor gestión y fiscalización del tránsito urbano y en carreteras, para la identificación de puntos negros de accidentalidad y para la incorporación de mejores especificaciones de señalización, diseño y construcción.

Hasta el momento, el MOPC y la AMET han asumido la mayor parte de la responsabilidad de mejorar las condiciones de seguridad de la vialidad del país y de reducir la accidentalidad. Representantes de ambas instituciones han participado en varios foros regionales con el auspicio del Banco, lo cual ha resultado en una exposición que luego favoreció el trabajo conjunto para impulsar varias campañas, habiendo obtenido algunos resultados. Sin embargo, este trabajo todavía ocurre en ausencia de una visión estratégica más amplia; y sin un programa para la medición, el reporte de resultados y la evaluación de las estrategias aplicadas. Adicionalmente, no se ha logrado el involucramiento pleno de las autoridades de salud y educación.

Con esas preocupaciones en mente, en agosto de 2013 el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD) solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una Cooperación Técnica No Reembolsable (CT) para, a la luz de las mejores prácticas internacionales, movilizar apoyo para potenciar el alcance de las acciones emprendidas. Pero fundamentalmente la CT ha sido solicitada para iniciar el proceso de formular de manera integrada una política, una estrategia, una institucionalidad, unas relaciones funcionales y unas herramientas para el tratamiento de la Seguridad Vial en el país. Se espera que además de los aspectos anteriores, la CT permita identificar inversiones diferidas en infraestructura, señalización, equipamiento y sistemas, y también generar elementos para la mejor inclusión de la dimensión de la seguridad vial en el Plan de Seguridad Ciudadana que impulsa la Presidencia.

Los objetivos concretos de la CT son:

- i) la formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial;
- ii) la implementación de sus aspectos relevantes urgentes; y
- iii) la elaboración de un programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

Como parte de los dos primeros objetivos, la CT incluye la Actividad 1.1: “Formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial”. Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar en la formulación de una política y de una estrategia nacional de corto plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito. El resultado de esta actividad será la “Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito”.

Los servicios incluyen también la elaboración de los TdR de las Asistencias Técnicas Puntuales de la Actividad 2.2.1: “Consultorías de alto nivel de apoyo al MOPC, a la AMET, al MSP y al ME en el desarrollo y la implementación de las medidas de estrategia de corto plazo de su responsabilidad para la reducción urgente de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito”.

Los servicios incluirán: i) asesoramiento experto específico; ii) presentación de casos de estudio; iii) levantamiento de datos relevantes; iv) actividades de consulta; y v) facilitación y formación de consenso entre los actores relevantes.

Objetivos de la Consultoría

- Presentar a los actores relevantes de RD las mejores prácticas internacionales en materia de política, estrategia, institucionalidad y marco legal para la seguridad vial.
- Formular la “Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito”.
- Elaborar TdR para consultorías de alto nivel de apoyo al MOPC, a la AMET, al MSP y al ME en el desarrollo y la implementación de las medidas de estrategia de corto plazo de su responsabilidad para la reducción urgente de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

Modalidad

Para alcanzar los objetivos de la Consultoría se contratará un Equipo de Consultores (Equipo), integrado por tres especialistas internacionales de alto nivel. Uno de ellos asumirá el rol de Coordinador, y velará por que el Equipo cumpla con los objetivos de la Consultoría y elabore en tiempo y forma los productos solicitados. El equipo estará conformado por los siguientes consultores:

- Un Coordinador especialista en políticas e institucionalidad de seguridad vial.
- Un especialista en aspectos normativos y de fiscalización de la seguridad vial.
- Un especialista en aspectos de salud y educación de la seguridad vial.

Las tareas a desarrollar por el Equipo de Consultores se describe más abajo. Las responsabilidades de cada uno en cada las tareas a realizar, se establecen al final de este documento.

Calificaciones de los Consultores

Los Consultores deberán: (i) contar con un grado académico en derecho, economía, planificación, ingeniería o administración; (ii) contar con experiencia en procesos de fortalecimiento y capacitación en el sector seguridad vial; y (iii) contar con más de 15 años de experiencia general. Experiencia deseable: haber trabajado en proyectos o estudios de seguridad vial en el ámbito latinoamericano. Excelente dominio del castellano.

Tareas de la Consultoría

El Equipo desarrollará las siguientes Tareas:

- a. **Tarea1: Levantamiento de antecedentes.** El Equipo procederá a levantar información relevante a los objetivos de la Consultoría, tanto de experiencias internacionales consideradas como buenas prácticas, así como de la situación institucional y legal de la seguridad vial en RD. El levantamiento incluirá la revisión de documentación, así como entrevistas directas con actores relevantes en RD.
- b. **Tarea 2: Presentación de buenas prácticas y lineamientos sugeridos.** Con base en la tarea anterior, el Equipo presentará a los actores relevantes de RD los casos que representan buenas prácticas internacionales en los sectores que se hayan identificado como deficientes en RD. Se presentará también un esbozo de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial que el Equipo considere recomendable para RD. Se buscará la validación de ese esbozo para continuar con las demás tareas de la Consultoría.
- c. **Tarea3: Formulación de la “Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito”.** Con base en las tareas anteriores, el Equipo trabajará con los actores relevantes para avanzar en la formulación de la Estrategia. El trabajo implica la realización de sesiones de trabajo, talleres, consultas, entrevistas y trabajo a realizar por los mismos actores. La estrategia de corto plazo será concebida a la luz de los lineamientos de una ENSV, que serán debidamente citados. La estrategia de corto plazo deberá indicar acciones, responsables, costos, cronograma, mecanismos de seguimiento y forma de medición de resultados e impactos.

