

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. Información Básica de la CT

| | |
|---|--|
| ▪ País/Región: | Regional |
| ▪ Nombre de la CT: | Estrategia de Seguridad en el Transporte 2019 – 2020 |
| ▪ Número de CT: | RG-T3394 |
| ▪ Jefe de Equipo/Miembros: | Ana María Pinto (INE/TSP), Jefe de Equipo; Laureen Montes (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Paula Cruz y Joao Sarolli (INE/TSP); y Carolina Verissimo (LEG/SGO) |
| ▪ Taxonomía: | Investigación y difusión |
| ▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT: | 21/03/2019 |
| ▪ Beneficiario: | Regional |
| ▪ Agencia Ejecutora: | Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la División de Transporte (INE/TSP) |
| ▪ Donantes que proveerán financiamiento: | Programa Estratégico por el Desarrollo de Infraestructura financiado con Capital Ordinario (INF) |
| ▪ Financiamiento Solicitado del BID: | US\$500.000 |
| ▪ Período de Desembolso: | 32 meses (24 meses de ejecución) |
| ▪ Fecha de Inicio requerido: | Mayo 2019 |
| ▪ Tipos de consultores: | Consultores individuales internacionales y/o locales, firmas consultoras internacionales y/o locales |
| ▪ Unidad de Preparación: | INE/TSP (División de Transporte) |
| ▪ Unidad Responsable de Desembolso: | INE/INE (Infraestructura y Energía) |
| ▪ CT incluida en la Estrategia de País: | No |
| ▪ CT incluida en CPD: | Sí |
| ▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020: | Inclusión Social e Igualdad; Capacidad institucional y Estado de Derecho; e Igualdad de género y diversidad |

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 **Justificación.** El crecimiento económico y la progresiva urbanización en América Latina y el Caribe (ALC) han generado una mayor movilidad de bienes y personas, incrementando las tasas de motorización vehicular¹. Resulta por ende prioritario apoyar la generación de condiciones que permitan que dicha movilización se realice de la forma más eficiente, segura y sostenible posible.
- 2.2 La presente CT presenta por primera vez, una serie de medidas orientadas a mejorar las condiciones en materia de seguridad física en ALC, con el propósito de consolidar información a nivel regional, que en un futuro, permita desarrollar estrategias específicas a nivel nacional. Por esta razón, se llevarán a cabo estudios, análisis y diagnósticos que deben ser liderados y ejecutados por el Banco en esta primera

¹ La tasa de motorización de ALC (361,6 por 100.000 habitantes), calculada con base en las cifras oficiales de parque automotor de los países de la región.

instancia. Se hará especial énfasis en países como Argentina² y México³, dado que han desarrollado algunas estrategias de seguridad física en el transporte.

- 2.3 En años recientes los sistemas de transporte para pasajeros y mercancías se han enfrentado con mayor frecuencia a la acción de desastres naturales, actos de violencia intencional, como robos, piratería, sabotaje, secuestros y ataques, entre muchos otros fenómenos. La seguridad física del transporte se ve impactada directamente por estos riesgos de origen antisocial o natural, por lo que se requiere una respuesta física ante esa amenaza externa.
- 2.4 Normalmente, se trata de un problema provocado intencionalmente por personas para causar daño a otras personas, a bienes patrimoniales, a medios de transporte, a infraestructuras, etc. Sin embargo, es muy importante también considerar las interrupciones por desastres naturales debidas a eventos climáticos extremos, los riesgos materializados debido a la falta de mantenimiento de vehículos o infraestructuras, o la continua percepción de inseguridad que enfrentan las mujeres en el transporte público.
- 2.5 Por ello, proteger los sistemas de transporte constituye un gran reto. Los gobiernos se enfrentan a la misión tanto de asegurar una red ampliamente conectada y globalmente abierta sin afectar a los usuarios, como de generar las condiciones idóneas para la prestación de un óptimo servicio de transporte como tal. Según el Índice de Competitividad Global (ICG 2017 – 2018), la percepción de seguridad en el transporte en ALC en general es baja, siendo el terrorismo, el crimen organizado, la violencia y la poca confiabilidad de la policía los factores más influyentes, que impactan directamente en la economía. Según datos de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), en México se invierte el 1,6% del Producto Interno Bruto (PIB) en seguridad; y en Colombia, el 1,5%⁴ del valor de la carga es el costo aproximado vinculado a la seguridad.
- 2.6 En este sentido, lograr el fortalecimiento y la implementación de iniciativas de transporte como *Transportation Security* adquiere relevancia en la medida en que esta se enfoca en permitir un transporte continuo de pasajeros y carga, protegido y confiable. Protegido contra eventos en los que las infraestructuras puedan resultar vulnerables, y confiable en la medida en que se transporten personas y productos en el marco de la legalidad y bajo procesos eficientes que disminuyan sobrecostos y aumenten la seguridad gracias al soporte tecnológico.
- 2.7 En el caso de pasajeros, por ejemplo, la innovación tecnológica en materia de inspección de personas y equipajes ha logrado reducir la vulnerabilidad en los vuelos, aunado a la implementación de sistemas de verificación de información de los viajeros respecto a antecedentes y verificación de identidad mediante métodos biométricos. Hoy en día, se están instalando dispositivos similares, así como escáneres portátiles para incrementar la seguridad en el transporte público de pasajeros. Tal es el caso de la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado Los Ángeles, que está

² Argentina lanzó en 2018 el Plan de Transporte Seguro cuyo objetivo es reforzar la seguridad tanto en los medios de transporte público como en la prevención general del delito. Actualmente, trenes y colectivos ya cuentan con 11.300 cámaras que cubren las estaciones del área metropolitana.

³ El BID, junto con el Laboratorio para la Ciudad de México y la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, desarrollaron una guía práctica de estrategias para la gestión de corredores de transporte público nocturno, con el objetivo de incrementar la demanda de usuarios en el corredor Nochebús Insurgentes de la ciudad de México, una de las zonas donde se tiene una menor percepción de seguridad.

⁴ Barbero, Guerrero 2017. El transporte automotor de carga en América Latina: Soporte logístico de la producción y el comercio.

implementando un proyecto piloto, en coordinación con Transport Safety Authority (TSA), para utilizar escáneres portátiles en su sistema de metro y tren ligero para detectar explosivos.

