

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Estado Plurinacional de Bolivia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo integral al desarrollo de planes de transporte nacional y subnacionales y desarrollo de estrategias para la mejora de la seguridad vial
▪ Número de CT:	BO-T1268
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Shirley Cañete (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Jorge Tapia (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Agustina Cocha (INE/TSP); Adriana Rojas (TSP/CBO); Rafael Capristán (TSP/CPE); Renaud Tahon (VPS/ESG); Carolina Escudero y Diana De Leon (FMP/CBO); y Javier Jiménez (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	15 de mayo, 2017
▪ Beneficiario:	Gobierno Autónomo Municipal de La Paz Viceministerio de Seguridad Ciudadana Viceministerio de Comercio Interior y Exportaciones
▪ Agencia Ejecutora:	División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Países Financiado con Capital Ordinario (CTY)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$275.000
▪ Contrapartida local:	0
▪ Período de desembolso:	30 meses (incluye período de ejecución)
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de octubre, 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	BID a través de la División de Transporte en Bolivia (TSP/CBO)
▪ Unidad responsable de desembolso:	TSP/CBO
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	Sí
▪ CT incluida en CPD:	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	(i) atender las necesidades de los países pequeños y vulnerables; (ii) fortalecer la capacidad institucional; y (iii) productividad e innovación

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de la CT es apoyar diferentes iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia vinculadas a temas de seguridad vial y logística, a través de la actualización y complementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018 (PNSV), y el desarrollo de estudios específicos incluidos en la Estrategia Nacional de Logística (ENL) para Bolivia (2016). Asimismo,

pretende continuar apoyando a los gobiernos municipales en la consolidación de un diálogo de transporte urbano sostenible, promoviendo intercambio de experiencias y buenas prácticas desarrolladas en la región.

- 2.2 En términos de seguridad vial, Bolivia registró en los últimos años un ascenso de morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito¹. El número de personas heridas entre el 2000 y 2014 pasó de 5.356 a 15.362, incrementándose en un 287%. Entre el 2013 y 2014, la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito pasó de 18,4 a 15,8 por cada 100 mil habitantes. Pese a esta reducción, Bolivia sigue siendo uno de los países con mayor siniestralidad en carreteras². En este contexto, se desarrolló el PNSV³, con carácter quinquenal, que se estructura en el marco del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2012-2016 y el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020⁴, reconociendo que la seguridad vial es un derecho al que la población tiene que tener acceso, y que existen en el país áreas que se deben fortalecer sobre seguridad vial y nuevas acciones que deben implementarse. El plan establece cinco ejes de intervención: (i) gestión normativa sobre la seguridad vial; (ii) vías de tránsito terrestre seguras; (iii) usuarios y vehículos más seguros en vías de tránsito terrestre; (iv) sistema de información vial; y (v) respuesta a la víctima de un accidente de tránsito terrestre.
- 2.3 En términos de logística comercial, existe una inexorable tendencia hacia la globalización de las economías y hacia la búsqueda de nuevas prácticas empresariales, las cuales buscan relevancia de sus mercancías en el comercio nacional e internacional. Para esto, el desarrollo de actividades y servicios logísticos son fundamentales para conectar la economía de los países de manera eficiente. Si bien la logística hace parte fundamental de las operaciones industriales y comerciales del sector privado, son los gobiernos quienes brindan las condiciones básicas para que las empresas realicen sus operaciones de manera eficiente y sostenible por medio de una infraestructura adecuada, medidas de facilitación del comercio, entre otros. En Bolivia, el intercambio comercial ha percibido un incremento superior al 469% en la última década⁵, situación que imprime una gran presión sobre el sistema logístico nacional. En el 2016, el Gobierno de Bolivia (GdB) organizó un Foro Nacional de Logística Comercial, que convocó a representantes de diferentes sectores públicos y privados, e identificó la importancia de ajustar sus procesos de planeación de modo que permitan modernizar su sistema logístico nacional a través del desarrollo de una “Estrategia Logística-Comercial del Estado Plurinacional de Bolivia”⁶.
- 2.4 En términos de movilidad urbana, el Banco apoya la iniciativa de intercambio de experiencias y conocimientos de la movilidad urbana sostenible, que ha definido a la ciudad de La Paz como sede del VI Congreso de Mejores Prácticas del Sistema Integrado de Movilidad Urbana Sostenible (SIMUS) de

¹ El comportamiento de accidentes durante los últimos años ha sido variable con un ascenso, entre el 2008 y 2009, de 39.814 casos a 41.882, un descenso entre el 2010 y 2011 de 39.035 casos a 39.779, y en el 2011 un registro de 36.512 casos. Los departamentos con mayor incidencia son La Paz (41,3%), Santa Cruz (20,5%) y Cochabamba (11,4%).

² En un informe elaborado en 2013, por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (PAHO), Bolivia ocupaba el puesto nueve sobre un total de once países con mayor siniestralidad mortal en carreteras.

³ PNSV, aprobado por Decreto Supremo No. 2079 del 13 de agosto de 2014.

⁴ Pilares establecidos en el plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020.

⁵ Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural, 2016.

⁶ La ENL definió seis ejes estratégicos, acompañados de un conjunto de iniciativas que ayudarán a mejorar el desempeño logístico del país: (i) infraestructura intermodal; (ii) institucionalidad y normatividad; (iii) facilitación del comercio y servicios logísticos; (iv) capital humano; (v) tecnología e innovación; y (vi) sostenibilidad y planificación territorial.

América Latina⁷. Esta iniciativa busca compartir políticas públicas y reflexionar colectivamente sobre los sistemas de financiamiento privados y públicos, así como las condiciones contractuales que garantizan la prestación de servicios de movilidad urbana sustentable de gobiernos municipales. Además, consolida la movilidad urbana como un derecho social en el marco de la normativa internacional de y los compromisos asumidos a nivel global.

