

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

### BOLIVIA

#### I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Estado Plurinacional de Bolivia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación de estudios de transporte urbano
▪ Número de CT:	BO-T1262
▪ Jefe de equipo y miembros:	Shirley Cañete (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Jorge Tapia (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Rafael Capristán (TSP/CPE); Eduardo Café, Daniel Cabrera y Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Renaud Tahon (VPS/ESG); Carolina Escudero y Diana De Leon (FMP/CBO); Javier Jiménez y Virginia Franzini (LEG/SGO).
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	19 de octubre, 2016
▪ Beneficiario:	Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico (EETCMT) - Gobierno Autónomo Departamental y Municipal de Cochabamba .
▪ Agencia ejecutora:	División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa para Países Pequeños y Vulnerables (SVC) Ventanilla I
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$185.000
▪ Contrapartida local (s/n):	No
▪ Periodo de desembolso:	24 meses (incluye periodo de ejecución)
▪ Fecha de inicio requerido:	Noviembre, 2016
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad responsable de preparación y desembolso:	Representación en Bolivia (CBO)
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación con la Estrategia Institucional 2010-2020:	(i) atender las necesidades de las países pequeños y vulnerables; (ii) fortalecer la capacidad institucional; y (iii) reducir la exclusión social y la desigualdad

#### II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 El objetivo de la presente Coperación Técnica (CT) es apoyar a la Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico (EETCMT), del área metropolitana de La Paz y El Alto y al Gobierno Autónomo Departamental y Municipal de Cochabamba, en el fortalecimiento de los procesos de planificación y evaluación del transporte urbano en sus diferentes modalidades, el cuál incluirá el entrenamiento y la capacitación de profesionales técnicos en el desarrollo y aplicación de planes de desarrollo de transporte urbano y en la aplicación de metodologías de evaluación de impacto en proyectos de transporte urbano en áreas metropolitanas de Bolivia.

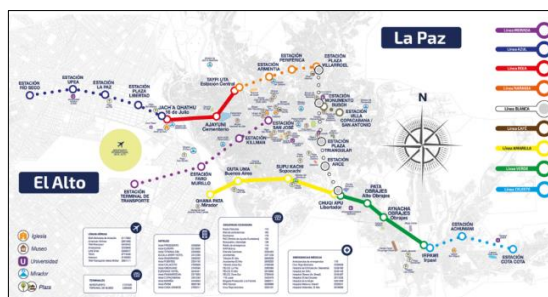
- 2.2 En las últimas décadas, el servicio de transporte público en Bolivia ha seguido un proceso de deterioro en la calidad de servicio. Entre los factores principales se incluyen: (i) la atomización del sector a partir de la cual gradualmente se ha venido transformando el modelo de operación; (ii) el incremento de la motorización de la población correlacionado con el incremento de la renta per cápita, que repercute en el incremento del parque vehicular; (iii) la falta de regulación y fiscalización de la calidad del servicio y estándares técnicos de los vehículos de transporte público, que repercute en mayores costes de operación para el transporte y mayor contaminación del aire; (iv) el modelo informal de prestación de transporte público, que no está direccionado por el interés público general; y (v) el acelerado crecimiento de la población y de la mancha urbana de áreas metropolitanas, principalmente en las ciudades de La Paz, El Alto, Santa Cruz y Cochabamba, que implica mayores demandas de servicio de transporte e incremento de las distancias y tiempos medios de viaje. El marco legal vigente, exige la elaboración de planes y programas relacionados con la movilidad sostenible a las diferentes entidades territoriales, así como la ejecución de proyectos de transporte y espacios públicos como: teleféricos urbanos, trenes ligeros además de sistemas de *Bus Rapid Transit* (BRT) y la conformación de redes de transporte integradas que generen economías de escala y de ámbito, que permitan vislumbrar el futuro de las ciudades inteligentes. En este contexto, las áreas metropolitanas de La Paz, El Alto y Cochabamba, en anticipación al problema creciente del deterioro del modelo actual de provisión de transporte público en Bolivia, han avanzado en procesos de planificación de sus redes de transporte público.
- 2.3 En este sentido, mediante la CT se contribuirá a fortalecer los conceptos de planificación y evaluación de impacto del transporte en el ámbito urbano de movilidad sostenible y segura, haciendo énfasis al cambio de enfoque de que la ciudad es de todos y que corresponde a la política pública reducir las externalidades negativas, recuperar la ciudad para la gente, mejorar los sistemas de transporte y generar nuevos espacios urbanos. Este enfoque se enmarca en la realidad del marco legal vigente de Bolivia<sup>1</sup>, que requiere la elaboración de planes y programas relacionados con la movilidad en las diferentes entidades territoriales, así como teleféricos urbanos, trenes ligeros, sistemas BRT y conformación de redes integradas que generen economías de escala y de ámbito en términos de una visión de construir ciudades inteligentes.
- 2.4 En el caso del área metropolitana de la Paz y El Alto, en términos de movilidad y de transporte urbano, los problemas más críticos se resumen en una estructura de movilidad asimétrica entre ambos municipios, lo que genera la necesidad de proveer rutas alternativas de transporte público que faciliten diferentes opciones de movilidad para la población residente en El Alto. Los altos niveles de congestión derivados del sistema de transporte público existente, sometido a dificultades institucionales y geográficas para plantear una reordenación en el sector o la introducción de otros modos de transporte masivo (BRT, metro, entre otros); el alto impacto del transporte público y privado sobre el territorio y sobre la sociedad en general, con efectos externos (contaminación, siniestros viales, generación de residuos) y sobre la actividad económica (formal e informal), así como sobre las condiciones de vida y accesibilidad de la población con menores recursos.
- 2.5 Frente a las características físicas y operativas de la movilidad urbana en el área metropolitana de La Paz y El Alto, construir y operar un sistema de transporte urbano por

---

<sup>1</sup> La Ley 165 de 2011, Ley General de Transporte, define el Sistema de Transporte Integral (SIT) como “la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social, que ofrece acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todas y todos, al tiempo que reduce los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo”.

cable (teleférico) surge como una respuesta viable para hacer frente a estas dificultades. La Fase I de intervenciones del teleférico consistió en la implementación de tres líneas (roja, amarilla y verde) con un costo total de US\$234.6 millones aportados por el Gobierno de Bolivia (GdB), con una demanda diaria promedio de 150.000 personas<sup>2</sup>. La Fase II de intervenciones, (véase Figura 1), incluiría ocho nuevas líneas (azul, blanca, naranja, café, celeste, morada, plateada y dorada) a implementar en el horizonte 2016-2020. Estas líneas integrarán una parte esencial del Sistema Integrado de Transporte (SIT), cuyo objetivo es reordenar la oferta de transporte público en La Paz y El Alto a través de una progresiva integración (física y tarifaria) de los principales modos existentes.

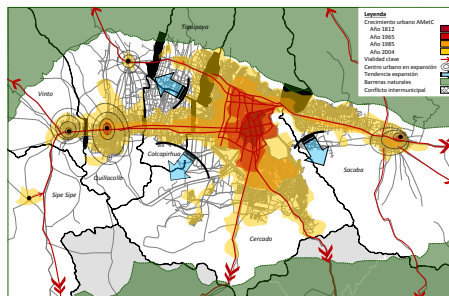
**Figura 1. Red de teleférico en La Paz-El Alto (Fases I y II)**



Fuente: [www.miteleferico.bo](http://www.miteleferico.bo)

- 2.6 En el caso de Cochabamba, Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible (PMMUS) para el Área Metropolitana de Cochabamba (AMetC) fue formulado en el marco de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) financiada por el Banco, con el objetivo de mejorar la movilidad metropolitana en el ámbito de los municipios que lo integran: Cercado, Colcapirhua, Sipe Sipe, Quillacollo, Sacaba, Tiquipaya y Vinto. El diagnóstico desarrollado evidenció como el deterioro progresivo del transporte público impacta de manera negativa sobre la equidad, el medio ambiente y la productividad del área metropolitana<sup>3</sup>. Los altos niveles de congestión en horas pico, la oferta de transporte atomizado, la sobreposición en rutas; y los elevados niveles de contaminación derivados del excesivo consumo de combustible, son otros que afectan la calidad de vida y la sostenibilidad de la ciudad<sup>4</sup>.

**Figura 2. Evolución de la mancha urbana y patrones de crecimiento del AMetC**



Fuente: Elaboración propia con base en "Estudio Desarrollo Urbano y Cambio Climático". ERM-BID. 2013. / Unidad CEPLAG. 2006.

<sup>2</sup> Este sistema constituye la red de teleférico urbano de transporte de pasajeros más larga del mundo, con 10 km de longitud y 11 estaciones operativas.