- 2.8 Así mismo, la tecnología apoya la seguridad del transporte al permitir la consolidación de cadenas de transporte de carga seguras, que implican la certificación en materia de cumplimiento de estándares de seguridad en los nodos de origen y destino (puertos y aeropuertos).
- 2.9 La cantidad de información disponible puede mejorar la seguridad física de la carga, los pasajeros y la infraestructura. Sin embargo, acceder a más información digitalmente plantea retos y preocupaciones sobre quién y cómo se maneja de forma segura la misma. A medida que se incrementa el uso de la tecnología en el transporte, los seguros contra el robo cibernético, el *ransomware*, la piratería y el uso indebido de la información relacionada con los vehículos o la carga juegan un papel más predominante. La seguridad cibernética es uno de los puntos más críticos, pues impacta directamente en la confianza pública y en la aceptación y uso de nuevas tecnologías.
- 2.10 Por su parte, en materia de seguridad vial se deben fortalecer aquellos factores que apoyen la disminución o eliminen externalidades negativas tales como el aumento en el número de siniestros de tránsito y la existencia de vehículos que no cumplen las condiciones mínimas de seguridad vial, entre otros aspectos.
- 2.11 La seguridad vial es hoy en día uno de los grandes retos de la humanidad. En efecto, cada año mueren 1,3 millones de personas por siniestros viales y se estima que otros 50 millones sufren lesiones físicas⁵. En la región de ALC, la tasa anual de fallecidos en siniestros viales es de 19,2 por 100.000 habitantes, más del doble que en las economías maduras⁶.
- 2.12 Dentro de los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, el tercero es disponer de vehículos más seguros, recomendándose en primer lugar que todos los Estados de la región de ALC adopten y apliquen reglamentos técnicos de seguridad como los de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), elaborados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).
- 2.13 Sin embargo, aunque la regulación es clara para la compra de vehículos nuevos, todavía quedan algunos interrogantes relacionados con los vehículos usados (importación, límite de edad de circulación, control de emisiones, entre otros). Algunos países como Brasil, Colombia y Uruguay tienen legislaciones claras que prohíben la importación de vehículos usados. Sin embargo, en la mayoría de los países de la región la regulación es insuficiente; donde se permite, en algunos casos, la importación de unidades sin restricción de antigüedad⁷, que fueron fabricadas cuando no existía reglamentación relacionada con la seguridad de los pasajeros, de los peatones y mucho menos con la eficiencia energética. Guatemala, por ejemplo, es uno de los países que no tiene restricción en el año de importación de vehículos usados; en El Salvador se está discutiendo la posibilidad de limitar la antigüedad de

⁵ Estudio *Global Burden of Disease* del *Institute of Health Metrics and Evaluation*, Universidad de Washington.

⁶ La Seguridad Vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud, 2016.

⁷ <https://elperiodico.com.gt/inversion/2018/03/19/gremial-considera-regular-la-importacion-de-autos-usados/>

los vehículos de ocho a seis años y en Panamá se busca regular la importación con el fin de disminuir las emisiones de los automóviles.

- 2.14 Otro tema que merece especial atención para la seguridad, está relacionado con la regulación del estado y funcionalidad de los vehículos usados importados, por ejemplo aquellos que estuvieron involucrados en un siniestro vial en su país de origen y/o fueron declarados pérdida total, o que fueron alterados o manipulados en su estructura, o que fueron sacados de circulación en el país de exportación, o con la cantidad de kilómetros recorridos, o que no cumplen con estándares mínimos de seguridad.
- 2.15 Por medio de la CT ATN/OC-16276-RG y la Estrategia de Seguridad Vial del Banco, se ha apoyado a los países de la región en diferentes iniciativas tales como: (i) creación y fortalecimiento de las instituciones encargadas de la seguridad vial; (ii) iniciativa regional para la recolección y estandarización de datos (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial); (iii) formulación de planes de acción para la seguridad vial; (iv) financiación de infraestructura segura, a través de la inclusión de componentes de seguridad vial en nuestras operaciones; y (v) estándares para la regulación vehicular; entre otras. Esta CT retomará las lecciones aprendidas de la ATN/OC-16276-RG ⁸específicamente en el componente de seguridad física de la seguridad vial, como por ejemplo la seguridad vehicular y la seguridad de peatones. En seguridad vehicular, se abordará el tema desde la perspectiva de vehículos usados dado que el Banco ya está adelantando acciones para la adopción de estándares de vehículos nuevos.
- 2.16 Con base en este análisis, esta CT apoyará el desarrollo de un Plan de Acción de Seguridad en el Transporte 2019 – 2020 el cual trabajará de forma transversal e integral sobre: (i) la producción y diseminación de conocimiento en seguridad vial enfocado en la seguridad vehicular y de peatones así como de la seguridad física en transporte en ALC y en la promoción del diálogo entre los países de la región; y (ii) la elaboración de instrumentos para apoyar el diseño de proyectos que tomen en consideración la seguridad vial y física, como por ejemplo el establecimiento de lineamientos o la adopción de estándares para la importación de vehículos usados, o el diseño de políticas y estrategias para la ciberseguridad en el transporte.
- 2.17 El propósito es fortalecer la seguridad como una estrategia general en las operaciones del sector, tanto desde la parte física como operacional.
- 2.18 **Objetivo.** El objetivo general de esta CT es implementar una estrategia de fortalecimiento de los servicios de transporte de pasajeros y carga y sus infraestructuras asociadas, que contemple primordialmente intervenciones en seguridad física, de forma que se brinde continuidad a las acciones, estudios y guías desarrolladas por medio de la CT ATN/OC-16276-RG, específicamente relacionadas con la seguridad vehicular.
- 2.19 Se busca entonces, apoyar a los países de ALC en el fortalecimiento del transporte tanto de carga como de pasajeros para que sea accesible, asequible, equitativo y seguro sin que se comprometa la calidad del servicio. Los objetivos específicos

⁸ Algunos ejemplos de resultados logrados con la CT ATN/OC-16276-RG son: (i) el proyecto piloto “Panama Camina”⁸ (junto con *Vivienda y Desarrollo Urbano*), que a través del urbanismo táctico, pretende modificar la infraestructura, dando más espacio a los peatones y mejorando la seguridad del área; y (ii) junto con el Programa Ambiental de las Naciones Unidas (PNUMA) se diseñó, revisó y fortaleció el conjunto de herramientas de Rutas Seguras a la Escuela, esto será seguido por la implementación de proyectos piloto dentro de la región.

contemplan: (i) contribuir al fortalecimiento institucional multisectorial en temas de seguridad en general mediante la creación de guías para mejorar la seguridad en el transporte público, desde la etapa conceptual de los proyectos hasta su etapa operativa, entre otros aspectos; (ii) promover la adopción de mejores estándares de seguridad en los vehículos de servicio público y privado que contemple primordialmente el apoyo a la regulación e implementación de estándares de seguridad vehicular en ALC, específicamente en el tema de vehículos usados; (iii) promover el diálogo sobre ciberseguridad en el transporte en los países de la región y desarrollar lineamientos para la adopción de estándares internacionales en temas de protección de datos; (iv) desarrollar productos de conocimiento que ayuden a generar evidencia y contribuyan al desarrollo de capacidades locales tales como diagnósticos sobre el estado del arte en materia de la seguridad física en el transporte, y la referenciación de mejores prácticas en el mundo y en ALC en temas de seguridad física en el transporte de pasajeros y carga, entre otros aspectos; y (v) capacitar a funcionarios y personas involucradas en temas de seguridad mediante la disseminación de buenas prácticas enfocadas en la provisión de servicios de transporte seguros y eficientes tanto para pasajeros como para carga, y el desarrollo de una estrategia de disseminación de los productos de conocimiento desarrollados.