- 2.5 La CT contribuirá a actualizar e implementar actividades estratégicas vinculadas a la seguridad vial en Bolivia, haciendo énfasis a temas de coordinación y articulación a nivel nacional y subnacional, y promoviendo la instrumentación e implementación de los lineamientos contenidos en el PNSV. En términos de logística comercial, promoverá la implementación de proyectos estratégicos contenidos en la ENL, con el apoyo al desarrollo de capacidades de diferentes instituciones del gobierno vinculadas al sector. En términos de transporte urbano sostenible, promoverá y facilitará el intercambio de experiencias de los gobiernos municipales de la región, a través del apoyo al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz en el desarrollo del encuentro del SIMUS, y continuará promoviendo iniciativas culturales de movilidad por cable.
- 2.6 El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), alineándose con el desafío de productividad e innovación bajo el entendido de que promoverá la mejora de la capacidad de planificación urbana para la movilidad urbana y el incremento en la capacidad local de planificación en logística. El programa es consistente también con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), 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. Adicionalmente está alineado con los objetivos del Programa para Países Pequeños y Vulnerables (GN-2616-1), y 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 fortalecimiento institucional nacional y subnacional, y la profesionalización de la policía apoyando en los procesos de tecnificación para la atención a la población a través de los Viceministerios de Seguridad Ciudadana, Comercio Interno y Exportaciones y el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

III. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

- 3.1 Para lograr el cumplimiento de los objetivos, esta CT se desarrollará por medio de los siguientes componentes:
- 3.2 **Componente 1. Apoyo a campañas de seguridad vial y tecnificación de procesos.** A través de este componente se apoyará la implementación del PNSV del Viceministerio de Seguridad Ciudadana y la policía boliviana, a través de actividades que contribuyan al fortalecimiento y desarrollo de capacidades. En forma específica se busca: (i) contribuir en la implementación de programas de educación vial dirigida a diferentes grupos; (ii) desarrollar e implementar un programa de capacitación para formación de capacitadores de educación vial; (iii) apoyar a los procesos de tecnificación para la atención al público de la policía nacional; (iv) contribuir con la adecuación del marco

⁷ La Asociación Latinoamericana de SIMUS (www.alasimus.org), cuenta con más de 60 asociados conformados por entes gestores, operadores privados y proveedores de la industria de la movilidad urbana en América Latina. El evento está organizado por el Gobierno Autónomo Municipal de la Ciudad de La Paz y La Paz Bus, con apoyo de la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico" y el Gobierno Autónomo Municipal de El Alto.

normativo de la seguridad vial; y (v) explorar alternativas sostenibles para gestionar la institucionalidad de la seguridad vial en Bolivia. Se incluyen consultorías de apoyo al Viceministerio de Seguridad Ciudadana para el diseño e implementación de estrategias sostenibles de seguridad vial a nivel nacional.

- 3.2 **Componente 2. Apoyo al fortalecimiento en temas de movilidad urbana.** Apoyará la organización y logística del VI Congreso de Mejores Prácticas del SIMUS de América Latina: “Servicios Integrados Multimodales y la Movilidad Inteligente”, que incluye el intercambio de experiencias y conocimientos, a través de eventos de difusión de conocimiento, capacitación y sistematización de soluciones a problemas de transporte masivo urbano. Además, se continuará apoyando la iniciativa del programa Cultura Teleférico que tiene 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 habitantes de la ciudad. Se concretiza a través de actividades como murales y grafitis, concurso enfocado en la lucha contra el acoso escolar y DoReMi Teleférico, un escenario libre de violencia, que otorga escenarios para que bandas de jóvenes muestren su talento.
- 3.3 **Componente 3. Apoyo a la implementación de la ENL comercial.** Contribuirá con la implementación de la ENL, a través de: (i) el desarrollo de estudios específicos identificados en la ENL; (ii) la formulación de proyectos relacionados a la logística comercial del corredor logístico central; y (iii) el desarrollo de un programa de capacitación dirigido a funcionarios públicos.
- 4.1 El presupuesto de la CT es de US\$275.000, que serán provistos por el Banco. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Presupuesto Indicativo

Componentes	Actividad	Financiamiento BID (US\$)
Componente 1: Apoyo a campañas de seguridad vial y tecnificación de procesos	Programas de educación vial	40.000
	Programa de capacitación para formación de capacitadores de educación vial	25.000
	Procesos de tecnificación de la policía nacional	15.000
	Adecuación del marco normativo de la seguridad vial	10.000
	Estudio de institucionalidad de la seguridad vial en Bolivia	10.000
Componente 2: Apoyo al fortalecimiento en temas de movilidad urbana	Apoyo en la organización y logística del VI Congreso de Mejores Prácticas del SIMUS de América Latina: “Servicios Integrados Multimodales y la Movilidad Inteligente”	50.000
	Apoyo a eventos culturales de Mi Teleférico	25.000
Componente 3: Apoyo en la ENL comercial	Diseño de las estrategias comerciales para su implementación en el corredor logístico central	50.000
	Desarrollo del curso de capacitación de logística comercial dirigido a operadores de transporte de carga y funcionarios públicos	35.000
	Diseño de plataforma de articulación de servicios y proveedores con la demanda de carga	15.000
Total		275.000

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 Por solicitud del GdB, el Organismo Ejecutor (OE) de esta operación será el Banco, a través de la División de Transporte en Bolivia (TSP/CBO), quien en

coordinación estrecha con el Gobierno Municipal de La Paz y el Viceministerio de Seguridad Ciudadana y Viceministerio de Comercio Interior y Exportaciones, buscará apoyo en términos de capacitación, planificación y evaluación de logística comercial nacional y subnacional y adquisiciones, que permitan la implementación de los temas de seguridad vial. Los estudios y capacitaciones que se irán a contratar serán de directa aplicación en el fortalecimiento de capacidades y supervisados por el personal del Banco.