Además de presentar la estrategia que se recomendará para ser impulsada por el Gobierno Nacional al más alto nivel, particularmente se identificarán las acciones a emprender en el corto plazo por el MOPC, la AMET, el MSP y el ME.
- d. **Tarea 4: Elaboración de TdR para consultorías de alto nivel de apoyo al MOPC, a la AMET, al MSP y al ME.** Con base en la tarea anterior, el Equipo elaborará los TdR de las consultorías necesarias para que el MOPC, la AMET, el MSP y el ME avancen con el desarrollo y la implementación de las medidas de estrategia de corto plazo de su responsabilidad para la reducción urgente de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

El Equipo deberá también coordinar con el Consultor que estará a cargo de la “Consultoría de alto nivel para el diseño y puesta en funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial”. Esta consultoría ocurrirá con cierto grado de simultaneidad con la presente.

Informes y Productos

El Equipo presentará cuatro informes:

- **Informe No. 1: Informe Inicial.** A presentar a las 4 semanas de iniciada la consultoría. El informe debe incluir un resumen de los diagnósticos y del trabajo realizado hasta ese punto, así como un cronograma actualizado del trabajo remanente.
- **Informe No. 2: Informe de Avance.** A presentar a las 12 semanas de iniciada la consultoría. El informe debe incluir un resumen del trabajo realizado hasta ese punto y los resultados de la Tarea 1.
- **Informe No. 3: Borrador del Informe Final.** A presentar a las 20 semanas de iniciada la consultoría. El informe debe incluir un resumen del trabajo realizado y los resultados finales de las Tareas 2 y 3.
- **Informe No. 4: Informe Final.** A presentar a las 24 semanas de iniciada la consultoría. El informe debe incluir las observaciones y correcciones sugeridas por el Banco y los beneficiarios al Borrador del Informe Final. Este informe incluirá una presentación en formato PowerPoint, condensando el alcance del estudio, el trabajo realizado y los resultados y recomendaciones formuladas. También incluirá los TdR solicitados en la Tarea 4.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como antecedentes, actas de reunión, información de base y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office.

Calendario de pagos

Los pagos se realizarán según el siguiente calendario:

- Pago No. 1: Anticipo equivalente al 10% del monto del contrato, con la presentación de un programa de trabajo.
- Pago No. 2: Equivalente al 25% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 1.
- Pago No. 3: Equivalente al 25% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 2.
- Pago No. 4: Equivalente al 25% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 3.
- Pago No. 5: Equivalente al 15% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 4.

Coordinación y Supervisión

El Equipo coordinará sus actividades con el Especialista de Transporte del Banco en RD y con el funcionario del MOPC designado para cooperar con la supervisión de la CT.

Características de la consultoría

Consultoría en grupo. Consultores internacionales.

Modalidad: Contratos individuales a suma alzada.

Duración del contrato: Marzo 2014 – Septiembre 2014.

Nivel de esfuerzo: 9 H-Mes en total

Lugar de trabajo: RD y domicilio de los consultores

Los contratos de cada miembro del Equipo serán contratos a suma alzada, que serán pagos con el mismo cronograma de pagos para todos los consultores. El pago por suma alzada incluye todos los honorarios, viáticos, gastos de transporte internacional y local, costos de entrevistas y consultas, adquisición y procesamiento de información, edición y reproducción de informes y demás gastos en que incurra cada consultor para la realización de su trabajo. Cada consultor será responsable por el pago de los tributos o impuestos que la legislación de su país de origen le imponga.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADES

Simbología: C - Coordina, E - Ejecuta, A - Apoya

Tareas	Coordinador Especialista en Seguridad Vial	Especialista en aspectos normativos y de fiscalización	Especialista en salud y educación
Tarea 1: Levantamiento de antecedentes	C/E	E	E
Tarea 2: Presentación de buenas prácticas y lineamientos sugeridos.	C/E	E	E
Tarea 3: Formulación de la “Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito”.	C/E	A	A
Tarea 4: Elaboración de TdR para consultorías de alto nivel de apoyo al MOPC, a la AMET, al MSP y al ME.	C/E	E	E
	4 H-Mes	2.5 H-Mes	2.5 H-Mes

**TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONSULTORÍA DE ALTO NIVEL
APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
“DISEÑO Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
EN REPÚBLICA DOMINICANA”**