- 2.20 La CT se alinea estratégicamente con el diseño e inclusión social e igualdad, capacidad institucional, igualdad de género y diversidad. Adicionalmente, la CT se alinea con los objetivos de la *Ordinary Capital Strategic Development Program for Infrastructure* (OC-SDP), a través del fortalecimiento de las instituciones para mejorar la capacidades de planificación y ejecución, desarrollar marcos regulatorios sólidos y despolitizar las decisiones de inversión.

III. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

- 3.1 El desarrollo de algunas de las actividades se harán en conjunto con otras iniciativas de la División Transporte (INE/TSP) (Sistemas de Transporte Inteligente, Transporte Urbano, Transporte Sostenible, Género, Nuevas Tecnologías), otras iniciativas del Banco de las Divisiones de Protección Social y Salud (SCL/SPH), Capacidad Institucional del Estado (IFD/ICS), Vivienda y Desarrollo Urbano (CSD/HUD), Seguridad Ciudadana y Justicia (IFD/ICS) y Educación (SCL/EDU), y en colaboración con otras multilaterales e instituciones regionales e internacionales relacionadas con la seguridad vial y la seguridad física.
- 3.2 **Componente 1: Seguridad vial.** A través de este componente se apoyará a los gobiernos de ALC en temas específicos de seguridad vehicular y peatonal como componente físico de la seguridad vial en los países. Específicamente, las actividades a desarrollar son: (i) diagnóstico del estado actual de la reglamentación de los vehículos usados en la región; (ii) facilitación del intercambio de buenas prácticas y lecciones aprendidas entre países de la región en el tema de vehículos usados; (iii) acompañamiento en el diseño e implementación de soluciones efectivas para reducir el riesgo en usuarios vulnerables; y (iv) capacitación y difusión de herramientas o *toolkits* para la protección de peatones.
- 3.3 **Componente 2: Seguridad física.** A través de este componente, se brindará apoyo a los gobiernos de ALC, por medio de la realización de estudios, capacitaciones, talleres, guías y entre otros, así como el soporte técnico necesario con el fin de generar diálogo sobre temas de seguridad física en el transporte. Específicamente las actividades a desarrollar son: (i) *benchmarking* de mejores prácticas en el mundo y

en ALC en temas de seguridad física en el transporte de pasajeros y carga; (ii) diagnóstico de la situación actual en ALC relacionada con temas de seguridad física y su impacto en la economía; (iii) elaboración de guías para mejorar la seguridad física en el transporte público, desde la concepción de los proyectos hasta su operación; (iv) análisis de los aportes de la tecnología y la ciberseguridad en el transporte de pasajeros y carga; y (v) facilitación de intercambio de experiencias, buenas prácticas y lecciones aprendidas en la región y en el mundo.

- 3.4 **Componente 3: Disseminación de conocimiento abierto como catalizador para el desarrollo.** Este componente tiene como objetivo contribuir al fortalecimiento de las capacidades institucionales del sector transporte, mediante el desarrollo de talleres de capacitación y disseminación de buenas prácticas enfocadas en la provisión de servicios de transporte seguros y eficientes tanto para pasajeros como para carga. Además, financiará la estrategia de disseminación de los productos de conocimiento desarrollados en los componentes 1 y 2. Estos productos pueden incluir, entre otros, videos, infografías, conferencias y eventos. Asimismo, financiará actividades relacionadas al análisis y revisión de la consecución de los objetivos de la CT y la evaluación de sus resultados.
- 3.5 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto total de la CT será de US\$500.000, el cual será financiado por recursos del capital ordinario del Banco (INF), sin recursos de contrapartida. El monto de financiamiento requerido por componente principal para lograr los resultados esperados se muestra en la tabla a continuación.

Presupuesto indicativo (US\$)

| Actividad / Componente | Descripción | BID/Financiamiento por Fondo | Financiamiento Total |
|-------------------------------|--|-------------------------------------|-----------------------------|
| Componente 1 | Estudio de diagnóstico y diseño de estrategias para los vehículos usados en ALC | 125.000 | 125.000 |
| Componente 1 | Implementación de caminos escolares seguros | 75.000 | 75.000 |
| Componente 2 | Consultoría especializada en seguridad física del transporte | 50.000 | 50.000 |
| Componente 2 | Consultoría especializada en evaluaciones de impacto | 50.000 | 50.000 |
| Componente 2 | Estudio de diagnóstico y diseño de políticas y estrategias para la seguridad física del transporte (carga y pasajeros) | 150.000 | 150.000 |
| Componente 3 | Taller de capacitación para el fortalecimiento institucional | 20.000 | 20.000 |
| Componente 3 | Intercambio de experiencias en la implementación de políticas y estrategias para la seguridad | 20.000 | 20.000 |
| Componente 3 | Productos de conocimiento y difusión de resultados de la CT | 10.000 | 10.000 |
| Total | | 500.000 | 500.000 |

IV. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 En virtud de que se trata de una CT de investigación y diseminación, de acuerdo con las políticas y guías aplicables (documentos GN-2470 y GN-2629-1) el Banco, a través de INE/TSP, será el organismo ejecutor de la CT. La selección y contratación de los servicios de consultoría se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-9).
- 4.2 **Adquisiciones y gestión financiera.** Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (anexo) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-1 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-20. La presente CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria al tratarse de una CT que será ejecutada por el BID. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera.
- 4.3 **Estructura de ejecución.** El período de ejecución será de 24 meses y el plazo de desembolso será de 32 meses.

V. Riesgos Importantes

- 5.1 No se han identificado riesgos para esta CT.

VI. Excepciones a las Políticas del Banco

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

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de los servicios de consultoría para la realización de estudios, de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703). La CT fue clasificada como Categoría "C" (ver filtros ambientales [SSF](#) y [SPF](#)).