- 5.2 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la misma y se encargará de la selección, contratación y supervisión de consultores externos, así como de la adquisición de otros servicios de acuerdo con los procedimientos aplicables del Banco. Las contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las siguientes políticas: (i) GN-2765-1 y sus procedimientos (Guía OP-1155-4) para contratación de firmas; (ii) GN-2303-2 para adquisición de bienes o servicios diferentes de consultoría; y (iii) AM-650 para la contratación de individuos. 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, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.
- 5.3 Los tiempos para la CT se estiman en 30 meses para los desembolsos y la ejecución.
- 5.4 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Para mayor información sobre las adquisiciones previstas, consultar el plan de adquisiciones.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, el equipo de proyecto no ha identificado riesgos significativos asociados a la ejecución de la misma.

VII. Excepciones a las Políticas del Banco

- 7.1 No existe ninguna excepción a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias ambientales

- 8.1 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 de la operación que apoyará. De esta forma, se clasifica como categoría "C" (ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#)). Sin embargo, no se requiere desarrollar instrumentos adicionales de gestión socioambiental que los que la operación cuenta.

Anexos requeridos:

- Anexo I - [Ayuda Memoria Programa Operativo 2017- 2018](#)
- Anexo II - [Términos de Referencia](#)
- Anexo III - [Matriz de Resultados](#)
- Anexo IV - [Plan de Adquisiciones](#)



Estado Plurinacional de Bolivia
Ministerio de Planificación del Desarrollo
Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo

La Paz, 21 DIC 2016
MPD/VIPFE/DGGFE/UOF-004033/2016
012701

Señor
Alejandro Melandri
REPRESENTANTE DEL BID EN BOLIVIA
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
Presente.-



Ref.: PROGRAMA OPERATIVO BIANUAL 2017-2018

De mi consideración:

Mediante la presente, hago referencia a su nota CAN/CBO/CA-3508/2016 con relación a la reunión de programación de préstamos para los años 2017 y 2018, llevada a cabo el día 20 de diciembre de 2016 en oficinas de esta Cartera de Estado.

Al respecto, tengo a bien remitir los 3 ejemplares originales de la Ayuda Memoria del Programa Operativo 2017-2018 debidamente firmados, y agradeceré remitir un ejemplar original una vez que se complete la firma de su persona.

Con este motivo, saludo a usted atentamente.


René Gonzalo Orellana Halkyer
MINISTRO DE PLANIFICACIÓN
DEL DESARROLLO

RSZ/JUF/LOC
Adj. Ayuda Memoria (3 ejemplares originales)

AYUDA MEMORIA PROGRAMA OPERATIVO 2017-2018

I. GENERALES

Como resultado de la reunión de revisión de Programación de préstamos para los años 2017 y 2018, así como de operaciones de cooperación técnica para 2017, 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, Alejandro Melandri, acordaron el siguiente Programa:

II. PROGRAMA OPERATIVO 2017

II.1 Programa de Préstamo con Garantía Soberana del BID en Bolivia, 2017

Proyecto	Nombre	BID US\$ millones
BO-L1112	PBL Apoyo al Programa de Reformas del Sector de Transportes II	120.00
BO-L1183	PBL Fortalecimiento de la Gestión de Recursos Naturales y el Medio Ambiente	140.00
BO-L1184	Programa de Agua Potable y Saneamiento Básico para Pequeñas Localidades y Comunidades Rurales II	79.30
BO-LXXX	Programa de Agua y Saneamiento para Ciudades I	50.00
BO-L1186	Programa Multipropósito de Transporte III	90.00
BO-L1188	Programa de Inversión en Gestión de Riesgos de Desastres	40.00
TOTAL (Blend 15%-85%)		519.30

II.2 Cooperación Técnica No-Reembolsable, 2017

Cooperación Técnica	Nombre	BID (FOE) US\$ miles	Otros Fondos US\$ Miles	Total US\$ miles
BO-T1285*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial "Programa de Eficiencia Energética"	200.00	0.00	200.00
BO-T1290*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial "Programa de Residuos Sólidos II"	200.00	0.00	200.00
BO-T1284*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial "Programa Multipropósito de Transporte IV"	200.00	0.00	200.00
BO-T1291*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial "PBL Reformas Sector Energía"	200.00	0.00	200.00
BO-T1292*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial "Programa de Apoyo a la Pre-Inversión para el Desarrollo II"	200.00	0.00	200.00
BO-T1293*	Apoyo a la preparación y ejecución inicial "Programa de Transmisión Eléctrica"	200.00	0.00	200.00
BO-T1268*	Apoyo al plan nacional de seguridad vial en Bolivia	200.00	0.00	200.00
BO-T1281*	Apoyo a la implementación de un nuevo modelo de gestión hospitalaria	0.00	300.00	300.00
BO-T1283*	Apoyo al Ministerio de Salud de Bolivia para el desarrollo del Programa de Reducción Acelerada de la Mortalidad Maternal e Infantil	0.00	400.00	400.00
BO-T1282*	Apoyo al Ministerio de Salud en el fortalecimiento del modelo de atención en el primer nivel del sistema de salud	285.00	0.00	285.00
BO-T1280*	Apoyo a la Consolidación de las Autonomías Indígenas Originario Campesinas	0.00	750.00	750.00
BO-T1286*	Desarrollo de Estrategias de Manejo de Riesgos Fiscales para la Mejora de la Estabilidad Presupuestaria	0.00	450.00	450.00
BO-TXXX*	Apoyo al desarrollo de ciudad mujer en Bolivia	0.00	350.00	350.00
BO-T1294*	Plan de Mejora de Calidad del Servicio de Operadores de Agua y Saneamiento	0.00	350.0	350.00
	TOTAL	1,685.00	2,600.00	4,285.00

- (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 Y LAS ENTIDADES Y SECTORES BENEFICIARIAS.