Antecedentes

Diagnósticos realizados por el Banco, y fundamentalmente el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013” de la Organización Mundial de la Salud, indican para República Dominicana la necesidad de trabajar inmediatamente un conjunto de temas vitales para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, entre los que destacan:

- i) Elaborar una política y una estrategia nacional para seguridad vial (idealmente se deberá elaborar en el futuro un Plan Nacional de Seguridad Vial);
- ii) Diseñar y poner en funcionamiento un Consejo Nacional de Seguridad Vial;
- iii) Implementar un Observatorio de Accidentalidad integrado al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI);
- iv) Fortalecer las agencias públicas vinculadas a la seguridad vial, particularmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC); la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET); el Ministerio de Salud Pública (MSP); y el Ministerio de Educación (ME); y
- v) Realizar auditorías técnicas para la mejor gestión y fiscalización del tránsito urbano y en carreteras, para la identificación de puntos negros de accidentalidad y para la incorporación de mejores especificaciones de señalización, diseño y construcción.

Hasta el momento, el MOPC y la AMET han asumido la mayor parte de la responsabilidad de mejorar las condiciones de seguridad de la vialidad del país y de reducir la accidentalidad. Representantes de ambas instituciones han participado en varios foros regionales con el auspicio del Banco, lo cual ha resultado en una exposición que luego favoreció el trabajo conjunto para impulsar varias campañas, habiendo obtenido algunos resultados. Sin embargo, este trabajo todavía ocurre en ausencia de una visión estratégica más amplia; y sin un programa para la medición, el reporte de resultados y la evaluación de las estrategias aplicadas. Adicionalmente, no se ha logrado el involucramiento pleno de las autoridades de salud y educación.

Con esas preocupaciones en mente, en agosto de 2013 el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD) solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una Cooperación Técnica No Reembolsable (CT) para, a la luz de las mejores prácticas internacionales, movilizar apoyo para potenciar el alcance de las acciones emprendidas. Pero fundamentalmente la CT ha sido solicitada para iniciar el proceso de formular de manera integrada una política, una estrategia, una institucionalidad, unas relaciones funcionales y unas herramientas para el tratamiento de la Seguridad Vial en el país. Se espera que además de los aspectos anteriores, la CT permita identificar inversiones diferidas en infraestructura, señalización, equipamiento y sistemas, y también generar elementos para la mejor inclusión de la dimensión de la seguridad vial en el Plan de Seguridad Ciudadana que impulsa la Presidencia.

Los objetivos concretos de la CT son:

- i) la formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial;
- ii) la implementación de sus aspectos relevantes urgentes; y
- iii) la elaboración de un programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

Como parte del primer objetivo y del interés de las autoridades nacionales de fortalecerse, la CT incluye la Actividad 1.2: “Diseño y puesta en funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial”. Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar en el diseño y puesta en funcionamiento del CNSV, incluyendo su manual de funcionamiento, estructura, presupuesto, etc. El resultado de esta actividad será el CNSV diseñado y listo para operar.

Objetivos de la Consultoría

- Presentar a los actores relevantes de RD las mejores prácticas internacionales en materia de gestión institucional de alto nivel de la seguridad vial.
- Elaborar una propuesta de “Consejo Nacional de Seguridad Vial”, incluyendo los elementos operativos que permitan a las autoridades su puesta en funcionamiento inmediato.

Calificaciones del consultor

El Consultor deberá: (i) contar con un grado académico en derecho, economía, planificación, ingeniería o administración; (ii) contar con experiencia en procesos de fortalecimiento de capacidades públicas y capacitación; y (iii) contar con más de 15 años de experiencia general. Experiencia deseable: haber trabajado en proyectos de reforma del Estado en América Latina. Excelente dominio del castellano.

Tareas de la consultoría

El consultor desarrollará las siguientes tareas:

- a. **Levantamiento de antecedentes.** El Consultor procederá a levantar información relevante a los objetivos de la Consultoría, tanto de experiencias internacionales consideradas como buenas prácticas, así como de la situación de la gestión institucional de la seguridad vial en RD. El levantamiento incluirá la revisión de documentación, así como entrevistas directas con actores relevantes en RD.
- b. **Presentación de buenas prácticas y recomendaciones.** Con base en la tarea anterior, el Consultor presentará a los actores relevantes de RD los casos que representan buenas prácticas internacionales en materia de gestión institucional de la seguridad vial. Se presentará también un esbozo de “Consejo Nacional de Seguridad Vial” que el Consultor considere recomendable para RD. Se buscará la validación de ese esbozo para continuar con las demás tareas de la Consultoría.
- c. **Propuesta de “Consejo Nacional de Seguridad Vial”.** Con base en las tareas anteriores, el Consultor trabajará con los actores relevantes para avanzar en la formulación de la propuesta de CNSV. El trabajo implica la realización de sesiones de trabajo, talleres, consultas, entrevistas y trabajo a realizar por los mismos actores. La propuesta será concebida a la luz de los lineamientos de una “Estrategia Nacional de Seguridad Vial”, a desarrollar simultáneamente con la consultoría y que serán debidamente citados. Además del manual de funcionamiento, la estructura y el

presupuesto del CNSV, la propuesta deberá indicar acciones de alto nivel necesarias, responsables, costos y cronograma.