Anexos Requeridos:

- Anexo I: [Solicitud del Cliente](#)
- Anexo II: [Matriz de Resultados](#)
- Anexo III: [Términos de Referencia](#)
- Anexo IV: [Plan de Adquisiciones](#)

República de Panamá*Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre*

Panamá, 15 de febrero de 2019

Nota No. DG-177-2019

Licenciado

SERGIO DEAMBROSI

Transport Lead Specialist

Transport Division/Panamá (TSP/CPN)

En su Despacho.-

Respetado Señor Deambrosi:

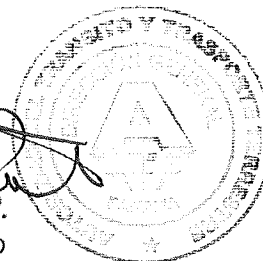
Tengo el agrado de dirigirme a usted, para extenderle un cordial saludo y deseo de éxitos en sus funciones.

En esta ocasión, nos referimos a su correo fechado 10 de febrero de 2019, donde manifiesta su interés de reunirse con el equipo de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), para revisar temas de interés en común y planes de la ATTT, considerando que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), está preparando una cooperación técnica regional, para apoyar estrategias de seguridad en el transporte, tanto seguridad vial como la seguridad física de las cargas, los pasajeros y la infraestructura.

En base a esta iniciativa, tenemos a bien expresarle, que son tópicos de interés para nuestra institución, por tanto solicitamos ser objeto de la implementación de la cooperación técnica regional indicada, para desarrollar una estrategia de fortalecimiento de los servicios de transporte de pasajeros, carga y sus infraestructuras asociadas.

Con las seguridades de consideración.

Atentamente,


RUBÉN DARIO CHÁVEZ P.
Director General Encargado
RDCH/CC



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota 191 19

Número: NO-2019-15899364-APN-SECOT#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 15 de Marzo de 2019

Referencia: Cooperación Técnica No Reembolsable Regional para la estrategia de seguridad vial y física en el transporte 2019 – 2020

A: Jose Luis LUPO (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)),

Con Copia A:

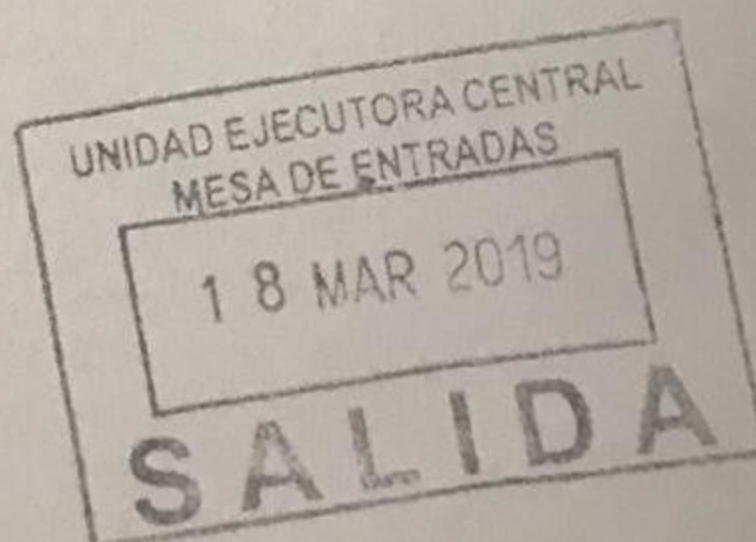
De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en ocasión de solicitarle se considere al Ministerio de Transporte de la Nación dentro de los beneficiarios de la Cooperación Técnica No Reembolsable Regional, para la estrategia de seguridad vial y física en el transporte 2019 – 2020, la cual tiene como objetivo apoyar al Ministerio con herramientas que faciliten la adopción e implementación de estándares y tecnología innovadora para mejorar la seguridad en el transporte público y de carga.

Para el Ministerio, es muy importante formar parte de este Proyecto, específicamente por el trabajo adelantado y esperamos que con la colaboración de esta Cooperación Técnica se mejore la seguridad vial y física del transporte.

Sin otro particular saluda atte.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
REPRESENTACION DEL BID EN LA ARGENTINA
ESMERALDA 100 PISO 18
1035 BUENOS AIRES ARGENTINA



18/03



Ciudad de México, a 1 de abril de 2019

SEMOVI/SPPR/ /2019

Asunto: Cooperación Técnica No Reembolsable Regional para la estrategia de seguridad vial y física en el transporte 2019-2020.

TOMÁS BERMÚDEZ
REPRESENTANTE DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO EN MÉXICO
P R E S E N T E

Estimado Tomás:

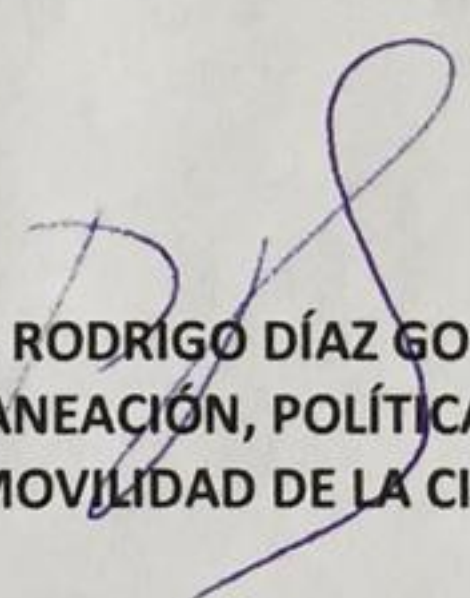
Me dirijo a usted para solicitarle atentamente que se considere a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, (SEMOVI) dentro de los beneficiarios de la Cooperación Técnica Regional No Reembolsable, que está en preparación en la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo, sobre temas de seguridad física en el transporte público.

Su objetivo será apoyar a la Secretaría de Movilidad, con un diagnóstico de la situación actual de la seguridad en el transporte público, así como con la elaboración de recomendaciones que faciliten la adopción e implementación de estándares y tecnología innovadora para mejorar la seguridad en este sector.