<sup>3</sup> La tendencia de expansión urbana del área metropolitana, asociada a procesos de ocupación no planificada del suelo, genera problemas de acceso a servicios y dificulta la movilidad sostenible.

<sup>4</sup> El incremento del parque automotor sobre la base de una flota obsoleta con 62% entre 18 a 28 años de antigüedad y 18% más de 29 años de antigüedad.

- 2.7 En respuesta a estos desafíos el PMMUS, estableció la implantación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)<sup>5</sup>, troncal alimentado, con 5 posibles corredores y la necesidad de continuar con el desarrollo de los proyectos que permitan realizar las intervenciones priorizadas en los siguientes aspectos: (i) diseño de un sistema integrado de transporte público masivo en los principales corredores del AMetC; (ii) apoyo al fortalecimiento de la gestión institucional del transporte urbano y el ordenamiento territorial a nivel metropolitano y a nivel de los gobiernos subnacionales del AMetC; (iii) mejora de la calidad del entorno viario para el transporte no motorizado (a pie y en bicicleta); y (iv) ordenamiento de las líneas de buses alimentadoras al sistema del tren metropolitano.
- 2.8 El programa es consistente con la *Actualización de la Estrategia Institucional* (UIS) 2010-2020 (AB-3008), alineándose con el desafío productividad e innovación, al apoyar en la planificación urbana a las instancias gubernamentales nacionales y subnacionales de las ciudades de La Paz y El Alto y Cochabamba. El programa es consistente con: (i) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que propone como meta general que América Latina y El Caribe (ALC) cuente con sistemas de transporte accesibles, inclusivos, sostenibles y seguros, que reduzcan la pobreza y promuevan la calidad de vida y el desarrollo económico; y (ii) con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular con el lineamiento estratégico de planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo, al apoyar la priorización de operación del transporte mediante corredores exclusivos para transporte público. Adicionalmente está alineado con los objetivos del SVC (Documento GN-2616-1 del 4 de mayo de 2011), Ventanilla I, y está alineada con la Estrategia del Banco (EBP) con Bolivia (2016-2020) (GN-2843), en el objetivo estratégico de fortalecer la capacidad institucional mediante el desarrollo de capacidades de la Empresa Mi Teleferico (EMT) y Gobierno Autónomo Departamental y Municipal de Cochabamba.
- 2.9 Bajo este contexto, los resultados esperados en esta CT son el fortalecimiento de la EETCMT en temas de planificación de transporte, movilidad urbana y evaluación de impacto y proyectos priorizados en el PMMUS del AMetC implementados de forma efectiva.

### III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES, COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con dos Componentes: (i) apoyo al fortalecimiento de las capacidades de la EETCMT (US\$100.000); y (ii) apoyo a la implementación de los procesos identificados en el PMMUS para el AMetC (US\$85.000).
- 3.2 **Componente 1. Apoyo al fortalecimiento de las capacidades de la EETCMT (US\$100.000).** Este componente financiará el desarrollo de cursos de capacitación y entrenamiento en instrumentos de planificación urbana de transporte y evaluación de impacto, incluyendo temas culturales y de intercambio de experiencias, orientado a fortalecer las capacidades institucionales, técnicas y operativas del equipo técnico de la EETCMT. Incluye además el desarrollo de un piloto aplicativo de la metodología de evaluación de impacto en una área geográfica a definir. El componente contratará los siguientes elementos:
- (i) Curso de capacitación en planificación urbana y movilidad a través de un módulo específico diseñado para un curso de 15 personas.

---

<sup>5</sup> El SITM se debe formular para que sirva como una herramienta para avanzar hacia la equidad y la no segregación social, económica, espacial y sobretodo cultural, logrando aportar elementos efectivos para el acceso justo de las personas a los bienes y servicios que el mismo ofrece, derivados de las ventajas de su localización y la actividad económica que allí surgen con gran dinamismo.

- (ii) Curso de capacitación en evaluación de impacto, con el enfoque metodológico de “aprender haciendo”, que incluye la aplicación de un piloto demostrativo en una zona geográfica a definir.
- (iii) Estructuración de procesos de gestión vinculados a operativizar la modalidad de Transporte por Cable Urbano.
- (iv) Apoyo a iniciativas culturales que promueva el uso de las estaciones y el intercambio de experiencias entre operadores de transporte con otros países vecinos.

**3.3 Componente 2. Apoyo a la implementación del PMMUS-AMetC (US\$85.000).** Este componente financiará el seguimiento y supervisión del estudio para el SIT en el Área Metropolitana de Cochabamba, incluyendo el desarrollo de estudios complementarios necesarios para garantizar la sostenibilidad de las futuras intervenciones en términos de seguridad vial, estudios ambientales y de ordenamiento territorial. El componente financiará los siguientes elementos:

- (i) Seguimiento y supervisión de estudio del SIT en el AMetC que incluye la contratación de consultores especializados y la capacitación de técnicos de gobiernos subnacionales que participarán en el desarrollo de los estudios;
- (ii) El desarrollo de un documento de propuesta para implementar una estrategia de seguridad vial con un enfoque integral y propositivo para la AMetC;
- (iii) El desarrollo de talleres conceptuales de Planes de Ordenamiento Territorial (POT) para el AMetC.

**Cuadro 1. Matriz de Resultados Indicativa de Resultados y Productos**

Resultados				
Resultados	Línea base	Año de línea base	Meta final	Medios de verificación
EMT fortalecida en temas de planificación de transporte, movilidad urbana y evaluación de impacto	0	2017	15 (2019)	Informe de EMT con el relatorio de capacitación desarrollada
Proyectos priorizados en el Plan de Movilidad del AMetC implementados de forma efectiva	Estudios priorizados del Plan de Movilidad Urbana del AMetC	2016	1 (2019)	Estudio del SIT aprobado

Productos				
Componente 1:	Elaboración de estudios base para componentes específicos e instrumentos del programa			
	Unid. medida	Meta final	Costo indicativo del producto	Medios de verificación
<b>P1.</b> Curso de capacitación en planificación urbana y movilidad dirigido a funcionarios realizado	Funcionarios capacitados	1 (2018)	US\$25.000	Certificados de aprobación del curso emitido por la entidad que la ejecuta
<b>P2.</b> Curso de capacitación realizado dirigido a funcionarios en evaluación de impacto	Funcionarios capacitados	1 (2018)	US\$10.000	Certificados de aprobación del curso emitido por la entidad que la ejecuta

<b>P3.</b> Estudio demostrativo de evaluación de impacto aplicado	Estudio desarrollado	1 (2018)	US\$30.000	Nota de aprobación de Estudio emitida por la EMT
<b>P4.</b> Guía de Procesos de gestión estructurados para la EMT	Guía de procesos de gestión estructurados	1 (2018)	US\$5.000	Nota de aprobación de guía de procesos de estructuración emitida por la EMT
<b>P5.</b> Iniciativas culturales implementadas en las estaciones del teleférico entre la La Paz y El Alto	Número de iniciativas implementadas	1 (2018)	US\$20.000	Informe de implementación de iniciativas remitido al Banco
<b>P6.</b> Misiones realizadas para intercambio de experiencias entre operadores de transporte por cable en la región	Visitas realizadas a otros países	1 (2018)	US\$10.000	Informe de visita
<b>Componente 2:</b>	Consultoría para la asistencia técnica en implementación en aspectos socioambientales del proyecto y fortalecimiento institucional			
	<b>Unid. medida</b>	<b>Meta final</b>	<b>Costo indicativo del producto</b>	<b>Medios de verificación</b>
<b>P7.</b> Informe de seguimiento y supervisión del estudio para el sistema integrado de transporte en el AMetC	Informe supervisión entregado	1 (2018)	US\$20.000	Informe final de supervisión aprobando el estudio
<b>P8.</b> Documento de propuesta para implementar una estrategia de seguridad vial en el AMetC	Informe de propuesta de Estrategia de Seguridad Vial	1 (2018)	US\$40.000	Acta de aprobación de la Gobernación y/o Alcaldía del documento de propuesta de estrategia de seguridad vial en el AMetC
<b>P9.</b> Curso de capacitación realizado en Planes de Ordenamiento Territorial del AMetC	Funcionarios capacitados	1 (2018)	US\$20.000	Certificados de aprobación del curso emitido por la entidad que la ejecuta

El costo total estimado para la CT es de US\$185.000, los cuales serán financiados por el SVC. El plazo de ejecución de la CT es de 24 meses y de desembolsos 30 meses.