El Consultor deberá también coordinar con el Equipo que estará a cargo de la “Consultoría de alto nivel para la Formulación de una Política y de una Estrategia Nacional de Corto Plazo para la Reducción de la Accidentalidad y las Muertes por Accidentes de Tránsito”. Esta consultoría ocurrirá con cierto grado de simultaneidad con la presente.

Informes y Productos

El consultor presentará tres informes:

- **Informe No. 1: Antecedentes y diagnóstico.** A presentar a las 4 semanas de iniciada la consultoría.
- **Informe No. 2: Borrador de Propuesta de “Consejo Nacional de Seguridad Vial”.** A presentar a las 10 semanas de iniciada la consultoría.
- **Informe No. 3: Propuesta de “Consejo Nacional de Seguridad Vial”.** A presentar a las 14 semanas de iniciada la consultoría. El informe debe incluir las observaciones y correcciones sugeridas por el Banco y los beneficiarios al Borrador de Propuesta. Este informe incluirá una presentación en formato PowerPoint, condensando el alcance del estudio, el trabajo realizado y los resultados y recomendaciones formuladas.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como antecedentes, actas de reunión, información de base y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office.

Calendario de pago

Los pagos se realizarán según el siguiente calendario:

- Pago No. 1: Anticipo equivalente al 10% del monto del contrato, con la presentación de un programa de trabajo.
- Pago No. 2: Equivalente al 25% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 1.
- Pago No. 3: Equivalente al 45% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 2.
- Pago No. 4: Equivalente al 20% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 3.

Coordinación

El consultor coordinará sus actividades con el Especialista de Transporte del Banco en RD y con el funcionario del MOPC designado para cooperar con la supervisión de la CT.

Características de la consultoría

Consultoría individual. Consultor internacional.

Modalidad: Contrato a suma alzada.

Duración del contrato: Junio 2014 – Octubre 2014.

Nivel de esfuerzo: 3.5 H-Mes.

Lugar de trabajo: RD y domicilio del consultor.

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONSULTORÍA DE ALTO NIVEL
APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
“DISEÑO Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD
VIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA”

Antecedentes

Diagnósticos realizados por el Banco, y fundamentalmente el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013” de la Organización Mundial de la Salud, indican para República Dominicana la necesidad de trabajar inmediatamente un conjunto de temas vitales para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, entre los que destacan:

- i) Elaborar una política y una estrategia nacional para seguridad vial (idealmente se deberá elaborar en el futuro un Plan Nacional de Seguridad Vial);
- ii) Diseñar y poner en funcionamiento un Consejo Nacional de Seguridad Vial;
- iii) Implementar un Observatorio de Accidentalidad integrado al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI);
- iv) Fortalecer las agencias públicas vinculadas a la seguridad vial, particularmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC); la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET); el Ministerio de Salud Pública (MSP); y el Ministerio de Educación (ME); y
- v) Realizar auditorías técnicas para la mejor gestión y fiscalización del tránsito urbano y en carreteras, para la identificación de puntos negros de accidentalidad y para la incorporación de mejores especificaciones de señalización, diseño y construcción.

Hasta el momento, el MOPC y la AMET han asumido la mayor parte de la responsabilidad de mejorar las condiciones de seguridad de la vialidad del país y de reducir la accidentalidad. Representantes de ambas instituciones han participado en varios foros regionales con el auspicio del Banco, lo cual ha resultado en una exposición que luego favoreció el trabajo conjunto para impulsar varias campañas, habiendo obtenido algunos resultados. Sin embargo, este trabajo todavía ocurre en ausencia de una visión estratégica más amplia; y sin un programa para la medición, el reporte de resultados y la evaluación de las estrategias aplicadas. Adicionalmente, no se ha logrado el involucramiento pleno de las autoridades de salud y educación.

Con esas preocupaciones en mente, en agosto de 2013 el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD) solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una Cooperación Técnica No Reembolsable (CT) para, a la luz de las mejores prácticas internacionales, movilizar apoyo para potenciar el alcance de las acciones emprendidas. Pero fundamentalmente la CT ha sido solicitada para iniciar el proceso de formular de manera integrada una política, una estrategia, una institucionalidad, unas relaciones funcionales y unas herramientas para el tratamiento de la Seguridad Vial en el país. Se espera que además de los aspectos anteriores, la CT permita identificar inversiones diferidas en infraestructura, señalización, equipamiento y sistemas, y también generar elementos para la mejor inclusión de la dimensión de la seguridad vial en el Plan de Seguridad Ciudadana que impulsa la Presidencia.