Para la Secretaría de Movilidad, es de suma importancia formar parte de este proyecto, para el cual nos comprometemos a participar activamente en su ejecución.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE


MTRO. RODRIGO DÍAZ GONZÁLEZ
SUBSECRETARIO DE PLANEACIÓN, POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN LA
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

RDG/na*



Operation Number: **RG-T3394**
 TCM Cycle: **TCM Period 2019**
 Last Update: **4/22/2019**

Results Matrix

Outcomes

| | |
|----------|---|
| Outcome: | 1 Estrategia de fortalecimiento de los servicios de transporte de pasajeros y carga y sus infraestructuras le primordialmente intervenciones en materia de seguridad vial y de seguridad física |
|----------|---|

CRF Indicator

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

| 1 Seguridad Vial | | | | | | Physical Progress | | | | Financial Progress | | | | Theme | Fund | Flags |
|--|--|-----------------|----------|---------------|---|-------------------|------|------|-----|--------------------|--------|--------|--------|----------------------------|------|-------|
| Outputs | Output Description | Unit of Measure | Baseline | Baseline Year | Means of verification | 2019 | 2020 | 2021 | EOP | 2019 | 2020 | 2021 | EOP | | | |
| 1.1 Diagnostics and assessments completed | Diagnostic study for used vehicles in LAC | Diagnostics (#) | 0 | 2019 | Report approved by the Project Team | P | 1 | | 1 | P | 125000 | | 125000 | Sustainable Infrastructure | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 1.2 Supervision reports completed | Support in the implementation of road audits and inspections | Reports (#) | 0 | 2019 | Supervision report approved by the Project Team | P | | 1 | 1 | P | | 75000 | 75000 | Sustainable Infrastructure | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 2 Seguridad Física | | | | | | Physical Progress | | | | Financial Progress | | | | Theme | Fund | Flags |
| Outputs | Output Description | Unit of Measure | Baseline | Baseline Year | Means of verification | 2019 | 2020 | 2021 | EOP | 2019 | 2020 | 2021 | EOP | | | |
| 2.1 Diagnostics and assessments completed | Diagnostic study and design of policies and strategies for the physical security of transport (freight and passengers) | Diagnostics (#) | 0 | 2019 | Report approved by the project Team | P | 1 | 1 | 0 | P | 50000 | | 50000 | Sustainable Infrastructure | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 2.2 Impact evaluations designed | Consulting specialized in impact evaluations | Evaluations (#) | 0 | 2019 | Studies approved by the Project Team | P | | 1 | 1 | P | | 50000 | 50000 | Sustainable Infrastructure | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 2.3 Strategies designed | Design of strategies for transport safety | Strategies (#) | 0 | 2019 | Reports approved by the project Team | P | | 1 | 1 | P | | 150000 | 150000 | Sustainable Infrastructure | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 3 Diseminación de conocimiento abierto como catalizador para el desarrollo | | | | | | Physical Progress | | | | Financial Progress | | | | Theme | Fund | Flags |
| Outputs | Output Description | Unit of Measure | Baseline | Baseline Year | Means of verification | 2019 | 2020 | 2021 | EOP | 2019 | 2020 | 2021 | EOP | | | |
| 3.1 Training workshops delivered | Training workshop for institutional strengthening | Workshops (#) | 0 | 2019 | Workshop | P | | 1 | 1 | P | | 20000 | 20000 | Institutional Development | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 3.2 Brown bag events organized | Knowledge products and dissemination of TC results | Brown bags (#) | 0 | 2019 | Events and other dissemination activities | P | | 1 | 1 | P | | 20000 | 20000 | Sustainable Infrastructure | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |
| 3.3 Conferences organized | Experiences exchange in the implementation of policies and strategies for security | Conferences (#) | 0 | 2019 | Knowledge dissemination conference | P | | 1 | 1 | P | | 10000 | 10000 | Citizen Security | INF | |
| | | | | | | P(a) | | | 0 | P(a) | | | 0 | | | |
| | | | | | | A | | | | A | | | | | | |

Total Cost

| | 2019 | 2020 | 2021 | Total Cost |
|------|--------------|--------------|------|--------------|
| P | \$175,000.00 | \$325,000.00 | | \$500,000.00 |
| P(a) | | | | |

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE 2019 - 2020

CONTRATACIÓN DE UNA FIRMA CONSULTORA QUE LIDERE EL DIAGNÓSTICO Y DISEÑO DE ESTRATEGIAS PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Contexto y justificación

La seguridad vial es hoy en día uno de los grandes retos de la humanidad. En efecto, cada año mueren 1,3 millones de personas por siniestros viales y se estima que otros 50 millones sufren lesiones físicas¹. En la región de América Latina y el Caribe (ALC), la tasa anual de fallecidos en siniestros viales es de 19,2 por 100.000 habitantes, más del doble que en las economías maduras².

Dentro de los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, el tercero es disponer de vehículos más seguros, recomendándose en primer lugar que todos los Estados de la región de ALC adopten y apliquen reglamentos técnicos de seguridad como los de la ONU, elaborados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación de Vehículos (WP.29) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).

Sin embargo, aunque la regulación es clara para la compra de vehículos nuevos, todavía quedan algunos interrogantes relacionados con los vehículos usados (importación, límite de edad de circulación, control de emisiones, entre otros).

Algunos países como Brasil, Colombia y Uruguay tienen legislaciones claras que prohíben la importación de vehículos usados, sin embargo, en la mayoría de los países de la región la regulación es insuficiente, donde se permite, en algunos casos, la importación de unidades sin restricción de antigüedad³, que fueron fabricados cuando no existía reglamentación relacionada con la seguridad de los pasajeros, de los peatones y mucho menos con la eficiencia energética. Guatemala, por ejemplo, es uno de los países que no tiene restricción en el año de importación de vehículos usados, mientras que en El Salvador se está discutiendo la posibilidad de limitar la antigüedad de los vehículos de ocho a seis años y en Panamá se busca regular la importación con el fin de disminuir las emisiones de los automóviles.

Adicionalmente, otro tema que merece especial atención para la seguridad, está relacionado con la regulación del estado y funcionalidad de los vehículos usados importados, por ejemplo aquellos que estuvieron involucrados en un siniestro vial en su país de origen y/o fueron declarados pérdida total, o que fueron alterados o manipulados en su estructura, o que fueron sacados de circulación en el país de exportación, o con la cantidad de kilómetros recorridos, o que no cumplen con estándares mínimos de seguridad.

¹ Estudio Global Burden of Disease del Institute of Health Metrics and Evaluation, Universidad de Washington.

² La Seguridad Vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud, 2016.

³ <https://elperiodico.com.gt/inversion/2018/03/19/gremial-considera-regular-la-importacion-de-autos-usados/>

Por otro lado, las normas internacionales que regulan los temas de seguridad están también atadas a la eficiencia energética y generación de emisiones contaminantes (por ejemplo, las normas EURO). En este sentido, existen factores determinantes de la cantidad de contaminantes que un vehículo automotor puede generar como la edad, la tecnología, el mantenimiento y el uso del mismo. Al respecto, se resalta que los vehículos son una de las principales fuentes antropogénicas de emisiones contaminantes atmosféricos, las cuales son el resultado directo del uso de combustibles fósiles, como la gasolina y el diésel.