**Cuadro 2. Presupuesto Indicativo**

Componentes	Actividad	Financiamiento BID \$USD
<b>Componente 1 – Apoyo al fortalecimiento de las capacidades de la EETCMT</b>	Curso de capacitación en planificación urbana y movilidad	25.000
	Curso de capacitación en evaluación de impacto	10.000
	Aplicación de un piloto demostrativo de evaluación de impacto	30.000
	Estructuración de procesos de gestión	5.000
	Diseño e implementación de iniciativas culturales	20.000
	Intercambio de experiencias	10.000
<b>Componente 2 – Apoyo a la implementación del PMMUS-AMetC</b>	Seguimiento y supervisión de estudio del SIT en el AMetC	25.000
	Elaboración propuesta para una estrategia de seguridad vial	40.000
	Curso de capacitación en POT del AMetC	20.000
<b>TOTAL</b>		<b>185.000</b>

#### **IV. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN**

- 4.1 Por solicitud del GdB, el organismo ejecutor de esta operación será el Banco, a través de TSP/CBO, en coordinación con INE/TSP, quién coordinará con la EETCMT, Gobierno Autónomo Departamental y Municipal de Cochabamba, las necesidades de apoyo al fortalecimiento de las capacidades y las actividades a desarrollar para solventar dichas necesidades. Conforme lo exige la nueva Política de Cooperación Técnica del Banco versión revisada (Documento GN-2470-2, Anexo 10) y la Sección II(G) (2.9) del SVC (Documento GN-2616-1 del 4 de mayo de 2011), el Banco ejecutará esta CT por solicitud expresa del GdB, considerando su conocimiento especializado en desarrollo y gestión en el sector transporte. Se justifica que el Banco sea quién seleccione y contrate los servicios de consultoría para esta CT de apoyo al cliente porque el Banco cuenta con experiencia suficiente relevante para estructurar los estudios correspondientes a las actividades de fortalecimiento de capacidades. Adicionalmente la EETCMT - Gobierno Autónomo Departamental y Municipal de Cochabamba, cuentan con una carga de trabajo superior a su capacidad de ejecución, lo cual puede poner en riesgo la eficiencia en el desarrollo y entrega de los estudios.
- 4.2 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT. El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco y deberán contar con la aprobación de los beneficiarios, quienes designarán una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.
- 4.3 Los tiempos para la CT se estiman en 24 meses para la ejecución y en 30 meses para los desembolsos.
- 4.4 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el BID. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Para mayor información sobre las adquisiciones previstas, consultar el plan de adquisiciones.

#### **V. RIESGOS IMPORTANTES**

- 5.1 Por tratarse de una consultoría basada en estudios, la CT no presenta mayores riesgos. El riesgo identificable es en la demora en la preparación de dichos estudios.

#### **VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO**

- 6.1 No existe ninguna excepción a la política del Banco.

#### **VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES**

- 7.1 La presente CT no genera impactos negativos ambientales o sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. Teniendo en cuenta los procedimientos correspondientes, la presente CT debe llevar la misma clasificación ambiental que la operación que apoyará. De esta forma, se clasifica como Categoría C. Sin embargo, no se requiere desarrollar instrumentos adicionales de gestión socioambientales que los que la operación ya cuenta.

#### **ANEXOS REQUERIDOS:**

- [Anexo I. Ayuda Memoria Programa Operativo 2016-2017](#)
- [Anexo II. Términos de Referencia](#)
- [Anexo III. Plan de Adquisiciones](#)



## AYUDA MEMORIA PROGRAMA OPERATIVO 2016 – 2017

### I. GENERALES

Como resultado de la reunión de revisión de Programación de préstamos para los años 2016 y 2017, así como de operaciones de cooperación técnica para 2016, realizada entre el Ministerio de Planificación del Desarrollo y el Banco Interamericano de Desarrollo, el Ministro de Planificación del Desarrollo, René Orellana y el Representante del BID en Bolivia, Héctor Malarín, acordaron el siguiente Programa:

### II. PROGRAMA OPERATIVO 2016

#### II.1 Programa de Préstamos con Garantía Soberana del BID con Bolivia, 2016

Proyecto	Nombre	BID Blend US\$ millones	BID OC US\$ millones	CT US\$ millones	PPCR US\$ millones	Total US\$ millones
BO-L1100	PBL- Programa de Reformas de los Sectores Agua, Saneamiento y Recursos Hídricos de Bolivia - Segunda Operación.	90.00	-	-	-	90.00
BO-L1107	PBL- Programa de Gestión del Riesgo de Desastres II.	100.00	-	-	-	100.00
BO-L1106	Programa Nacional de Riego con Enfoque de Cuenca III (PRONAREC III).	158.40	-	-	-	158.40
BO-L1113	Programa de Saneamiento de Tierras, Segunda Fase.	60.00	-	-	-	60.00
BO-L1114	Programa de Drenaje en los Municipios de La Paz y El Alto.	30.00	-	-	-	30.00
BO-L1117	Programa de Electrificación Rural II.	100.00	-	-	-	100.00
BO-L1118*	Programa de Saneamiento del Lago Titicaca.	30.00	47.33	8.40	-	85.73
BO-L1121	Programa de Apoyo al Empleo II.	40.00	-	-	-	40.00
BO-L1181**	Gestión del Riesgo Financiero para la Resiliencia Climática en el Sector de Agricultura.	-	-	-	10.00	10.00
BO-L1179	Programa de Servicios Agropecuarios II (SENASAG II).	25.00	-	-	-	25.00
<b>TOTAL (Blend 15%-85%)</b>		<b>633.40</b>	<b>47.33</b>	<b>8.40</b>	<b>10.00</b>	<b>699.13</b>

\* Incluye recursos BLEND (FOE + CO) + Recursos CO (GLM) y Recursos CT Fuente Unión Europea Ejecutados por Bolivia.

\*\* Operación con recursos del PPCR



## II.2 Cooperación Técnica No-Reembolsable 2016

Cooperación Técnica	Nombre	BID (FOE) US\$ miles	Otros Fondos US\$ Miles	Total US\$ miles
BO-T1235*	Apoyo a los municipios para la preparación del Programa de Drenaje Pluvial 2016	-	300.00	300.00
BO-T1256*	Diseño de políticas de formación laboral y promoción de empleo	150.00	-	150.00
BO-T1257*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial Programa de Servicios Agropecuarios (SENASAG) II	150.00	100.00	250.00
BO-T1258*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial Programa de Agua para Pequeñas Comunidades III	200.00	-	200.00
BO-T1259*	Efectividad de Intervenciones comunitarias para disminución de la desnutrición en Bolivia	200.00	-	200.00
BO-T1260*	Apoyo al Ministerio de Salud en la construcción de un sistema único de información en salud	-	350.00	350.00
BO-T1262*	Evaluación de Impacto en Transporte Urbano - Bolivia	185.00	-	185.00
BO-T1263*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial Programa Nacional de Gestión Turística	270.00	-	270.00
BO-T1264*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial PBL Programa de Reformas de Transporte II	200.00	-	200.00
BO-T1266*	Adecuación de Hospitales de 3er Nivel a la nueva norma nacional de caracterización	-	650.00	650.00
BO-T1267*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial Programa Multipropósito de Transporte III	150.00	-	150.00
BO-T1271*	Estudio de paso de frontera Collpa – Hito IV	-	500.00	500.00
BO-TXXX*	Apoyo a la preparación operación PBL Gestión de Recursos Naturales y Medio Ambiente	157.00	-	157.00
<b>TOTAL</b>		<b>1,662.00</b>	<b>1,900.00</b>	<b>3,562.00</b>

- (I) LAS COOPERACIONES TÉCNICAS NO REEMBOLSABLES IDENTIFICADAS CON \* EN EL CUADRO ANTERIOR, SERÁN EJECUTADAS POR EL BANCO EN BASE A LA SOLICITUD EXPRESA DE LA ENTIDAD BENEFICIARIA.
- (II) COOPERACIONES TÉCNICAS QUE NO CONSTAN EN ESTE LISTADO Y QUE SEAN IDENTIFICADAS CON POSTERIORIDAD SERÁN TRAMITADAS DE FORMA INDEPENDIENTE, EN COORDINACIÓN CON EL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO Y LAS ENTIDADES Y SECTORES BENEFICIARIAS.