III. PROGRAMA OPERATIVO TENTATIVO 2018

Proyecto	Nombre	BID US\$ millones
BO-LXXX	Programa de Eficiencia Energética	77.70
BO-LXXX	Programa de Residuos Sólidos II	70.00
BO-LXXX	Programa Multipropósito de Transporte IV	130.00
BO-LXXX	PBL Reformas Sector Energía	51.60
BO-L1111	Programa de Apoyo a la Pre-Inversión para el Desarrollo II	30.00
BO-L1182	Programa Nacional de Gestión Turística	60.00
BO-LXXX	Programa de Agua y Saneamiento para Ciudades II	100.00
TOTAL (Blend 15-85%)		519.30

La Paz, 20 de diciembre de 2016



René Orellana
Ministro
Ministra de Planificación del Desarrollo



Alejandro Melandri
Representante
Banco Interamericano de Desarrollo

ANEXO A
Bolivia
TSP/CBO
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(s) 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 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 tres 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 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 - 40% (cada pago).** Contra entrega y aprobación de las ponencias a realizar.
 - (iii) **Producto N°3 - 40%** Al finalizar el curso, con el cumplimiento satisfactorio de la presentación y desarrollo del temario de la consultoría.

VI. Calificaciones

Formación profesional: El contractual deberá ser profesional artista plástico, en experiencia general en profesionales visuales.

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: 70 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).

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo a las políticas 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.

Contractual para el Diseño de la Plataforma para la Articulación de Servicios y Proveedores con la Demanda de Carga

Términos de Referencia

I. Antecedentes

- 1.1 El objetivo de la CT es apoyar las iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia y los Gobiernos Subnacionales, en el diseño e implementación de estrategias de mejora en la Seguridad Vial, el Transporte Urbano Sostenible y la Logística Comercial del Corredor central del país. A través de contribuir al objetivo estratégico, en la mejorar de la provisión de bienes y servicios públicos, ya que promoverá mejores condiciones de: (i) seguridad vial en la red nacional y subnacional y a través del indicador de capacidad institucional y estado de derecho, ya que promoverá al fortalecimiento institucional de varios sectores vinculados mediante la instrumentación de los lineamientos contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial, (ii) capacitación de profesionales técnicos en el desarrollo e implementación de la planificación de la movilidad urbana sostenible y (iii) logística comercial, que incluirá el fortalecimiento de equipos técnicos del Viceministerio de Comercio interno y Exportaciones en el desarrollo de las estrategias de logística comercial en el corredor logístico central.
- 1.2 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 en el transporte 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 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 por donde pasa el Corredor Logístico Central, La Paz, El Alto, Santa Cruz y Cochabamba, que implica incremento de las distancias y tiempos medios de viaje.
- 1.3 Por otro lado, no existe un diseño de institucionalidad que coordine acciones y realice un seguimiento al desempeño del Corredor Logístico Central. Sobre la base de este diseño puede proponerse la estructura y composición de la institucionalidad necesaria para administrar y monitorear el Corredor Logístico Central, con lo cual se pueda de alguna manera ordenar las responsabilidades y competencias de las instituciones públicas y/o privadas involucradas en el transporte de carga.

II. Objetivo(s) de la Consultoría

- 2.1 El objetivo de la consultoría es diseñar la plataforma para la articulación de servicios y proveedores con la demanda de carga.

III. Actividades Principales

- 3.1 El candidato seleccionado deberá diseñar la plataforma teniendo en cuenta los siguientes puntos:
 - Recabar información sobre sitios similares, análisis de sitios de referencia, próximos o pares y bibliografía en general relacionada al tema.

- Determinar la misión y los objetivos de la plataforma y los objetivos a cumplir con la plataforma.
- Determinar audiencias destinadas y público usuario.
- Establecer Plan de Trabajo, con tiempo y etapas.
- Establecer criterios de calidad, decisiones de calidad de forma externa y visible de la plataforma.
- Determinar contenidos, información básica de primera instancia, información ampliatoria.
- Diseñar estructuras de contenidos.
- Determinar formato gráfico
- Con toda la información concluida mencionada en las actividades anteriores, se procede a la construcción y testeo de la plataforma.

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:

- Producto N°1 - Plan de Trabajo. A los 7 días de firmado el contrato, el contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
- 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.
- Producto N°3 - Informe Final. A los 60 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:

- Primer Pago: 30% contra entrega y aprobación del Producto No.1.
- Segundo Pago: 40% contra entrega y aprobación del Producto No.2.
- Tercer Pago: 30% contra entrega y aprobación del Producto No.3.

VI. Calificaciones

- **Formación profesional.** El contractual deberá ser profesional universitario, como mínimo con el grado académico de Maestría y/o Doctorado en planificación/ingeniería de transporte, logística comercial o civil.
- **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 Logística Comercial.
- **Idioma:** español.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada
- Duración del Contrato: 60 días.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa
- 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.

Diseño y Capacitación en Logística Comercial dirigido a Operadores de Transporte de Carga y Funcionarios Públicos

Términos de Referencia

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 áreas como Transporte Urbano, Logística, Seguridad Vial y Caminos Rurales como posibles temas de interés para intervenciones futuras.
- 1.2 Con el propósito 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 del manejo del Corredor Logístico Central, a través de un curso de capacitación tanto a los operadores del transporte como a los funcionarios de las instituciones involucrada en el corredor logístico central.
- 1.3 La capacitación planea reunir a expertos en el campo de Logística Comercial, bajo el marco académico provisto por la Universidad Católica Boliviana, estimulando el aprendizaje conjunto de funcionarios de gobiernos subnacionales, y socios involucrados en la logística comercial.
- 1.4 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.
- 1.5 La capacitación tiene como público objetivo a los funcionarios de diferentes niveles de gobiernos vinculados con la logística comercial del corredor central.