II. Objetivos

Contratar una firma consultora que lleve a cabo el diagnóstico y el diseño de estrategias y políticas para la importación de vehículos usados en ALC.

III. Actividades clave

Sin perjuicio de otras actividades que puedan surgir durante el desarrollo del contrato, la firma consultora deberá desarrollar las siguientes tareas:

- i. Elaboración de un diagnóstico de la regulación existente para la importación de vehículos usados en ALC, haciendo especial énfasis en la edad permitida, así como la tecnología, modelo, kilometraje, categoría de importación, entidades relacionadas con la autorización de permisos de importación, de circulación, reglamentación de mantenimiento de vehículos (revisión técnico mecánica, gases, etc.), porcentaje de importación de vehículos usados vs. Vehículos nuevos, entre otros.
- ii. Identificar las limitaciones regulatorias actuales y establecer recomendaciones concretas y factibles de implementar en el corto, mediano y largo plazo para la importación de vehículos usados bajo condiciones de seguridad y eficiencia energética.
- iii. Revisión de buenas prácticas y casos exitosos de procesos de regulación y fiscalización para la importación y uso de vehículos usados (límite en la edad de circulación).
- iv. Recopilar, revisar y validar información secundaria disponible necesaria para realizar una caracterización integral de la edad del parque automotor de ALC, así como el estado general de los vehículos usados.
- v. Realizar el levantamiento de información primaria necesaria para completar o actualizar la información secundaria provista, entendida esta principalmente como entrevistas, encuestas, reuniones, visitas técnicas, entre otros.
- vi. Determinar el nivel de oferta y obsolescencia del parque automotor vehicular actual y generar las recomendaciones específicas en el corto, mediano y largo plazo, que conlleven a la eficiente reconfiguración del número, estado, tipología y tecnología futura.
- vii. Articular el desarrollo de la presente consultoría, con los resultados y recomendaciones de otras consultorías llevadas a cabo por el Banco como la del Bien Público Regional (BPR) sobre estándares vehiculares.
- viii. Generar recomendaciones de política pública orientadas a la adopción de estándares para la importación de vehículos usados.
- ix. Para todas las actividades a realizar el consultor deberá velar por criterios basados en la optimización de los recursos existentes y capacidad instalada actual, y en la propuesta de soluciones costo eficientes y viables técnica, jurídica y financieramente.

IV. Resultados y Productos Esperados

Se deberán entregar los productos que se detallan a continuación:

- i. **Informe No. 1.** Propuesta de cronograma, metodología y plan de trabajo.
- ii. **Informe No. 2.** Diagnóstico de la regulación existente para la importación de vehículos usados en ALC.
- iii. **Informe No. 3.** Buenas prácticas y casos exitosos de procesos de regulación y fiscalización para la importación de vehículos usados.
- iv. **Informe No. 4.** Recomendaciones en materia de política pública orientadas a la adopción de estándares para la importación de vehículos usados.

V. Cronograma de Pagos

El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- i. Un 20% del monto total de la consultoría contra la presentación y aprobación del primer informe.
- ii. Un 25% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
- iii. Un 25% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del tercer informe.
- iv. Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del cuarto informe.

VI. Criterios de aceptación

- i. Experiencia firma consultora: Firma consultora con al menos 15 años de experiencia profesional en movilidad urbana, transporte, transporte público, elaboración de políticas públicas relacionadas con transporte, asistencia legal y/o áreas afines.
- ii. La firma designará un responsable del proyecto y aplicará el personal (profesional y técnico) que sea necesario para ejecutar las tareas solicitadas en los tiempos estimados.
- iii. El responsable del proyecto será un profesional en área de ingeniería civil, economía, derecho o equivalente, con experiencia en la gestión, coordinación, gerencia, de proyectos de transporte público.

VII. Resumen de la oportunidad

- Tipo de contrato y modalidad: Suma Alzada.
- Duración del Contrato: 10 meses.
- Fecha de inicio: 1 de junio 2019.
- Ubicación: oficinas del consultor.
- Persona responsable: El trabajo, así como la supervisión y aprobación de informes serán coordinados por la Especialista Líder de Transporte y Jefe de Equipo Ana María Pinto (apinto@iadb.org) (INE/TSP).
- Requisitos: Los consultores de la firma que participan en el proyecto deben ser ciudadanos/as de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE 2019 - 2020

CONTRATACIÓN DE UNA FIRMA CONSULTORA QUE LIDERE EL DIAGNÓSTICO Y DISEÑO DE POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS PARA LA SEGURIDAD FÍSICA DEL TRANSPORTE (CARGA Y PASAJEROS).

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Contexto y justificación

El crecimiento económico y la progresiva urbanización en América Latina y El Caribe (ALC) han generado un incremento en la movilidad de bienes y personas. Asociado a esto, se experimenta un incremento en las tasas de motorización vehicular⁴. Resulta por ende prioritario apoyar la generación de condiciones que permitan que dicha movilización se realice en la forma más eficiente, segura y sostenible posible.

En años recientes, los sistemas de transporte, para pasajeros y mercancías se han venido enfrentado con mayor frecuencia a la acción de desastres naturales, actos de violencia intencional como robos, piratería, sabotaje, secuestros y ataques, entre muchos otros fenómenos. La seguridad física del transporte se ve impactada directamente por estos riesgos de origen antisocial o natural por lo que se requiere una respuesta física ante esa amenaza externa.

Normalmente, se trata de un problema provocado intencionalmente por personas para causar daño a otras personas, a bienes patrimoniales, a medios de transporte, a infraestructuras, etc. Sin embargo, es muy importante también considerar las disrupciones por desastres naturales debido a eventos climáticos extremos, los riesgos materializados debido a la falta de mantenimiento de vehículos o infraestructuras, o la continua percepción de inseguridad que enfrentan las mujeres en el transporte público.

Por ello, proteger los sistemas de transporte constituye un gran reto. Los gobiernos se enfrentan a la misión tanto de asegurar una red ampliamente conectada y globalmente abierta sin afectar a los usuarios, como a generar las condiciones idóneas para la prestación de un óptimo servicio de transporte como tal. Según el Índice de Competitividad Global (ICG 2017 – 2018) la percepción de seguridad en el transporte en ALC en general es baja, siendo el terrorismo, el crimen organizado, la violencia y la poca confiabilidad de la policía los factores más influyentes, que impactan directamente a la economía. Según datos de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), en México se invierte el 1,6% del PIB en seguridad, y en Colombia, el 1,5%⁵ del valor de la carga es el costo aproximado vinculado a la seguridad.