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **BOLIVIA**

#### **CAPACITACIÓN EN EVALUACIÓN DE IMPACTO Y APLICACIÓN DE UN PILOTO ESPECÍFICO**

##### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El sector transporte de la Representación de Bolivia tiene a su cargo varias operaciones en ejecución que atienden principalmente carreteras de la Red Vial Fundamental (RVF), en los últimos años se ha venido desarrollando a través de cooperaciones técnicas estudios en otras posibles áreas de intervención, identificándose al transporte urbano, como posible tema de interés para intervenciones futuras.
- 1.2 En este contexto, el Teleférico La Paz - El Alto, constituye el sistema de transporte aéreo por cable más largo del mundo, que une las ciudades de La Paz y El Alto (Bolivia). Inició operaciones en mayo de 2014 con tres líneas: Roja (2.664 m de longitud), Amarilla (3.883 m de longitud) y Verde (3.830 m de longitud). El sistema pretende ayudar a resolver el precario servicio de transporte público insuficiente para atender la creciente demanda de los usuarios y los gastos significativos que implica el movilizarse entre ambas ciudades separadas por un desnivel de en torno a 500 m, además del tráfico caótico y con altos niveles de contaminación ambiental y auditiva. En 2015 se anunció por parte del Gobierno de Bolivia el inicio de una segunda fase que incluye seis nuevas líneas (Azul, Naranja, Blanca, Morada, Celeste y Café) que incrementarían la longitud del sistema en aproximadamente 20 km.
- 1.3 Se ha identificado como estratégico, implementar evaluaciones de impacto en esta nueva modalidad de intervención, con el propósito de responder a muchos tipos de preguntas sobre causas y efectos, que permitan identificar cuál es el impacto (o efecto causal) de un programa sobre un resultado de interés (Gertler et al, 2011). Las evaluaciones son exámenes periódicos y objetivos de un proyecto, programa o política programada, en curso o completada que buscan identificar entre otros los siguientes aspectos: niveles de accesibilidad, asequibilidad y disponibilidad al servicio; niveles de ingreso y consumo de los usuarios; acceso al mercado laboral; seguridad; calidad de vida de las comunidades con ingresos escasos; género; y educación, entre otros. Para avanzar en esta estrategia se requiere diseñar un curso de nivel avanzado en métodos de evaluación de impacto, que pretende fortalecer a los equipos de proyecto en la comprensión y aplicación de métodos de evaluación de impacto de vanguardia. El curso será desarrollado en el marco de efectividad del desarrollo (GN-2489), que enfatiza la toma de decisiones basada en la evidencia y proporciona un ambiente de aprendizaje para comprender lo que funciona y por qué.
- 1.4 Las capacitaciones permitirán a los técnicos de “Mi teleférico” conocer el marco conceptual y metodológico y aplicar un piloto de evaluación de impacto específico, cuantificando el impacto de incorporar esta modalidad de transporte (por cable) como una solución integrada en el contexto de una red de integración

metropolitana en ciudades urbanas con características geográficas complejas en Bolivia.

## **II. OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA**

- 2.1 El objetivo de la consultoría, es realizar la capacitación y entrenamiento específico del personal técnico de la empresa “Mi teleférico” en términos de evaluación de impacto, que permita realizar un análisis de las intervenciones del transporte por cable en Bolivia. El enfoque de la capacitación se trabajará desde la perspectiva del “aprender haciendo”.

Para ello se deberá diseñar y elaborar un plan de estudios, así como un conjunto integrado de materiales de enseñanza y presentación de las sesiones.

## **III. ACTIVIDADES PRINCIPALES**

- 3.1 Para el desarrollo de este servicio el consultor deberá desarrollar las siguientes tareas:

- (i) Definir la agenda y el calendario detallado del curso.
- (ii) Generar un temario sobre los objetivos y contenidos de su exposición de acuerdo al calendario de temas que se haya estructurado.
- (iii) Generar un listado de lectura para temas de avanzados en evaluación de impacto.
- (iv) Generar materiales de formación (presentaciones Power Point) para sesiones.
- (v) Definición y diseño del piloto aplicativo, definición geográfica, definición de muestra de hogares a encuestar, caracterización de hogares, caracterización de usuarios de transporte, caracterización de los viajes, otros aspectos relevantes.
- (vi) Implementación del piloto aplicativo, bajo la metodología “aprender haciendo”.

## **IV. INFORMES/ENTREGABLES**

- 4.1 El Contractual deberá presentar los siguientes informes, sin que éstos sean limitativos, los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:
- (i) **Producto N°1 - Programa de Trabajo.** A los siete (7) días de firmado el Contrato, el Contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría, poniendo a consideración del Banco las fechas para cada uno de los cursos y la modalidad de los informes de evaluación del curso.
  - (ii) **Producto N°2 -** Contra entrega y aprobación del contenido del curso y definición del piloto aplicativo.
  - (iii) **Producto N°3 -** Al finalizar el curso, con el cumplimiento satisfactorio de la presentación y desarrollo del temario.
  - (iv) **Producto N°4 -** A la entrega de informe final del piloto.

## V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El monto total convenido será cancelado en tres pagos de acuerdo al siguiente detalle, dentro de los 15 días de aprobados los informes:
- (i) Primer Pago: 20% a la presentación y aprobación del primer informe de avance (trimestral).
  - (ii) Segundo Pago: 30% a la entrega y aprobación del producto No.2.
  - (iii) Tercer Pago: 30% a la entrega y aprobación del producto No.3.
  - (iv) Cuarto Pago: 20% a la entrega y aprobación del producto No.4.

## VI. CALIFICACIONES

- (i) Formación profesional: Economista, con mínimo 5 años de experiencia en análisis de evaluación de impacto, con especial énfasis en el uso de diseños cuasi-experimentales. Mínimo 5 años de experiencia de docencia en una institución académica reconocida internacionalmente. Experiencia en análisis de datos cuantitativos (hogar y servicios) utilizando el software de análisis estadístico (preferiblemente Stata).
- (ii) Idioma: Español.

## VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- (i) **Categoría y modalidad de la consultoría:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
  - (ii) **Duración del Contrato:** 5 meses a partir de la firma del contrato.
  - (iii) **Lugar(es) de trabajo:** Consultoría Externa.
  - (iv) **Líder de División o Coordinador:** La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org), especialista sectorial de INE/TSP con colaboración de Jorge Tapia (jorgeedgart@iadb.org)
- 7.1 **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.
- 7.2 **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.
- 7.3 **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.

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **BOLIVIA**

#### **CONSULTORÍA ESTRUCTURACIÓN DE PROCESOS**

##### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El sector transporte en Bolivia tiene a su cargo varias operaciones en ejecución que atienden principalmente carreteras de la Red Vial Fundamental (RVF), en los últimos años se ha venido desarrollando a través de cooperaciones técnicas estudios en otras posibles áreas de intervención, identificándose al transporte urbano, como un tema de interés para intervenciones futuras.
- 1.2 En este contexto, la iniciativa del teleférico entre las ciudades de La Paz -El Alto, constituye el primer sistema de transporte aéreo por cable más largo del mundo. El teleférico inició sus operaciones en mayo de 2014 con tres líneas en funcionamiento: la Roja (2.664 m de longitud), la Amarilla (3.883 m de longitud) y la Verde (3.830 m de longitud). El sistema está estructurado para ayudar a resolver el precario servicio de transporte público, que a la fecha es insuficiente para responder la creciente demanda de los usuarios y los gastos significativos que implica el movilizarse entre ambas ciudades separadas por un desnivel del entorno a 500 m, que se suma al tráfico caótico y con altos niveles de contaminación ambiental y auditiva. En 2015 se anunció el inicio de una segunda fase de construcción del teleférico, que incluye seis nuevas líneas (Azul, Naranja, Blanca, Morada, Celeste y Café), incrementando la longitud del sistema en aproximadamente 20 km.
- 1.3 En octubre del 2015, la ciudad de La Paz ha sido sede del primer Congreso Internacional de Transporte por Cable Urbano, durante el mismo las empresas operadoras de sistemas de transporte urbano de Bolivia, Colombia, Inglaterra y Chile han suscrito una declaratoria conjunta por medio de la cual se crea la Asociación Internacional de Operadores de Sistemas de Transporte por Cable Urbano-AITCU, con el objetivo de agrupar y coordinar actividades conjuntas en el rubro de transporte urbano por cable. En este contexto se ha identificado la necesidad de intercambiar experiencias técnicas de operación y otras orientadas a mejorar los servicios y favorecer la movilidad urbana sostenible.

##### **II. OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA**

- 2.1 El objetivo de la consultoría es fortalecer la capacidad de gestión de la empresa “Mi teleférico” en Bolivia a través del desarrollo de instrumentos normativos, administrativos y técnicos que den sostenibilidad a la iniciativa de considerar el transporte por cable como alternativa de solución de movilidad urbana en ciudades de características geográficas complejas.