II. Objetivo(s)

- 2.1 El objetivo del curso de capacitación es desarrollar capacidades en los funcionarios de los Gobiernos Autónomos Municipales, y otras entidades vinculadas a la logística comercial del corredor central, bajo el enfoque multidisciplinario que permita a los participantes afrontar retos en esta temática.

III. Actividades Principales

- Caracterización del Sector: Programas de formación y certificación de conductores, Metodologías de formación, Normativa para formalización de conductores y Mapeo de actores.
- Definición de Contenido Académico: Pensum académico (contenido, intensidad, metodología).
- Diseño de Estrategia de Implementación: Escenarios de implementación, Definición de actores, Validación de escenarios, Diseño de certificación y Validación del contenido
- Transferencia de conocimiento y gestión de cambio: Diseño del piloto, Formación de 100 entrenadores (en las 3 principales ciudades: La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz), Análisis de resultados.

- Plan de masificación: Elaboración de plan de masificación y certificación

IV. 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:

- 80% a la inscripción del curso de capacitación
- 20% a la culminación de la capacitación, acreditando la certificación de aprobación.

V. Características del Curso

- Duración del curso: 4 meses
- *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.

Contractual para el Diseño de Estrategias Sostenible de Seguridad Vial

Términos de Referencia

I. Antecedentes

- 1.1 El objetivo de la CT es apoyar las iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia y los Gobiernos Subnacionales, en el diseño e implementación de estrategias de mejora en la Seguridad Vial. A través de contribuir al objetivo estratégico, en la mejorar de la provisión de bienes y servicios públicos, ya que promoverá mejores condiciones de: i. seguridad vial en la red nacional y subnacional y a través del indicador de capacidad institucional y estado de derecho, ya que promoverá al fortalecimiento institucional de varios sectores vinculados mediante la instrumentación de los lineamientos contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.
- 1.2 En los últimos años, Bolivia ha experimentado una tendencia a la baja en cuanto al índice de prevalencia de accidentes de tráfico en el país. Entre 2013 y 2014, la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito bajó del 18,4 por cada 100.000 habitantes al 15,8 por 100.000 habitantes. Sin embargo, pese a la reducción Bolivia sigue siendo un país con mayor peligro conllevan los temas de accidentes de tráfico¹. Con el objetivo de reducir la mortalidad en carretera que experimenta el país, se aprobó en 2013 un plan quinquenal, el Plan de Seguridad Vial 2014-2018, que tiene como objetivos: consolidar y adecuar la legislación vigente en Bolivia sobre seguridad vial a estándares internacionales, para viabilizar y optimizar las intervenciones sobre seguridad vial; mejorar las condiciones de seguridad de las vías terrestres de acuerdo a las características de cada zona o región del país; establecer una estrategia nacional de Información, Educación y Comunicación - IEC para el cambio de comportamiento en la población usuaria; establecer un modelo de sistema de información nacional interinstitucional oportuno y confiable, para la vigilancia, formulación y evaluación de políticas públicas y toma de decisiones en temas de seguridad vial; y establecer una estrategia para brindar una respuesta adecuada a las víctimas después del accidente de tránsito. Mediante Decreto Supremo Nº 29894 (Organización del Órgano Ejecutivo) el Viceministerio de Seguridad Ciudadana, dependiente del Ministerio de Gobierno, tiene las atribuciones, de coordinar con las entidades territoriales autónomas, así como con las demás instituciones y entidades vinculadas con la problemática de la Seguridad Vial en Bolivia.

II. Objetivo(s) de la Consultoría

- 2.1 El objetivo de la consultoría es diseñar una Estrategia Sostenible de Seguridad Vial, enmarcados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018.

III. Actividades Principales

- 3.1 El candidato seleccionado deberá diseñar las estrategias comerciales teniendo en cuenta los siguientes puntos
 - Revisión de Literatura: Metodologías de medición de desempeño, Indicadores de desempeño de corredores, Casos de estudio, Esquemas de gerencia de corredores, y Metodologías de priorización de proyectos.
-

- Metodología: Metodologías de medición de desempeño, Indicadores de desempeño de corredores, Casos de estudio, Esquemas de gerencia de corredores y Metodologías de priorización de proyectos.
- Diagnostico: Institucionalidad, Infraestructura, Flujos de carga, Caracterización de primera y última milla en (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz) y Recolección de información primaria y secundaria.
- Medición del desempeño: Análisis de información, Medición del desempeño actual y Torre de control (visualización y analítica de información)
- Estructuración de la gerencia: Estructuración del sistema de gestión, Diseño de la gerencia, Plan de mejora corto, mediano y largo plazo, Torre de control (visualización y análisis de información).
- 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.

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:
- Producto N°1 - Plan de Trabajo. A los 7 días de firmado el contrato, el contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
 - Producto N°2 – Informe de Progreso. A los 60 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.
 - Producto N°3 – Informe de Progreso. A los 120 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.
 - Producto N°4 – Informe de Progreso. A los 150 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.
 - Producto N°5 - Informe Final. A los 210 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:
- Primer Pago: 10 % contra entrega y aprobación del Producto No.1.
 - Segundo Pago: 20 % contra entrega y aprobación del Producto No.2.
 - Tercer Pago: 20 % contra entrega y aprobación del Producto No.3.
 - Cuarto Pago: 20 % contra entrega y aprobación del Producto No.4.
 - Quinto Pago: 30 % contra entrega y aprobación del Producto No.5.