⁴ La tasa de motorización de ALC es de 361,6 por 1.000 habitantes, calculada con base en las cifras oficiales de parque automotor de los países de la región.

⁵ Barbero, Guerrero 2017. El transporte automotor de carga en América Latina: Soporte logístico de la producción y el comercio.

En este sentido, lograr el fortalecimiento y la implementación de iniciativas de transporte como Transportation Security adquiere relevancia en la medida en que esta se enfoca en permitir un transporte continuo de pasajeros y carga, protegido contra eventos en los que las infraestructuras puedan resultar vulnerables, y confiable en la medida en que se transporten personas y productos en el marco de la legalidad y bajo procesos eficientes que disminuyen sobrecostos y aumentan la seguridad y confiabilidad gracias al soporte tecnológico.

En el caso de pasajeros, por ejemplo, la innovación tecnológica en materia de inspección de personas y equipajes ha logrado reducir la vulnerabilidad en los vuelos, aunado a la implementación de sistemas de verificación de información de los viajeros respecto a antecedentes y verificación de identidad mediante métodos biométricos. Hoy en día, se están instalando dispositivos similares, así como escáneres portátiles para incrementar la seguridad en el transporte público de pasajeros. Tal es el caso de la Autoridad Metropolitana de Transporte de Los Ángeles que está implementando un proyecto piloto, en coordinación con Transport Safety Authority (TSA), para utilizar escáneres portátiles en su sistema metro y tren ligero para detectar explosivos.

Así mismo, la tecnología apoya la seguridad del transporte al permitir la consolidación de cadenas de transporte de carga seguras, que implican la certificación en materia de cumplimiento de estándares de seguridad en los nodos de origen y destino (puertos y aeropuertos), la exigencia de adquisición de tecnologías que deriven en la certificación de las empresas transportadoras (aerolíneas y navieras), y la correcta verificación de la legalidad de las cargas transportadas mediante procesos de inspección no intrusiva.

La cantidad de información disponible puede mejorar la seguridad física de la carga, los pasajeros y la infraestructura, sin embargo, acceder a más información digitalmente plantea retos y preocupaciones sobre quién y cómo se maneja de forma “segura” la misma. A medida que se incrementa el uso de la tecnología en el transporte, los seguros contra el robo cibernético, el *ransomware*, la piratería y el uso indebido de la información relacionada con los vehículos o la carga juegan un papel más predominante. La seguridad cibernética es uno de los puntos más críticos pues impacta directamente en la confianza pública y en la aceptación y uso de nuevas tecnologías.

II. Objetivos

Llevar a cabo la contratación de una firma consultora experta en seguridad física del transporte, que lleve a cabo el diagnóstico y el diseño de políticas y estrategias en materia de seguridad física del transporte.

III. Actividades clave

Sin perjuicio de otras actividades que puedan surgir durante el desarrollo del contrato actual, la firma consultora deberá desarrollar las siguientes tareas:

- i. Recopilar, revisar y validar información secundaria disponible necesaria sobre la situación actual en términos de políticas, estrategias, reglamentación, procesos o procedimientos existentes relacionados con la seguridad física del transporte (carga y pasajeros) y con la ciberseguridad.

- ii. Identificar la información prioritaria que requiere ser complementada o actualizada y llevar a cabo entrevistas o encuestas a personal clave en los ministerios correspondientes en los países.
- iii. Revisión de buenas prácticas y casos exitosos y no exitosos a nivel internacional y en ALC en materia de diseño e implementación de políticas y estrategias para la seguridad y ciberseguridad en el transporte tanto público como de pasajeros. Identificar medidas, controles, condiciones y/o herramientas de fácil adaptación e implementación, identificando brechas y oportunidades de mejora.
- iv. Analizar las normas nacionales e internacionales e identificación de procesos en materia de seguridad física del transporte y ciberseguridad e identificar las que podrían ser implementadas en ALC.
- v. Coordinar todos los aspectos asociados con análisis de brechas, preparación de ajustes normativos, asegurando que se comprende y se integran de manera apropiada en los diferentes niveles de jerarquía jurídica y normativa del país.
- vi. Presentar recomendaciones para el diseño de políticas públicas o estrategias en los países en el tema de seguridad física y ciberseguridad.
- vii. Establecer una hoja de ruta prioritaria para la implementación de las recomendaciones planteadas.
- viii. Seleccionar, en conjunto con el Banco, tres países de la región para la implementación de pilotos para la adopción de las recomendaciones y estrategias planteadas en el punto anterior. Esta selección debe estar basada en criterios acordados con el Banco. El plan de acción que se desarrolle para la implementación deberá ser presentado y validado con cada país.

IV. Resultados y Productos Esperados

Se deberán entregar los productos que se detallan a continuación:

- i. **Informe No. 1.** Propuesta de cronograma, metodología y plan de trabajo.
- ii. **Informe No. 2.** Diagnóstico de la situación actual en ALC relacionada con la seguridad y ciberseguridad en el transporte de carga y pasajeros.
- iii. **Informe No. 3.** Buenas prácticas y casos exitosos en materia de seguridad y ciberseguridad en el transporte y recomendaciones en materia de política pública orientadas a la adopción de estándares para la importación de vehículos usado.
- iv. **Informe No. 4.** Resultado del análisis de los pilotos para la adopción de las políticas y estrategias en términos de seguridad y ciberseguridad en el transporte.

V. Cronograma de Pagos

El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- i. Un 20% del monto total de la consultoría contra la presentación y aprobación del primer informe.
- ii. Un 25% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
- iii. Un 25% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del tercer informe.
- iv. Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del cuarto informe.

VI. Criterios de aceptación

- i. Experiencia firma consultora: firma consultora con al menos 15 años de experiencia profesional en diseño de políticas y estrategias para transporte, planeación, evaluaciones de impacto.
- ii. Áreas de especialización: la firma debe tener experiencia comprobada en seguridad física del transporte y conocimiento en temas de ciberseguridad en transporte.
- iv. La firma designará un responsable del proyecto y aplicará el personal (profesional y técnico) que sea necesario para ejecutar las tareas solicitadas en los tiempos estimados.
- v. El responsable del proyecto será un profesional en área de ingeniería civil, economía, derecho o equivalente, con experiencia en la gestión, coordinación, gerencia, de proyectos de seguridad y/o ciberseguridad en el transporte público.