Los objetivos concretos de la CT son:

- i) la formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial;
- ii) la implementación de sus aspectos relevantes urgentes; y
- iii) la elaboración de un programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

Como parte del primer objetivo y del interés de las autoridades nacionales de fortalecerse, la CT incluye la Actividad 2.1: “Diseño y puesta en funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial”. Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar en el diseño y puesta en funcionamiento del ONSV, incluyendo desarrollos informáticos y tecnológicos, capacitaciones, e investigaciones y encuestas complementarias. El resultado de esta actividad será el Observatorio Nacional de Seguridad Vial diseñado y listo para operar.

Debido a que la AMET es en la actualidad la encargada de recoger y producir información estadística en materia de seguridad vial, se entiende que en una primera etapa el ONSV deberá radicarse y operar en su seno. Para tal tarea, además de esta Consultoría, AMET podrá contar con el apoyo de otras instituciones del Estado, la academia u ONGs vinculadas al tema. Una de las preocupaciones de la Consultoría será la de garantizar compatibilidad plena del ONSV con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

Objetivos de la Consultoría

- Presentar a los actores relevantes de RD las mejores prácticas internacionales en materia de gestión de información estadística sobre seguridad vial.
- Elaborar una propuesta de “Observatorio Nacional de Seguridad Vial”, incluyendo los elementos operativos que permitan a las autoridades su puesta en funcionamiento inmediato.
- Elaborar TdR para consultorías complementarias necesarias para la puesta en funcionamiento del ONSV.

Calificaciones del consultor

El Consultor deberá: (i) contar con un grado académico en derecho, economía, planificación, ingeniería o administración; (ii) contar con experiencia en desarrollo de herramientas para registro y reporte de información estadística; y (iii) contar con más de 15 años de experiencia general. Experiencia deseable: estar familiarizado con la iniciativa OISEVI y/o haber trabajado en proyectos de montaje de repositorios de información de seguridad vial. Excelente dominio del castellano.

Tareas de la consultoría

El consultor desarrollará las siguientes tareas:

- a. **Levantamiento de antecedentes.** El Consultor procederá a levantar información relevante a los objetivos de la Consultoría, tanto de experiencias internacionales consideradas como buenas prácticas, así como de la situación de la gestión de la información estadística de seguridad vial en RD. El levantamiento incluirá la revisión de documentación, así como entrevistas directas con actores relevantes en RD.
- b. **Presentación de buenas prácticas y recomendaciones.** Con base en la tarea anterior, el Consultor presentará a los actores relevantes de RD los casos que representan

buenas prácticas internacionales en materia de gestión de información estadística de seguridad vial. Se presentará también un esbozo de “Observatorio Nacional de Seguridad Vial” que el Consultor considere recomendable para RD. Se buscará la validación de ese esbozo para continuar con las demás tareas de la Consultoría.

- c. **Propuesta de “Observatorio Nacional de Seguridad Vial”.** Con base en las tareas anteriores, el Consultor trabajará con los actores relevantes para avanzar en la formulación de la propuesta de ONSV. El trabajo implica la realización de sesiones de trabajo, talleres, consultas, entrevistas y trabajo a realizar por los mismos actores. Además del manual de funcionamiento, la estructura y el presupuesto del ONSV, la propuesta incluirá un programa de trabajo, responsables, costos y cronograma para estudios o consultorías complementarias.
- d. **Elaboración de TdR para consultorías complementarias necesarias para la puesta en funcionamiento del ONSV.** Con base en la tarea anterior, el Consultor elaborará los TdR de las consultorías necesarias para lograr la conformación y funcionamiento del ONSV. Estas consultorías incluirán, a manera de ejemplo, desarrollos informáticos y tecnológicos, capacitaciones, investigaciones, y encuestas complementarias e interpretación de resultados.

Informes y Productos

El consultor presentará tres informes:

- **Informe No. 1: Antecedentes y diagnóstico.** A presentar a las 4 semanas de iniciada la consultoría.
- **Informe No. 2: Borrador de Propuesta de “Observatorio Nacional de Seguridad Vial”.** A presentar a las 10 semanas de iniciada la consultoría.
- **Informe No. 3: Propuesta de “Observatorio Nacional de Seguridad Vial”.** A presentar a las 14 semanas de iniciada la consultoría. Este informe incluirá las observaciones y correcciones sugeridas por el Banco y los beneficiarios al Borrador de Propuesta. Este informe incluirá una presentación en formato PowerPoint, condensando el alcance del estudio, el trabajo realizado y los resultados y recomendaciones formuladas. También incluirá los TdR solicitados en la Tarea “d”.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como antecedentes, actas de reunión, información de base y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office.

Calendario de pago

Los pagos se realizarán según el siguiente calendario:

- Pago No. 1: Anticipo equivalente al 10% del monto del contrato, con la presentación de un programa de trabajo.
- Pago No. 2: Equivalente al 25% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 1.
- Pago No. 3: Equivalente al 45% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 2.

- Pago No. 4: Equivalente al 20% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 3.

Coordinación

El consultor coordinará sus actividades con el Especialista de Transporte del Banco en RD y con el funcionario del MOPC designado para cooperar con la supervisión de la CT.

Características de la consultoría

Consultoría individual. Consultor internacional.