VI. Calificaciones

- **Formación Profesional.** El contractual deberá ser profesional universitario, como mínimo con el grado académico de Maestría y/o Doctorado en planificación/ingeniería de transporte, logística comercial o civil.
- **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 Logística Comercial.
- **Idioma:** español.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada
- Duración del Contrato: 210 días.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa
- 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
TSP/CBO
Consultoría Tecnificación de Procesos
Términos de Referencia

I. Antecedentes

- 1.1 El objetivo de la CT es apoyar las iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia y los Gobiernos Subnacionales, en el diseño e implementación de estrategias de mejora en la Seguridad Vial, el Transporte Urbano Sostenible y la Logística Comercial del Corredor central del país. A través de contribuir al objetivo estratégico, en la mejorar de la provisión de bienes y servicios públicos, ya que promoverá mejores condiciones de: (i) seguridad vial en la red nacional y subnacional y a través del indicador de capacidad institucional y estado de derecho, ya que promoverá al fortalecimiento institucional de varios sectores vinculados mediante la instrumentación de los lineamientos contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial; (ii) Transporte Urbano Sostenible, fortaleciendo al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en la capacitación de sus profesionales técnicos en el desarrollo e implementación de la planificación de la movilidad urbana sostenible; y (iii) logística comercial, que incluirá el fortalecimiento de equipos técnicos del Viceministerio de Comercio interno y Exportaciones en el desarrollo de las estrategias de logística comercial en el corredor logístico central.
- 1.2 Con relación a la seguridad vial, las personas heridas en accidentes de tránsito el año 2000 (5.356 personas) con relación al año 2014 (15.362 personas) incrementaron en un 287%, por este motivo, la Seguridad Vial se constituye un motivo de preocupación en el ámbito nacional, y se elabora el nuevo “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018” aprobado mediante Decreto Supremo No. 2079 del 13 de agosto de 2014, que tiene como objetivos: consolidar y adecuar la legislación vigente en Bolivia sobre seguridad vial a estándares internacionales, para viabilizar y optimizar las intervenciones sobre seguridad vial; mejorar las condiciones de seguridad de las vías terrestres de acuerdo a las características de cada zona o región del país; establecer una estrategia nacional de Información, Educación y Comunicación - IEC para el cambio de comportamiento en la población usuaria; establecer un modelo de sistema de información nacional interinstitucional oportuno y confiable, para la vigilancia, formulación y evaluación de políticas públicas y toma de decisiones en temas de seguridad vial; y establecer una estrategia para brindar una respuesta adecuada a las víctimas después del accidente de tránsito.

II. Objetivo(s) de la Consultoría

- 2.1 El objetivo de la consultoría es fortalecer la capacidad de la Policía Boliviana, en la tecnificación de procesos para mejorar la atención al público, las campañas de capacitación en seguridad vial y la prevención de hechos de tránsito.

III. Actividades Principales

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

- Realizar un diagnóstico situacional sobre la atención a público en general y metodología actual de capacitaciones en seguridad vial.
- Elaborar una propuesta para tecnificar los procesos identificados con la Policía Nacional
- Elaborar una propuesta para la implementación los procesos tecnificados tanto para atención al público como para realizar capacitaciones en seguridad vial.
- Elaborar instrumentos normativos, administrativos y técnicos que permitan generar una estrategia de sostenibilidad de mejora continua en la seguridad vial.
- Elaborar un manual para capacitadores en Seguridad Vial.

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:
- Producto N°1 Programa de Trabajo. A los 7 días de firmado el contrato, el contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
 - Producto N°2 Contra entrega y aprobación de Informe de Avance. El plazo es a los 60 días de firmado el contrato.
 - Producto N°3 A la entrega de Informe final a los 100 días de firmado el contrato.

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:
- Primer Pago: 20% a la presentación y aprobación del Primer Informe de avance (trimestral).
 - Segundo Pago: 40% a la entrega y aprobación del Producto No.2.
 - Tercer Pago: 40% a la entrega y aprobación del Producto No.3.

VI. Calificaciones

- Formación Profesional: Abogado, Administrador de Empresa o Ramas Afines, con Mínimo 5 años de Planificación y conformación de asociaciones.
- Idioma: español.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada
- Duración del Contrato: 6 meses a partir de la firma del contrato.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa
- 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),

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.

VI Congreso Mejores Prácticas de SIMUS de América Latina
“Servicios Integrados Multimodales y la Movilidad Inteligente”

Términos de Referencia

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 áreas como Transporte Urbano, Logística, Seguridad Vial y Caminos Rurales como posibles temas de interés para intervenciones futuras.
- 1.2 Con el propósito 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 del VI Congreso Mejores Prácticas de SIMUS de América Latina, se pretende apoyar 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.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo del Congreso es compartir experiencias y conocimientos que permitan la consolidación, entre todos los miembros de la Red SIMUS y las ciudades miembros de MUSAL, de la Movilidad Urbana como un Derecho Social, en el marco de la normativa internacional y los compromisos asumidos a nivel global, también se quiere lograr compartir las políticas públicas y reflexionar colectivamente sobre los sistemas de financiamiento privados y públicos condicionados, así como las condiciones contractuales que garantizan la prestación de servicios de movilidad urbana sustentable.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contenido central se basa en Sistemas Integrados Multimodales de Movilidad Urbana y su sostenibilidad, en este contexto los participantes tendrán como subtemas:
 1. Políticas Públicas Estatales, nacionales y subnacionales, sobre Movilidad Urbana Sustentable – el Derecho Social a la Movilidad Urbana;
 2. La inversión social pública en los sistemas de movilidad urbana sustentable – el financiamiento de los sistemas y la necesidad de la inversión social pública;
 3. Los sistemas de transporte en ciudades de altura y/o con topografía de montaña;
 4. La integración de los sistemas de Movilidad Urbana - Por qué caminamos hacia Sistemas Integrados: Mejores Prácticas Mundiales;
 - a. Que son la Integración Física y Tarifaria;
 - b. Principales pasos para la integración multimodal;
 - c. Sistemas tecnológicos para gerenciamiento de sistemas integrados;
 - d. Integración multimodal y el transporte limpio;
 - e. Sistemas integrados y la visión del operador (Clúster);

5. Cultura Ciudadana y Seguridad Vial en el contexto del Transporte Masivo.
6. Movilidad Urbana Inclusiva, Bicicleta y Plataforma Tecnológica para la Movilidad - Autos Compartidos.