##### **III. ACTIVIDADES PRINCIPALES**

- 3.1 Para el desarrollo de este servicio el consultor deberá desarrollar las siguientes tareas:

- (i) Elaborar una propuesta para la implementación de una política dirigida a promover cambios en las condiciones de movilidad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sustentado en la declaración de Bogotá de junio 2011, de forma específica en el principio del cambio hacia sistemas de transporte menos contaminantes, comparados con los sistemas de transporte tradicional.
- (ii) Elaborar una propuesta para homogeneizar criterios de prestación de servicios y generar una red de colaboración y apoyo en países que utilizan esta modalidad de transporte, en forma aislada o integrado a otros modos.
- (iii) Estructurar un esquema de intercambio de experiencias técnicas y operativas para mejorar los servicios, que deberá incluir además un esquema hacia las mejores prácticas de los operadores de cable existentes.
- (iv) Elaborar una propuesta para la implementación de un observatorio de sistemas de transporte por cable urbano.
- (v) Elaborar instrumentos normativos, administrativos y técnicos que permitan a la empresa “Mi teleférico” generar una estrategia de sostenibilidad basada en la iniciativa de transporte por cable.
- (vi) Elaborar una estrategia de intercambio de información, buenas prácticas y lecciones aprendidas con otras instituciones a nivel regional que operan la misma modalidad de transporte.
- (vii) Elaborar una guía de documentación pública a nivel regional con el objetivo de transmitir las mejores prácticas de los operadores de transporte por cable urbano.

#### IV. INFORMES ENTREGABLES

- 4.1 El Contractual deberá presentar los siguientes informes, sin que éstos sean limitativos, los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:
- (i) **Producto N°1 - Programa de Trabajo.** A los siete (7) días de firmado el Contrato, el Contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
  - (ii) **Producto N°2 -** Contra entrega y aprobación de Informe de Avance.
  - (iii) **Producto N°3 -** A la entrega de informe final.

#### V. CRONOGRAMA DE PAGO

- 5.1 El monto total convenido será cancelado en tres pagos de acuerdo al siguiente detalle, dentro de los 15 días de aprobados los informes:
- (i) Primer Pago: 20% a la presentación y aprobación del primer informe de avance (trimestral).
  - (ii) Segundo Pago: 40% a la entrega y aprobación del producto No.2.
  - (iii) Tercer Pago: 40% a la entrega y aprobación del producto No.3.



## VI. CALIFICACIONES

- (i) **Formación profesional:** abogado, administrador de empresa o ramas afines, con mínimo 5 años de planificación y conformación de asociaciones.
- (ii) **Idioma:** Español.

## VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- (i) **Categoría y modalidad de la consultoría:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
  - (ii) **Duración del contrato:** 4 meses a partir de la firma del contrato.
  - (iii) **Lugar(es) de trabajo:** Consultoría Externa.
  - (iv) **Líder de División o Coordinador:** La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org), especialista sectorial de INE/TSP con colaboración de Jorge Tapia (jorgeedgart@iadb.org).
- 7.1 **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.
- 7.2 **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.
- 7.3 **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.

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **BOLIVIA**

#### **CONSULTORÍA DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE INICIATIVAS CULTURALES**

##### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 La Empresa Estatal de Transporte por Cable – EETC ha creado una iniciativa de brindar un escenario libre y gratuito para artistas emergentes y de renombre en el país, en este contexto éstos pueden contar con un escenario itinerante en las instalaciones de “Mi teleférico”, para poder promover su talento e impulsar la expresión artística musical como motor para la construcción de sociedades más justas y equitativas. En este sentido, se busca aportar a una de las principales preocupaciones sociales que es la violencia, problemática que afecta de manera particular a las mujeres.
- 1.2 En consecuencia, EETC crea el programa “cultura teleférico” con el objetivo de promover el cuidado y el buen uso del transporte por cable con la enseñanza de valores y cultura ciudadana que coadyuva en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
- 1.3 Su abordaje se da a partir de actividades artísticas puntuales ligadas a las preferencias de distintos públicos en relación a problemáticas sociales actuales. Con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo la empresa desarrolla actividades que motivan la participación ciudadana en estas actividades a través de la participación de artistas y expertos reconocidos por su trabajo en experiencias similares.

##### **II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA**

- 2.1 El objetivo de la consultoría, es promover que la ciudadanía se apropie de los buenos valores que construyen una sociedad sin violencia a través de la participación de jóvenes creativos. Asimismo, sensibilizar a toda la ciudadanía sobre las formas de violencia y promover la apropiación de espacios públicos para la población, a fin de elevar la calidad del vivir bien.

##### **III. ACTIVIDADES PRINCIPALES**

- 3.1 El candidato seleccionado deberá:
  - (i) Generar un temario sobre los objetivos y contenidos de su exposición de acuerdo al calendario de temas que se haya estructurado.
  - (ii) Generar materiales de formación (presentaciones Power Point) para sesiones.
  - (iii) Fortalecer la participación del taller mediante la atención a preguntas, comentarios y dudas que surjan de los participantes a lo largo de las dos semanas de curso.

#### IV. INFORMES/ENTREGABLES

4.1 El Contractual deberá presentar los siguientes informes, sin que éstos sean limitativos, los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:

- (i) **Producto N°1 - Programa de Trabajo.** A los siete (7) días de firmado el Contrato, el Contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
- (ii) **Producto N°2 - Informe de Progreso.** A los 30 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.
- (iii) **Producto N°3 - Informe Final.** A los 70 días de firmado el contrato, el cual incluirá las actividades 6. Este informe será presentado en versión borrador, y puesto a consideración del Banco, para que en los próximos 20 días calendario se entregue la versión final.

#### V. CRONOGRAMA DE PAGOS

5.1 El monto total convenido será cancelado en cinco pagos de acuerdo al siguiente detalle, dentro de los 15 días de aprobados los informes:

- (i) **Producto N°1 – 20% Programa de Trabajo.** A los siete (7) días de firmado el Contrato, el Contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría, poniendo a consideración del Banco las fechas para cada uno de los cursos y la modalidad de los informes de evaluación del curso.
- (ii) **Producto N°2 y 3–25% (cada pago)** Contra entrega y aprobación de las ponencias a realizar.
- (iii) **Producto N°3 – 30%** Al finalizar el curso, con el cumplimiento satisfactorio de la presentación y desarrollo del temario de la consultoría.

#### VI. CALIFICACIONES

6.1 **Formación Profesional:** El Contractual deberá ser profesional artista plástico, con experiencia general en profesionales visuales.

6.2 **Idioma:** Español.

#### VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- (i) Categoría y modalidad de la consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- (ii) Duración del Contrato: 90 días.
- (iii) Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa.
- (iv) Líder de División o Coordinador: La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org), especialista sectorial de INE/TSP con colaboración de Jorge Tapia (jorgeedgart@iadb.org).

7.1 **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.

- 7.2 **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.
- 7.3 **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.

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **BOLIVIA**

#### **CAPACITACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN LA AMETC**

##### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El sector transporte de la Representación de Bolivia tiene a su cargo varias operaciones en ejecución que atienden principalmente carreteras de la RVF, en los últimos años se ha venido desarrollando a través de cooperaciones técnicas estudios en otras posibles áreas de intervención, identificándose al transporte urbano, como posible tema de interés para intervenciones futuras.
- 1.2 Un estudio realizado en la ciudad de Cochabamba, por el departamento de ICES; ha permitido que la Representación de Bolivia realice diálogos con las autoridades locales de la ciudad de Cochabamba (Gobernación y Municipios de Cochabamba). Dentro de este marco, considerando el crecimiento del municipio de Cochabamba, se determinó la necesidad de continuar con el desarrollo de los proyectos y/o actividades que permitan realizar un plan de ordenamiento territorial a nivel metropolitano y a nivel de los gobiernos subnacionales del Área Metropolitana de Cochabamba (AMetC).
- 1.3 Con base al Marco de la Ley 031 “Ley de Autonomías y Descentralización”, se establece que las regiones deben concebirse como espacios de planificación y de gestión de la administración pública, lo que permite que los municipios metropolitanos de Cochabamba tengan como objetivo optimizar la planificación y gestión pública para el desarrollo integral, lo que les permitirá plantear e implementar un plan de reordenamiento urbano.

##### **II. OBJETIVOS DE LA COSULTORÍA**

- 2.1 El objetivo de la consultoría es capacitar a los gobiernos subnacionales que integran la AMeTC para la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de conformidad a lo dispuesto en la Ley 031 “Ley de Autonomías y Descentralización”, así como acompañar y supervisar la implementación del POT sobre la base de la metodología “aprender haciendo”, sobre la base de los lineamientos y metodología a seguir para el desarrollo de dicho plan.

##### **III. ACTIVIDADES PRINCIPALES**

- 3.1 Para el desarrollo de este servicio el consultor deberá desarrollar las siguientes tareas:
  - (i) Revisar el informe sobre el Plan Maestro de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de Cochabamba (PMMUS-AMetC), para que en base al mismo se realice los lineamientos para el desarrollo del plan de reordenamiento, que será desarrollado por los municipios que conforman la AMeTC.