Modalidad: Contrato a suma alzada.

Duración del contrato: Abril 2014 – Agosto 2014.

Nivel de esfuerzo: 3.5 H-Mes.

Lugar de trabajo: RD y domicilio del consultor.

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONSULTORÍA DE ALTO NIVEL
APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
“AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL Y ELABORACIÓN DE UN PROGRAMA DE INVERSIONES DE
CORTO Y MEDIANO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD Y LAS MUERTES
POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN REPÚBLICA DOMINICANA”

Antecedentes

Diagnósticos realizados por el Banco, y fundamentalmente el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013” de la Organización Mundial de la Salud, indican para República Dominicana la necesidad de trabajar inmediatamente un conjunto de temas vitales para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, entre los que destacan:

- i) Elaborar una política y una estrategia nacional para seguridad vial (idealmente se deberá elaborar en el futuro un Plan Nacional de Seguridad Vial);
- ii) Diseñar y poner en funcionamiento un Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV);
- iii) Implementar un Observatorio de Accidentalidad integrado al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI);
- iv) Fortalecer las agencias públicas vinculadas a la seguridad vial, particularmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC); la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET); el Ministerio de Salud Pública (MSP); y el Ministerio de Educación (ME); y
- v) Realizar auditorías técnicas para la mejor gestión y fiscalización del tránsito urbano y en carreteras, para la identificación de puntos negros de accidentalidad y para la incorporación de mejores especificaciones de señalización, diseño y construcción.

Hasta el momento, el MOPC y la AMET han asumido la mayor parte de la responsabilidad de mejorar las condiciones de seguridad de la vialidad del país y de reducir la accidentalidad. Representantes de ambas instituciones han participado en varios foros regionales con el auspicio del Banco, lo cual ha resultado en una exposición que luego favoreció el trabajo conjunto para impulsar varias campañas, habiendo obtenido algunos resultados. Sin embargo, este trabajo todavía ocurre en ausencia de una visión estratégica más amplia; y sin un programa para la medición, el reporte de resultados y la evaluación de las estrategias aplicadas. Adicionalmente, no se ha logrado el involucramiento pleno de las autoridades de salud y educación.

Con esas preocupaciones en mente, en agosto de 2013 el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD) solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una Cooperación Técnica No Reembolsable (CT) para, a la luz de las mejores prácticas internacionales, movilizar apoyo para potenciar el alcance de las acciones emprendidas. Pero fundamentalmente la CT ha sido solicitada para iniciar el proceso de formular de manera integrada una política, una estrategia, una institucionalidad, unas relaciones funcionales y unas herramientas para el tratamiento de la Seguridad Vial en el país. Se espera que además de los aspectos anteriores, la CT permita identificar inversiones diferidas en infraestructura, señalización, equipamiento y sistemas, y también generar elementos para la mejor inclusión de la dimensión de la seguridad vial en el Plan de Seguridad Ciudadana que impulsa la Presidencia.

Los objetivos concretos de la CT son:

- i) la formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia Nacional de Seguridad Vial;
- ii) la implementación de sus aspectos relevantes urgentes; y
- iii) la elaboración de un programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.

Como parte del tercer objetivo, la CT incluye la Actividad 2.3: “Programa de inversiones de corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito”. Esta actividad financiará servicios de consultoría de alto nivel para auditorías de seguridad vial y para apoyar al MOPC, como coordinador de esta CT, a condensar en un informe que se presentará al Consejo Nacional de Seguridad Vial, las inversiones identificadas durante la realización de la CT. El resultado de esta actividad será el programa de inversiones, incluyendo montos, cronograma (corto y mediano plazo), responsables, justificación a nivel de pre-inversión e indicadores de resultado e impacto.

Objetivos de la Consultoría

- Realizar auditorías de seguridad vial en carreteras interurbanas y en tres ciudades del país para verificar necesidades, malas prácticas y problemas potenciales.
- Presentar a los actores relevantes de RD las mejores prácticas internacionales en materia de gestión de la seguridad en infraestructura vial.
- Elaborar un programa comprensivo de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito, incluyendo montos, cronograma (corto y mediano plazo), responsables, justificación a nivel de pre-inversión e indicadores de resultado e impacto. Este programa se elaborará con base en los resultados de las demás consultorías financiadas por la CT.

Calificaciones del consultor

El Consultor deberá: (i) contar con un grado académico en economía, planificación o ingeniería; (ii) contar con experiencia en auditorías de seguridad vial; y (iii) contar con más de 15 años de experiencia general. Experiencia deseable: haber trabajado en auditorías viales en el ámbito latinoamericano. Excelente dominio del castellano.

Tareas de la consultoría

El consultor desarrollará las siguientes tareas:

- a. **Levantamiento de antecedentes.** El Consultor procederá a levantar información relevante a los objetivos de la Consultoría, tanto de experiencias internacionales consideradas como buenas prácticas, así como de la situación de la gestión de la seguridad en infraestructura vial en RD. El levantamiento incluirá la revisión de documentación, entrevistas directas con actores relevantes en RD y visitas de campo en RD para registrar y documentar con ejemplos concretos los casos a citar.