IV. Cronograma de Pagos

- 4.1 Se realizarán pagos conforme el evento requiera el apoyo en temas Logísticos del Banco.

V. Características del curso

- Duración del Congreso: 2 semanas.
- 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.

Consultoría Implementación de la Estrategia Sostenible de la Seguridad Vial

Términos de Referencia

I. Antecedentes

- 1.1 El objetivo de la CT es apoyar las iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia y los Gobiernos Subnacionales, en el diseño e implementación de estrategias de mejora en la Seguridad Vial, el Transporte Urbano Sostenible y la Logística Comercial del Corredor central del país. A través de contribuir al objetivo estratégico, en la mejorar de la provisión de bienes y servicios públicos, ya que promoverá mejores condiciones de: (i) seguridad vial en la red nacional y subnacional y a través del indicador de capacidad institucional y estado de derecho, ya que promoverá al fortalecimiento institucional de varios sectores vinculados mediante la instrumentación de los lineamientos contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial; (ii) Transporte Urbano Sostenible, fortaleciendo al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en la capacitación de sus profesionales técnicos en el desarrollo e implementación de la planificación de la movilidad urbana sostenible; y (iii) logística comercial, que incluirá el fortalecimiento de equipos técnicos del Viceministerio de Comercio interno y Exportaciones en el desarrollo de las estrategias de logística comercial en el corredor logístico central.
- 1.2 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 en el transporte 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 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 por donde pasa el Corredor Logístico Central, La Paz, El Alto, Santa Cruz y Cochabamba, que implica incremento de las distancias y tiempos medios de viaje.
- 1.3 Por otro lado, no existe un diseño de institucionalidad que coordine acciones y realice un seguimiento al desempeño del Corredor Logístico Central. Sobre la base de este diseño puede proponerse la estructura y composición de la institucionalidad necesaria para administrar y monitorear el Corredor Logístico Central, con lo cual se pueda de alguna manera ordenar las responsabilidades y competencias de las instituciones públicas y/o privadas involucradas en el transporte de carga.

II. Objetivo(s) de la Consultoría

- 2.1 El objetivo de la consultoría es apoyar en la implementación de la Estrategia Sostenible de Seguridad Vial.

III. Actividades Principales

- 3.1 El candidato seleccionado deberá:
 - Revisión de Literatura: Metodologías de medición de desempeño, Indicadores de desempeño de corredores, Casos de estudio, Esquemas de gerencia de corredores, y Metodologías de priorización de proyectos.

- Metodología: Metodologías de medición de desempeño, Indicadores de desempeño de corredores, Casos de estudio, Esquemas de gerencia de corredores y Metodologías de priorización de proyectos.
- Diagnostico: Institucionalidad, Infraestructura, Flujos de carga, Caracterización de primera y última milla en (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz) y Recolección de información primaria y secundaria.
- Medición del desempeño: Análisis de información, Medición del desempeño actual y Torre de control (visualización y analítica de información)
- Estructuración de la gerencia: Estructuración del sistema de gestión, Diseño de la gerencia, Plan de mejora corto, mediano y largo plazo, Torre de control (visualización y análisis de información.
- 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.

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:
- Producto N°1 Programa de Trabajo. A los 7 días de firmado el contrato, el contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.
 - Producto N°2 Contra entrega y aprobación de Informe de Avance. El plazo es a los 60 días de firmado el contrato.
 - Producto N°3 A la entrega de Informe final a los 120 días de firmado el contrato.

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:
- Primer Pago: 20% a la entrega y aprobación del Informe de avance.
 - Segundo Pago: 40% a la entrega y aprobación del Producto No.2.
 - Tercer Pago: 40% a la entrega y aprobación del Producto No.3.

VI. Calificaciones

- Formación Profesional: Abogado, Administrador de Empresa o Ramas Afines, con mínimo 5 años de planificación y conformación de asociaciones.
- Idioma: español.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada
- Duración del Contrato: 120 días.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa

- 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.

Contractual para el Diseño de Estrategias Comercial Logística para su Implementación en el Corredor Logístico Central

Términos de Referencia

I. Antecedentes

- 1.1 El objetivo de la CT es apoyar las iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia y los Gobiernos Subnacionales, en el diseño e implementación de estrategias de mejora en la Seguridad Vial, el Transporte Urbano Sostenible y la Logística Comercial del Corredor central del país. A través de contribuir al objetivo estratégico, en la mejorar de la provisión de bienes y servicios públicos, ya que promoverá mejores condiciones de: (i) seguridad vial en la red nacional y subnacional y a través del indicador de capacidad institucional y estado de derecho, ya que promoverá al fortalecimiento institucional de varios sectores vinculados mediante la instrumentación de los lineamientos contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial; (ii) Transporte Urbano Sostenible, fortaleciendo al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en la capacitación de sus profesionales técnicos en el desarrollo e implementación de la planificación de la movilidad urbana sostenible; y (iii) logística comercial, que incluirá el fortalecimiento de equipos técnicos del Viceministerio de Comercio interno y Exportaciones en el desarrollo de las estrategias de logística comercial en el corredor logístico central.
- 1.2 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 en el transporte 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 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 por donde pasa el Corredor Logístico Central, La Paz, El Alto, Santa Cruz y Cochabamba, que implica incremento de las distancias y tiempos medios de viaje.
- 1.3 Por otro lado, no existe un diseño de institucionalidad que coordine acciones y realice un seguimiento al desempeño del Corredor Logístico Central. Sobre la base de este diseño puede proponerse la estructura y composición de la institucionalidad necesaria para administrar y monitorear el Corredor Logístico Central, con lo cual se pueda de alguna manera ordenar las responsabilidades y competencias de las instituciones públicas y/o privadas involucradas en el transporte de carga.