- (ii) Revisar y ajustar la metodología propuesta para la implementación del Plan de Ordenamiento de cada municipio.
- (iii) Realizar la identificación de los involucrados claves para consensuar los mecanismos de implementación de dicho plan.
- (iv) Realizar la orientación y el acompañamiento a los Gobiernos Municipales que integran la AMeTC, para el desarrollo del documento base para el plan de ordenamiento de cada municipio, analizando el uso de suelos y la ocupación del territorio.
- (v) Definir estructura de costo y presupuesto para el desarrollo del POT.

#### IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.1 El Contractual deberá presentar los siguientes informes (sin que éstos sean limitativos), los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:
- (i) **Producto N°1 - Programa de Trabajo.** A los siete (7) días de firmado el Contrato, el Contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
  - (ii) **Producto N°2 -** Contra entrega y aprobación del informe de metodología a implementarse.
  - (iii) **Producto N°3 -** A la entrega de informe borrador, sobre los alcances logrados para el desarrollo del Plan de Reordenamiento Metropolitano, en el mismo debe detallarse las actividades solicitadas.
  - (iv) **Producto N°4 -** A la entrega del informe final.

#### V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 El monto total convenido será cancelado en tres pagos de acuerdo al siguiente detalle, dentro de los 15 días de aprobados los informes:
- (i) Primer Pago: 20% a la presentación y aprobación del primer informe de avance (trimestral).
  - (ii) Segundo Pago: 25% a la entrega y aprobación del Producto No.2.
  - (iii) Tercer Pago: 25% a la entrega y aprobación del Producto No.3.
  - (iv) Cuarto Pago: 30% a la entrega y aprobación del Producto No.4.

#### VI. CALIFICACIONES

- (i) **Formación profesional:** Ingeniero civil o planificador urbano, especialista en ingeniería del transporte con especialidad académica en ingeniería del transporte a nivel de maestría.
- (ii) **Experiencia Profesional Específica:** Mínimo de 8 años de experiencia en estudios integrales de transporte y/o de estructuración de sistemas de transporte público urbano y su planificación; preferiblemente en la región de América Latina; amplia experiencia en la planificación de sistemas de transporte público masivo en ciudades de América Latina o ciudades de países en donde el transporte público es uno de los principales modos de transporte.
- (iii) **Idioma:** Español.



## VII. CARACTERÍSTICAS

- (i) **Categoría y modalidad de la consultoría:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- (ii) **Duración del Contrato:** 8 meses a partir de la firma del contrato.
- (iv) **Lugar(es) de trabajo:** Consultoría Externa.
- (v) **Líder de División o Coordinador:** La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadbb.org), especialista sectorial de INE/TSP con colaboración de Jorge Tapia (jorgeedgart@iadb.org).

**7.1 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.

**7.2 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.

**7.3 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**

### **BOLIVIA**

### **TSP/CBO**

## **CURSO DE CAPACITACIÓN EN PLANIFICACIÓN Y MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

### **TERMINOS DE REFERENCIA**

#### **Antecedentes**

El sector transporte de la Representación de Bolivia tiene a su cargo varias operaciones en ejecución que atienden principalmente carreteras de la RVF, en los últimos años se ha venido desarrollando a través de cooperaciones técnicas estudios en otras posibles áreas de intervención, identificándose áreas como transporte urbano, logística, seguridad vial y caminos rurales como posibles temas de interés para intervenciones futuras.

Con el propósito de contribuir al fortalecimiento institucional de las diferentes instancias de Gobierno que son beneficiarios de las operaciones del Banco, se ha identificado la necesidad de fortalecer sus capacidades técnicas en aspectos de movilidad urbana sostenible, para ello a través de una iniciativa conjunta generada entre Swisscontac, la Universidad Católica Boliviana de San Pablo (esta última por sus antecedentes académicos y experiencia formativa), y el Banco se ha diseñado un programa de altos estándares de calidad académica, profesores especializados, infraestructura y metodología formativa, que pretende transmitir a los participantes los avances conceptuales en materia de movilidad sostenible ocurridos en los últimos 20 años, tanto en términos teóricos como en términos prácticos.

La capacitación planea reunir a expertos en el campo de Planificación Urbana y Movilidad, bajo el marco académico provisto por la Universidad Católica Boliviana, estimulando el aprendizaje conjunto de funcionarios de gobiernos subnacionales, la empresa “Mi teleférico” y socios involucrados en la planificación urbana y movilidad.

La modalidad básica del desarrollo para todos los módulos, incluye reflexiones conceptuales y teóricas con aplicaciones prácticas, la promoción de los trabajos en grupos, la presentación de videos u otros mecanismos visuales de aprendizaje y el desarrollo de una metodología de casos reales, contexto, insumos, desarrollo y aprendizajes.

La capacitación tiene como público objetivo a los funcionarios de diferentes niveles de gobiernos vinculados con la movilidad urbana.

#### **Objetivo(s)**

El objetivo del curso de capacitación en formato “Diplomado” es desarrollar capacidades en los funcionarios de los gobiernos autónomos municipales, y otras entidades vinculadas al transporte público, vinculados a la temática de movilidad urbana bajo el enfoque multidisciplinario que permita a los participantes afrontar retos en esta temática.

## **Actividades Principales**

El contenido académico estará estructurado en módulos, que además de analizar temas generales y la situación de los proyectos de transporte en Bolivia hacen énfasis en las herramientas necesarias para que los gestores públicos apliquen de manera práctica los conceptos de movilidad sostenible con énfasis en materias conceptuales, fundamentos teóricos y herramientas estratégicas y de gestión.

En este contexto, los participantes deberán cumplir y aprobar con el programa correspondiente a capacitación de la planificación urbana, de acuerdo al contenido mínimo de la grilla detallada a continuación:

### **Módulo 1: Contexto y marco conceptual**

- Apartado 1.1: Contextualización: escenarios y tendencias.
- Apartado 1.2: Marco conceptual y ciudades inteligentes.

### **Módulo 2: Fundamentos teórico y herramientas técnicas**

- Apartado 2.1: Planificación sostenible, ingeniería, tráfico y carga.
- Apartado 2.2: Arquitectura, planificación y diseño.
- Apartado 2.3: Economía y proyectos.

### **Módulo 3: Herramientas estratégicas y de gestión**

- Apartado 3.1: Elementos de políticas públicas y competitividad de las ciudades.
- Apartado 3.2: Planificación estratégica y gestión política administrativa.

### **Módulo 4: Participación ciudadana y gestión de conflictos**

- Apartado 4.1: La acción ciudadana como catalizador de la política pública.
- Apartado 4.2: Gestión de conflictos y negociación.

### **Módulo 5: Desarrollo de movilidad urbana sostenible**

- Apartado 5.1: Herramientas de planificación.
- Apartado 5.2: Herramientas para la implementación.
- Apartado 5.3: Experiencias en movilidad sostenible.

## **Cronograma de Pagos**

Se realizarán dos pagos, conforme al siguiente detalle:

- 80% a la inscripción del curso de capacitación.
- 20% a la culminación del curso, acreditado por el certificado de aprobación.

## **Características del curso**

- (vi) ***Duración del curso:*** 8 meses.
- (vii) ***Líder de División o Coordinador:*** La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org), especialista sectorial de TSP/CBO con colaboración de Jorge Tapia (jorgeedgart@iadb.org).

**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**

### **BOLIVIA TSP/CBO**

#### **CONSULTOR ESTUDIO DE LA LÍNEA DE BASE DE SEGURIDAD VIAL EN LA AMETC**

#### **TERMINOS DE REFERENCIA**

##### **Antecedentes**

En el año 2012 se inició la elaboración del Plan Maestro de Movilidad Urbana Sustentable (PMMUS) para el Área Metropolitana de Cochabamba (AMetC) que está conformada por: Cochabamba (Cercado), Quillacollo, Sipe Sipe, Tiquipaya, Vinto, Colcapirhua y Sacaba, así como del Gobierno Autónomo Departamental Cochabamba. El PMMUS, con horizonte al año 2025, determinó la necesidad de continuar con el desarrollo de los proyectos y/o actividades que permitan realizar las intervenciones priorizadas, entre ellas se incluye promover iniciativas de seguridad vial.

El AMetC es una de las tres grandes concentraciones urbanas de Bolivia, que aglutina a más de un millón de habitantes, ocupando no más del 5% del territorio departamental. En este espacio se concentra el 90% de la población urbana de todo el departamento. El transporte público en el AMetC evidenció un deterioro progresivo que impacta de manera negativa sobre la equidad, el medio ambiente y la productividad del área metropolitana. La tendencia de expansión urbana del área metropolitana, asociada a procesos de ocupación no planificada del suelo, genera problemas de acceso a servicios y dificulta la movilidad sostenible. El incremento del parque automotor sobre la base de una flota obsoleta con 62% entre 18 a 28 años de antigüedad y 18% más de 29 años de antigüedad. Los altos niveles de congestión en horas pico; la oferta de transporte atomizado; la sobreposición en rutas y los elevados niveles de contaminación derivados del excesivo consumo de combustible, son otros que afectan la calidad de vida y la sostenibilidad de la ciudad.