En segundo lugar, el consultor trabajará con el Especialista de Transporte del Banco en RD y con el funcionario del MOPC designado para la supervisión de la CT, de manera de recoger y analizar los resultados de las demás consultorías financiadas por la CT.

- b. **Presentación de buenas prácticas y recomendaciones.** Con base en la tarea anterior, el Consultor presentará a los actores relevantes de RD los casos que representan buenas prácticas internacionales en materia de gestión de la seguridad en infraestructura vial y presentará a nivel de idea sus recomendaciones para RD.
- c. **Propuesta de “Programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito”.** Con base en las tareas anteriores, el Consultor trabajará con los actores relevantes para avanzar en la formulación del programa de inversiones corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito. El trabajo implica la realización de sesiones de trabajo, talleres, consultas, entrevistas y trabajo a realizar por los mismos actores para validar de forma final los resultados de las demás consultorías y las propuestas adicionales que pueda realizar el Consultor.

La propuesta incluirá: i) un programa de trabajo, responsables, costos y cronograma de implementación para las agencias a cargo de llevar adelante el programa de inversiones; y ii) el programa de inversiones en sí mismo, indicando para cada acción los montos, responsables, justificación a nivel de pre-inversión y posible fuente de financiamiento. El programa de inversiones en su conjunto contendrá las acciones priorizadas y divididas en dos cronogramas, uno de corto y otro de mediano plazo. El programa de inversiones deberá también resumir un conjunto de indicadores de resultado e impacto a reportar y socializar.

Informes y Productos

El consultor presentará tres informes:

- **Informe No. 1: Antecedentes y diagnóstico.** A presentar a las 4 semanas de iniciada la consultoría.
- **Informe No. 2: Borrador de “Programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito”.** A presentar a las 7 semanas de iniciada la consultoría.
- **Informe No. 3: “Programa de inversiones para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito”.** A presentar a las 9 semanas de iniciada la consultoría. Este informe incluirá las observaciones y correcciones sugeridas por el Banco y los beneficiarios al Borrador de Programa. Este informe incluirá una presentación en formato PowerPoint, condensando el alcance del estudio, el trabajo realizado y los resultados y recomendaciones formuladas.

Estos informes incluirán en anexo todos los documentos complementarios generados por el consultor, tales como antecedentes, actas de reunión, información de base y cualquier otro que se genere como resultado de las actividades. Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato pdf, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office.

Calendario de pago

Los pagos se realizarán según el siguiente calendario:

- **Pago No. 1: Anticipo equivalente al 15% del monto del contrato, con la presentación de un programa de trabajo.**

- Pago No. 2: Equivalente al 30% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 1.
- Pago No. 3: Equivalente al 40% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 2.
- Pago No. 4: Equivalente al 15% del monto del contrato, con la aprobación del Informe No. 3.

Coordinación

El consultor coordinará sus actividades con el Especialista de Transporte del Banco en RD y con el funcionario del MOPC designado para cooperar con la supervisión de la CT.

Características de la consultoría

Consultoría individual. Consultor internacional.

Modalidad: Contrato a suma alzada.

Duración del contrato: Enero 2015 – Marzo 2015.

Nivel de esfuerzo: 2.25 H-Mes.

Lugar de trabajo: RD y domicilio del consultor.

APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

PLAN DE ADQUISICIONES | Período: Enero 2014 a Septiembre 2015

Ejecutor	Nombre Organismo Sub-Ejecutor (si aplica)	Iniciales Organismo Sub-ejecutor
Banco Interamericano de Desarrollo (a través de TSP/CDR)	No aplica	No aplica

COMPONENTES? (SI / NO)	Nombre de los componentes (listar por numero o letra)
SI	Componente 1: Estrategia Nacional de Seguridad Vial
	Componente 2: Fortalecimiento institucional

1. Cobertura del Plan de Adquisiciones		
Dato	Desde	Hasta
Cobertura del Plan de Adquisiciones:	Enero 2014	Septiembre 2015

2. Versión del Plan de Adquisiciones	
Versión Noviembre 2013:	Versión inicial

3. Tipos de Gasto		
Categoría de adquisición	Monto financiado por el Banco	Monto total proyecto (incluyendo contraparte)
Obras	-	-
Bienes	-	-
Servicios de No Consultoría	-	-
Capacitación	-	-
Gastos Operativos (*)	-	US\$50.000
Consultoría (firmas + individuos)	US\$500.000	US\$500.000
Transferencias	-	-
Sub-proyectos Comunitarios	-	-
Gastos Financieros	-	-
Supervisión del Banco	-	-
No asignados	-	-
Total	US\$500.000	US\$550.000

(*) Aporte local que será contabilizado en especie y corresponde al costo de estudios complementarios que comisionen los diferentes beneficiarios, el costo de recursos humanos de contrapartida, espacio físico, consumibles, talleres, etc.