II. Objetivo(s) de la Consultoría

- 2.1 El objetivo de la consultoría es diseñar una Estrategia Logística Comercial para el Gerenciamiento del Corredor Logístico Central del País, orientada a estructurar en Corredor central y un Plan de Primera y Última Milla, de acuerdo a las Estrategias de Logística Comercial elaboradas el 2016.

III. Actividades Principales

3.1 El candidato seleccionado deberá diseñar las estrategias comerciales teniendo en cuenta los siguientes puntos

- Revisión de Literatura: Metodologías de medición de desempeño, Indicadores de desempeño de corredores, Casos de estudio, Esquemas de gerencia de corredores, y Metodologías de priorización de proyectos.
- Metodología: Metodologías de medición de desempeño, Indicadores de desempeño de corredores, Casos de estudio, Esquemas de gerencia de corredores y Metodologías de priorización de proyectos.
- Diagnóstico: Institucionalidad, Infraestructura, Flujos de carga, Caracterización de primera y última milla en (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz) y Recolección de información primaria y secundaria.
- Medición del desempeño: Análisis de información, Medición del desempeño actual y Torre de control (visualización y analítica de información)
- Estructuración de la gerencia: Estructuración del sistema de gestión, Diseño de la gerencia, Plan de mejora corto, mediano y largo plazo, Torre de control (visualización y análisis de información.
- 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.

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:

Producto N°1 - Plan de Trabajo. A los 7 días de firmado el contrato, el contractual presentará el programa de trabajo para la ejecución del alcance y productos de la consultoría.

Producto N°2 – Informe de Progreso. A los 60 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.

Producto N°3 – Informe de Progreso. A los 120 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.

Producto N°4 – Informe de Progreso. A los 150 días de firmado de contrato, deberá presentar un informe de progreso el cual incluirá las actividades 1 a 5 indicadas en este documento.

Producto N°5 - Informe Final. A los 210 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:

- Primer Pago: 20 % contra entrega y aprobación del Producto No.1.

- Segundo Pago: 20 % contra entrega y aprobación del Producto No.2.
- Tercer Pago: 20 % contra entrega y aprobación del Producto No.3.
- Cuarto Pago: 15 % contra entrega y aprobación del Producto No.4.
- Quinto Pago: 25 % contra entrega y aprobación del Producto No.5.

VI. Calificaciones

Formación Profesional. El contractual deberá ser profesional universitario, como mínimo con el grado académico de Maestría y/o Doctorado en planificación/ingeniería de transporte, logística comercial o civil.

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 Logística Comercial.

Idioma: español.

VII. Características de la Consultoría

Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada

Duración del Contrato: 210 días.

Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa

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),

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.

Outcomes

Outcome:	1 Sustainable National Road Safety Strategy: Update and implementation of strategic activities related to road safety in Bolivia, with emphasis on coordination and articulation at the national and subnational level, and promoting the implementation of the guidelines contained in the National Plan of Road Safety.
Outcome:	2 Dissemination of knowledge on sustainable urban transport issues: promote and facilitate the exchange of experiences of the Municipal Governments of the region, through the support to the Municipal Autonomous Government of La Paz in the development of the SIMUS meeting.
Outcome:	3 Strategic projects developed for the National Logistics Strategy: implementation of strategic projects contained in the ENL, with support to the development of capacities of different government institutions related to the sector.

RF - Contribution


Outputs: Annual Physical and Financial Progress


1 Support to road safety campaigns						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Flags			
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP	2017	2018	2019	EOP					
1.1 Awareness raising campaigns designed/implemented	Other(CTY) Awareness raising campaigns designed/implemented	Campaigns (#)	0	2017	Informes de campañas terminados	P	1	1	1	3	P	5000	15000	20000	40000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
1.2 Training workshops delivered	Other(CTY) Training workshops delivered	Workshops (#)	0	2017	Certificados de los participantes emitidos	P		1		1	P		25000		25000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
1.3 Architectural/structural design completed	Other(CTY) Architectural/structural design completed	Designs (#)	0	2017	Documento final elaborado	P		1		1	P		15000		15000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
1.4 Policies designed	Other(CTY) Policies designed	Policies (#)	0	2017	Documento con las políticas terminadas entregado	P			1	1	P		2000	8000	10000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
1.5 Diagnostics and assessments completed	Other(CTY) Diagnostics and assessments completed	Diagnostics (#)	0	2017	Informe terminado y completado	P		1		1	P		4500	5500	10000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
2 Support to strengthening of urban mobility issues						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Flags			
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP	2017	2018	2019	EOP					
2.1 Training workshops delivered	Other(CTY) Training workshops delivered	Workshops (#)	0	2017	Informe de Evento Realizado	P	1	2		3	P	50000	25000	0	75000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
3 Support to the National Strategy of Commercial Logistics						Physical Progress				Financial Progress				Theme	Flags			
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP	2017	2018	2019	EOP					
3.1 Strategies designed	Other(CTY) Strategies designed	Strategies (#)	0	2017	Documento final terminado y entregado	P			1	1	P		20000	30000	50000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
3.2 Workshops organized	Other(CTY) Workshops organized	Workshops (#)	0	2017	Certificados de los participantes entregados	P		1		1	P	10000	25000	0	35000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						
3.3 Architectural/structural design completed	Other(CTY) desing	Designs (#)	0	2017	Documentos de diseños terminados y entregados	P		0	1	1	P		5000	10000	15000	Institutional Development		
						P(a)					0	P(a)						0
						A						A						

Please note that the Overall Stage represents the stage of the operation at the time of this report's publication, which might not necessarily match the stage of the operation during the PMR Cycle to which the report pertains.

Other Cost

Total Cost

 CRF Indicator

 Standard Output Indicator

	2017	2018	2019	Total Cost
P	\$65,000.00	\$136,500.00	\$73,500.00	\$275,000.00
P(a)				
A				