A nivel nacional, el departamento de Cochabamba se presenta como el tercer departamento con más accidentes registrados siendo de 4.116 que representan 10% de los accidentes a nivel nacional, según las estadísticas presentadas por el INE Bolivia para el año 2012. Lo superan los departamentos de La Paz con 14.984 accidentes y Santa Cruz con 9.798 accidentes de tránsito registrados en 2012. Si bien en el departamento Cochabamba se registra aproximadamente el 10% de los accidentes a nivel nacional, la posición respecto a la tasa de mortalidad asociada a la accidentalidad es preocupante. En Cochabamba se registra una tasa de mortalidad muy alta (14,2 por 100.000 habitantes según el INE 2011) para el número de accidentes ocurridos, que es mucho menor que las observadas en otras zonas del país. Por ejemplo, la tasa de mortalidad en Cochabamba es similar a la de otros 6 departamentos del país juntos, pero con menos de la mitad de ocurrencias. Las víctimas de accidentes de tránsito en el departamento de Cochabamba en el 2012 tuvieron un saldo de 2.751 heridos y 297 fallecidos. El peatón, el involucrado más vulnerable en caso de ocurrir un atropello, representa la víctima más recurrente en las ocurrencias acaecidas en Cochabamba, con 43% de los fallecidos en accidentes de tránsito. Es decir, 2 de cada 5 víctimas mortales en las vías del departamento Cochabamba son peatones.

En respuesta a estos desafíos el PMMUS plantea proyectos concretos que contemplan un uso más racional del vehículo privado, la prioridad de la movilidad a pie y en bicicleta, el mejoramiento de la calidad y cobertura del transporte público urbano e interurbano, y la reducción de las emisiones ambientales relacionadas con el transporte. Presenta además un marco estratégico, donde la reducción de la accidentalidad asociada a la movilidad al AMetC, es uno de los temas prioritarios. En base a estos antecedentes el AMetC, ha solicitado la colaboración del Banco para apoyar el desarrollo de una estrategia de seguridad vial, la misma que le permitirá implementar diferentes iniciativas que se propongan.

### **Objetivo(s) de la Consultoría**

El objetivo de la consultoría es diseñar una estrategia de seguridad para la AMetC orientada a reducir la accidentalidad asociada a la movilidad, que incluya la implementación de un conjunto de medidas específicas para cada modo de transporte cuyo cumplimiento obtendrá como consecuencia la reducción del volumen y gravedad de accidentes, en concordancia con las acciones y medidas propuestas en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el área metropolitana de Cochabamba.

### **Actividades Principales**

El candidato seleccionado deberá, en base a las acciones y medidas propuestas en el marco del PMMUS, diseñar acciones en diferentes ámbitos de intervención con enfoque participativo, donde incluirá al menos los siguientes aspectos:

- Aplicar el concepto de “seguridad sustentable” con la jerarquización de las vías urbanas y metropolitanas según deban atender a un carácter residencial y de priorización del peatón, como atender a necesidades de vías expresas o carreteras de acceso a los diferentes municipios que conforman el AMetC.
- Diseñar propuestas para mejorar la seguridad y en particular reducir el número de accidentes y la gravedad de los mismos.
- Diseñar propuestas para disminuir el número de accidentes y víctimas de accidentes en poblaciones vulnerables (peatones y ciclistas).
- Definir políticas y lineamientos de actuación que permitan disminuir los puntos de accidentalidad asociados a conflictos peatón-vehículo (Av. Blanco Galindo, La Cancha, otros).
- Apoyar en la organización del seminario internacional sobre seguridad vial, que incluye la conformación de la agenda del evento incluyendo identificación de temas y contenidos relevantes para el AMetC, la identificación y contacto de expositores y coordinación de presentaciones, la preparación de una exposición basado en los temas desarrollados en la consultoría, la preparación de la documentación de la temática que será objeto de los talleres y la relatoría del seminario, incluyendo las presentaciones, discusiones, conclusiones y participantes.
- Preparar un informe final en el que se incluirá todo el trabajo desarrollado en la consultoría, y lo presentará al BID y otras instancias identificadas según proceda. Este informe incorporará recomendaciones sobre la calidad de los datos e información de seguridad vial existente y las medidas que el gobierno



podría considerar para mejorar de una manera costo-efectiva la calidad de los datos obtenidos, incluyendo presupuestos estimados y propuesta de mejora

### **Informes / Entregables**

El Contractual deberá presentar los siguientes informes (sin que éstos sean limitativos), los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:

- (viii) **Producto N°1 - Programa de Trabajo.** A los siete (7) días de firmado el Contrato, el Contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
- (ix) **Producto N°2 - Informe de Progreso.** A los 30 días de firmado el contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.
- (x) **Producto N°3 - Informe Final.** A los 70 días de firmado el contrato, el cual incluirá las actividades 6. Este informe será presentado en versión borrador, y puesto a consideración del Banco, para que en los próximos 20 días calendario se entregue la versión final.

### **Cronograma de Pagos**

El monto total convenido será cancelado en cinco pagos de acuerdo al siguiente detalle, dentro de los 15 días de aprobados los informes:

Primer Pago: 30% contra la presentación y aprobación del primer informe de avance (trimestral).

Segundo Pago: 35% contra entrega y aprobación del Producto No.2.

Tercer Pago: 35% contra entrega y aprobación del Producto No.3.

### **Calificaciones**

- (xi) **Formación Profesional.** El Contractual deberá ser profesional universitario, como mínimo con el grado académico de maestría y/o doctorado en planificación/ingeniería de transporte, civil o seguridad vial.
- (xii) **Experiencia Profesional Específica.** Acreditar al menos 10 años de experiencia profesional general, contabilizada a partir de la obtención del primer título académico. Experiencia profesional específica en desarrollo de proyectos de transporte con relevancia en componentes de seguridad vial.
- (xiii) **Idioma:** Español.

### **Características de la Consultoría**

- (xiv) **Categoría y modalidad de la consultoría:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- (xv) **Duración del Contrato:** 120 días.
- (xvi) **Lugar(es) de trabajo:** Consultoría Externa.
- (xvii) **Líder de División o Coordinador:** La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org), especialista sectorial de INE/TSP con colaboración de Jorge Tapia (jorgeedgart@iadb.org).

**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**

### **BOLIVIA**

#### **SEGUIMIENTO Y SUPERVISIÓN DE ESTUDIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE COCHABAMBA**

#### **TERMINOS DE REFERENCIA**

##### **Antecedentes**

En el año 2011 el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) puso en marcha la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, identificadas como aquellas con poblaciones de 200 mil a 2 millones de habitantes. Esta iniciativa surgió ante el rápido crecimiento urbano de las ciudades de Latinoamérica que, si bien ha creado oportunidades para millones de personas, también representa grandes desafíos para los gobiernos locales en cuanto a proveer servicios básicos, garantizar niveles adecuados de calidad de vida, promover la generación de empleos, proteger el medio ambiente y abordar los retos relacionados con el cambio climático.

En el año 2012 Cochabamba entró a formar parte de las ciudades como iniciativas emergentes y sostenibles, como resultado del diálogo con las autoridades locales se acordó un plan de acción en el que destaca la importancia del transporte, dado su crítico rol en la sostenibilidad de la ciudad y en las emisiones de gases de efecto invernadero que este sector produce. Dentro de este marco, el BID llevó adelante una cooperación técnica para contratar un grupo de consultoría para elaborar un Plan Maestro de Movilidad Urbana Sustentable (PMMUS) para el Área Metropolitana de Cochabamba (AMetC) que está conformada por: Cochabamba (Cercado), Quillacollo, Sipe Sipe, Tiquipaya, Vinto, Colcapirhua y Sacaba, así como de la Gobernación Departamental de Cochabamba.

El Plan Maestro de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de Cochabamba (PMMUS-AMetC) ha propuesto la implantación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), tronco alimentado con 5 posibles corredores. La estructura del modelo de transporte propuesto consiste en corredores segregados (carriles exclusivos separados del resto del tráfico), por donde circulan buses de gran capacidad de transporte de pasajeros, denominado sistema de transporte masivo mediante Buses de Alta Capacidad o BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés).