4. Componentes		
Componente de inversión	Monto financiado por el Banco	Monto total proyecto (incluyendo contraparte)
Componente 1: Estrategia Nacional de Seguridad Vial	US\$220.000	US\$220.000
Componente 2: Fortalecimiento institucional	US\$280.000	US\$280.000
Supervisión del Banco	-	-
Gastos Operativos	-	US\$50.000
Total	US\$500.000	US\$550.000

CONSULTORÍAS INDIVIDUALES													
Ejecutor	Actividad	Descripción adicional	Método de adquisición	Número de proceso	Monto estimado			Cantidad estimada de consultores	Componente asociado	Método de revisión	Fechas		Comentarios
					Monto estimado US\$	Monto estimado % BID	Monto estimado o % contrap				No objeción TdR	Firma del contrato	
BID	1.1	Consultoría de alto nivel para la formulación de una política y de una estrategia nacional de corto plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.	Comparación de calificaciones (3CV)	CI-01	160.000	100%	0%	3	Comp. 1	Ex-Ante	Feb 2014	Mar 2014	Ver Nota (1)
BID	1.2	Consultoría de alto nivel para el diseño y puesta en funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial.	Comparación de calificaciones (3CV)	CI-02	60.000	100%	0%	1	Comp. 1	Ex-Ante	May 2014	Jun 2014	Ver Nota (2)
BID	2.1.1	Consultoría de alto nivel para el diseño y puesta en funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.	Comparación de calificaciones (3CV)	CI-03	62.000	100%	0%	1	Comp. 2	Ex-Ante	Mar 2014	Abr 2014	Ver Nota (3)
BID	2.1.2	Consultorías para desarrollos informáticos y tecnológicos, capacitaciones, investigaciones, encuestas complementarias e interpretación de resultados.	Comparación de calificaciones (3CV)	Varios procesos	58.000	100%	0%	Varios	Comp. 2	Ex-Ante	Jun 2014	Sep 2014	Ver Nota (4)

CONSULTORÍAS INDIVIDUALES													
Ejecutor	Actividad	Descripción adicional	Método de adquisición	Número de proceso	Monto estimado			Cantidad estimada de consultores	Componente asociado	Método de revisión	Fechas		Comentarios
					Monto estimado US\$	Monto estimado % BID	Monto estimado o % contrap				No objeción TdR	Firma del contrato	
BID	2.2.1	Consultorías de alto nivel de apoyo al MOPC, a la AMET, al MSP y al ME en el desarrollo y la implementación de las medidas de estrategia de corto plazo de su responsabilidad para la reducción urgente de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.	Comparación de calificaciones (3CV)	Varios procesos	80.000	100%	0%	4	Comp. 2	Ex-Ante	Jun 2014	Sep 2014	Ver Nota (5)
BID	2.3	Consultoría de alto nivel para auditorías de seguridad vial y para la elaboración de un programa de inversiones de corto y mediano plazo para la reducción de la accidentalidad y las muertes por accidentes de tránsito.	Comparación de calificaciones (3CV)	CI-04	40.000	100%	0%	1	Comp. 2	Ex-Ante	Oct 2014	Ene 2015	Ver Nota (6)

Nota (1): Para esta Actividad se prevé la contratación de un grupo de tres consultores, que será liderado por uno de ellos, y que en conjunto tendrán la responsabilidad de elaborar el producto de la actividad y los TdR de las Asistencias Técnicas Puntuales de la Actividad 2.2.1. Se estima un esfuerzo total de 9 H-M. El costo incluye honorarios, viajes y viáticos.

Nota (2): Se estima un esfuerzo de 3.5 H-M. El costo incluye honorarios, viajes y viáticos.

Nota (3): Además del diseño y otras tareas para poner en funcionamiento el ONSV, esta consultoría proveerá los términos de referencia para las demás consultorías de la Actividad 2.1.2. Se estima un esfuerzo de 3.5 H-M. El costo incluye honorarios, viajes y viáticos.

Nota (4): Los TdR para estas consultorías serán provistos por la consultoría de la Actividad 2.1.1.

Nota (5): Esto incluye planes de trabajo, cronograma, presupuestos, responsabilidades, indicadores de cumplimiento, etc. Los TdR para estas consultorías serán provistos por la consultoría de la Actividad 1.1.

Nota (6): Se estima un esfuerzo de 2.25 H-M. El costo incluye honorarios, viajes y viáticos.

CONSULTORÍAS FIRMAS												
Ejecutor	Actividad	Descripción adicional	Método de adquisición	Número de proceso	Monto estimado			Componente asociado	Método de revisión	Fechas		Comentarios
					Monto estimado US\$	Monto estimado % BID	Monto estimado % contrap			Aviso de expresiones de interés	Firma del contrato	
BID	2.2.2	Consultorías para el diseño e implementación de campañas de comunicación	Selección Basada en la Calidad y Costo	Varios procesos	40.000	100%	0%	Comp. 2	Ex-Ante	May 2014	Sep 2014	Ver Nota (7)

Nota (7): Contratación de firmas especializadas en comunicación.