El BID se ha propuesto continuar con el apoyo para desarrollar a detalle los componentes necesarios para la implantación de la primera etapa del Sistema Integrado de Transporte (SIT) del área metropolitana de Cochabamba, incluido el primer corredor de transporte tipo BRT, en las etapas de: Diseño físico-funcional, anteproyecto integral para las líneas 2 y 4 e intervenciones en materia de seguridad peatonal y transporte no motorizado; se desarrollará también la propuesta funcional, operacional, financiera y de negocios para el sistema de rutas alimentadoras al tren metropolitano; todo ello junto con el desarrollo de las propuestas de fortalecimiento institucional.

Asimismo, el alcance del estudio debe incluir:

- Estudios básicos de ingeniería y modelación de la demanda.
- Diseño conceptual del sistema BRT en las líneas 2 y 4 propuestas en el PMMUS.
- Diseño de infraestructura de un sistema integrado de transporte público masivo en los corredores 2 y 4 propuestos para el AMetC.
- Apoyo al fortalecimiento de la gestión institucional del transporte urbano y el ordenamiento territorial.
- Mejora de la calidad del entorno viario para el transporte no motorizado (a pie y en bicicleta).
- Ordenamiento de las líneas de buses alimentadoras al sistema del tren metropolitano.
- Desarrollo de propuestas de fortalecimiento institucional.

### **Objetivo(s) de la Consultoría**

El objetivo de la consultoría consiste en contar con asistencia para el Banco, para el control, seguimiento y monitoreo de los estudios de demanda, diseño operacional y funcional, y diseño de infraestructura, requeridos en el alcance del estudio indicado y que serán desarrollados por el contractual.

Asimismo, deberá asistir al equipo del proyecto en la calificación de las propuestas técnicas (en la fase de selección de la firma consultora), revisará los informes previstos en el desarrollo del estudio, aprobando y/u observando las metodologías y resultados presentados.

En resumen, el contractual supervisará, juntamente con el equipo técnico del Banco, el efectivo desarrollo del estudio, para disponer de un producto acorde a la realidad de Cochabamba y con los requerimientos técnicos que un proyecto de este tipo involucra.

### **Actividades Principales**

El candidato seleccionado deberá:

- Realizar seguimiento a cada uno de los productos presentados previstos en el estudio para el sistema integrado de transporte en área metropolitana de Cochabamba, donde se indique el seguimiento del trabajo de la firma consultora, en coordinación con el equipo técnico del Banco y el personal de supervisión del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.
- Apoyar a los gobiernos subnacionales involucrados en el estudio, en el seguimiento y supervisión de los mismos, emitiendo recomendaciones para su aprobación.
- Participar de las reuniones y talleres de presentación de informes con diferentes niveles de toma de decisión.
- Elaborar Informes con las recomendaciones y comentarios para mejorar el contenido de los estudios.

### **Informes / Entregables**

El Contractual deberá presentar los siguientes informes (sin que éstos sean limitativos), los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:

**Informe 1:** El Contractual entregará un informe inicial del trabajo que este alineado con el plan de trabajo para el desarrollo de los estudios.

**Informe 2, 3, 4, 5 y 6:** El contractual deberá presentar informes técnicos intermedios por cada uno de los productos previstos en el estudio para el sistema integrado de transporte en área metropolitana de Cochabamba, donde se indique el seguimiento del trabajo de la firma consultora, en coordinación con el equipo técnico del Banco y el personal de supervisión del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba. Para lo cual, deberá desplazarse a la ciudad de Cochabamba por un periodo promedio de 5 días en cada mes, o cuando las labores propias del estudio así lo requieran.

Dichos informes deben incluir comentarios, sugerencias, observaciones u otras notas técnicas, necesarias para disponer de un producto de calidad, el cual será puesto a consideración del Banco. El Contractual también deberá coordinar con la firma consultora para definir la manera de subsanar las observaciones/comentarios y luego revisará los informes corregidos, sobre los cuales también emitirá los informes respectivos.

**Informe 7.** Informe final; deberá incluir los resultados de la revisión de los estudios realizados. En dicho informe se pronunciará de manera sintética sobre la razonabilidad y confiabilidad de los estudios.

### **Cronograma de Pagos**

**Primer Pago:** 25% del monto total convenido será cancelado presentado y aprobado el primer producto.

**Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto Pago:** 10% contra la presentación y aprobación de los productos 2, 3, 4, 5 y 6.

**Pago Final:** 25% contra aprobación del informe final el cual deberá incluir todos los productos solicitados.

### **Calificaciones**

- ***Título/Nivel Académico & Años de Experiencia Profesional:*** Ingeniero civil o planificador urbano, especialista en ingeniería del transporte, que cumpla los siguientes requisitos:
  - i) Profesional en ingeniería civil o planificación de transporte urbano, con especialidad académica en ingeniería del transporte a nivel de maestría;
  - ii) Mínimo de 10 años de experiencia en estudios integrales de transporte y/o de estructuración de sistemas de transporte público urbano y su planificación; preferiblemente en la región de América Latina;
  - iii) Amplia experiencia en la planificación de sistemas de transporte público masivo en ciudades de América Latina o ciudades de países en donde el transporte público es uno de los principales modos de transporte;
  - iv) Experiencia de mínimo 10 años en el desarrollo de modelos de simulación para representar sistemas de transporte masivo tipo BRT

(Bus Rapid Transit) o BRS (Bus Rapid System), con modelos como EMMÉ, Transcad, CUBE Voyager o VISSUM;

- **Idiomas:** Español/ Inglés
- **Áreas de Especialización:** maestría y/o equivalente en ingeniería de transporte.
- **Habilidades:** Capacidad efectiva para trabajar en equipos multidisciplinarios y capacidad para redactar en forma clara y concisa, cumplir plazos y metas.

### **Características de la Consultoría**

- **Categoría y modalidad de la consultoría:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- **Duración del Contrato:** lapso de 9 meses a partir de la firma del contrato
- **Lugar(es) de trabajo:** Consultoría Externa se llevará adelante en La Paz y Cochabamba, de acuerdo a los requerimientos para la supervisión del Estudio
- Se requerirá que el Contractual realice nueve (9) viajes a la ciudad de Cochabamba.
- 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.
- **Líder de División o Coordinador:** Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org).

**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.



PLAN DE ADQUISICIONES DE COOPERACIONES TÉCNICAS NO REEMBOLSABLES										
País: Bolivia					Agencia ejecutora (AE): BID				Sector Público o Privado: Público	
Número del Proyecto: BO-T1262					Nombre del Proyecto: Apoyo a la Preparación y Ejecución de Operaciones Viales					
Objetivo CT: Apoyar la consolidación de diferentes niveles de Gobierno en procesos de planificación y evaluación de transporte urbano, a través de formación y capacitación de técnicos en el desarrollo y aplicación de planes de desarrollo de transporte urbano y en aplicación de metodologías de evaluación de impacto en proyectos de transporte público en áreas metropolitanas de Bolivia, que incluyen sistemas de transporte urbano como BRT, buses y teleféricos.										
Período del Plan: Hasta diciembre 2018										
Monto límite para revisión ex post de adquisiciones:			Bienes y servicios (monto en USD):_____				Consultorías (monto en USD):_____			
Nº Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones (1)	Costo estimado del Contrato (USD)	Método de Adquisición (2)	Revisión de adquisiciones (3)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del anuncio de adquisición o del inicio de la contratación	Status	Comentarios
						BID/MIF %	Local / Otro %			
1		Componente 1 – Apoyo al fortalecimiento de la capacidad técnica y operativa del Teleférico de la Paz	100.000							
1.1		Curso de capacitación en planificación urbana y movilidad	25.000	SD	Ex ante	100%		Enero 2017	pendiente	Universidad Católica Boliviana
1.2		Curso de capacitación en evaluacion de impacto	10.000	SD	Ex ante	100%		Marzo 2017	pendiente	
1.3		Estudio demostrativo de evaluación de impacto	30.000	SD	Ex ante	100%		Febrero 2017	pendiente	
1.4		Guía de procesos de Gestión	5.000	SD	Ex ante	100%		Enero 2017	pendiente	
1.5		Diseño e implementación de Iniciativas culturales	20.000	SD		100%		Marzo - Junio	pendiente	
1.6		Intercambio de experiencias con otros países	10,000	SD		100%		Marzo - Junio	pendiente	

(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiese grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse agrupados bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: En un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se pondría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US\$ 5 mil y una explicación en la columna Comentarios: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1.

(2) **Firmas de consultoría:** SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad

<sup>(3)</sup> **Revisión ex-ante/ ex-post / SN.** En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex-post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex-ante. En casos que el sistema nacional esté aprobado para el método asociado con la adquisición, la supervisión es por sistema nacional

(4) **Revisión técnica:** Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos, u otros.