VII. Resumen de la oportunidad

- Tipo de contrato y modalidad: Suma Alzada.
- Duración del Contrato: 7 meses.
- Fecha de inicio: 1 de junio de 2019.
- Ubicación: oficinas del consultor.
- Persona responsable: El trabajo, así como la supervisión y aprobación de informes serán coordinados por la Especialista Líder de Transporte y Jefe de Equipo Ana María Pinto (apinto@iadb.org) (INE/TSP).
- Requisitos: Los consultores de la firma que participan en el proyecto deben ser ciudadanos/as de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

VIII. Supervisión e Informes

La supervisión y aprobación de informes estará a cargo del Jefe de Equipo: Ana María Pinto apinto@iadb.org.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE 2019 - 2020

CONTRATACIÓN DE UNA CONSULTORÍA ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD FÍSICA DEL TRANSPORTE.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Contexto y justificación:

El crecimiento económico y la progresiva urbanización en América Latina y El Caribe (ALC) han generado un incremento en la movilidad de bienes y personas. Asociado a esto, se experimenta un incremento en las tasas de motorización vehicular⁶. Resulta por ende prioritario apoyar la generación de condiciones que permitan que dicha movilización se realice en la forma más eficiente, segura y sostenible posible.

En años recientes, los sistemas de transporte, para pasajeros y mercancías se han venido enfrentado con mayor frecuencia a la acción de desastres naturales, actos de violencia intencional como robos, piratería, sabotaje, secuestros y ataques, entre muchos otros fenómenos. La seguridad física del transporte se ve impactada directamente por estos riesgos de origen antisocial o natural por lo que se requiere una respuesta física ante esa amenaza externa.

Normalmente, se trata de un problema provocado intencionalmente por personas para causar daño a otras personas, a bienes patrimoniales, a medios de transporte, a infraestructuras, etc. Sin embargo, es muy importante también considerar las interrupciones por desastres naturales debido a eventos climáticos extremos, los riesgos materializados debido a la falta de mantenimiento de vehículos o infraestructuras, o la continua percepción de inseguridad que enfrentan las mujeres en el transporte público.

Por ello, proteger los sistemas de transporte constituye un gran reto. Los gobiernos se enfrentan a la misión tanto de asegurar una red ampliamente conectada y globalmente abierta sin afectar a los usuarios, como a generar las condiciones idóneas para la prestación de un óptimo servicio de transporte como tal. Según el Índice de Competitividad Global (ICG 2017 – 2018) la percepción de seguridad en el transporte en ALC en general es baja, siendo el terrorismo, el crimen organizado, la violencia y la poca confiabilidad de la policía los factores más influyentes, que impactan directamente a la economía. Según datos de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), en México se invierte el 1,6% del PIB en seguridad, y en Colombia, el 1,5%⁷ del valor de la carga es el costo aproximado vinculado a la seguridad.

En este sentido, lograr el fortalecimiento y la implementación de iniciativas de transporte como Transportation Security adquiere relevancia en la medida en que esta se enfoca en permitir un transporte continuo de pasajeros y carga, protegido contra eventos en los que las infraestructuras puedan resultar vulnerables, y confiable en la medida en que se transporten personas y productos en el marco de la legalidad y bajo procesos eficientes

⁶ La tasa de motorización de ALC es de 361,6 por 1.000 habitantes, calculada con base en las cifras oficiales de parque automotor de los países de la región.

⁷ Barbero, Guerrero 2017. El transporte automotor de carga en América Latina: Soporte logístico de la producción y el comercio.

que disminuyen sobre costos y aumentan la seguridad y confiabilidad gracias al soporte tecnológico.

En el caso de pasajeros, por ejemplo, la innovación tecnológica en materia de inspección de personas y equipajes ha logrado reducir la vulnerabilidad en los vuelos, aunado a la implementación de sistemas de verificación de información de los viajeros respecto a antecedentes y verificación de identidad mediante métodos biométricos. Hoy en día, se están instalando dispositivos similares, así como escáneres portátiles para incrementar la seguridad en el transporte público de pasajeros. Tal es el caso de la Autoridad Metropolitana de Transporte de Los Ángeles que está implementando un proyecto piloto, en coordinación con Transport Safety Authority (TSA), para utilizar escáneres portátiles en su sistema metro y tren ligero para detectar explosivos.

Así mismo, la tecnología apoya la seguridad del transporte al permitir la consolidación de cadenas de transporte de carga seguras, que implican la certificación en materia de cumplimiento de estándares de seguridad en los nodos de origen y destino (puertos y aeropuertos), la exigencia de adquisición de tecnologías que deriven en la certificación de las empresas transportadoras (aerolíneas y navieras), y la correcta verificación de la legalidad de las cargas transportadas mediante procesos de inspección no intrusiva.

La cantidad de información disponible puede mejorar la seguridad física de la carga, los pasajeros y la infraestructura, sin embargo, acceder a más información digitalmente plantea retos y preocupaciones sobre quién y cómo se maneja de forma “segura” la misma. A medida que se incrementa el uso de la tecnología en el transporte, los seguros contra el robo cibernético, el *ransomware*, la piratería y el uso indebido de la información relacionada con los vehículos o la carga juegan un papel más predominante. La seguridad cibernética es uno de los puntos más críticos pues impacta directamente en la confianza pública y en la aceptación y uso de nuevas tecnologías.

II. Objetivos

Llevar a cabo la contratación de un consultor experto que apoye al Banco en el diseño de la estrategia para la Seguridad Física del Transporte 2019 – 2020, genere lineamientos para su implementación y brinde apoyo a los países.

III. Actividades clave

Sin perjuicio de otras actividades que puedan surgir durante el desarrollo del contrato actual, el consultor deberá desarrollar las siguientes tareas:

- i. Preparar una propuesta metodológica de su plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.
- ii. Realizar una caracterización de la región, a través de *clusters* dependiendo de diferentes variables como por ejemplo el nivel de avance en el diseño de políticas y estrategias de seguridad y ciberseguridad en el transporte.
- iii. Según la caracterización realizada en el punto anterior, el consultor deberá definir estrategias para cada *cluster*. Estas estrategias deberán incluir intercambio de experiencias entre países de la región en la materia, así como planes de implementación.
- iv. Igualmente, el contractual deberá apoyar en la logística requerida para la realización de los eventos, seminarios, *focus groups* y otro tipo de eventos necesarios para llevar a cabo el intercambio de experiencias.

- v. El contractual apoyará en la preparación de la agenda de las reuniones y coordinará la participación de los actores públicos y privados a fin de asegurar el logro de los objetivos esperados.
- vi. El consultor hará seguimiento a los planes de implementación y establecerá las victorias tempranas donde se puede brindar apoyo a los países.
- vii. Articular el desarrollo de la presente consultoría, con los resultados y recomendaciones que desarrolle la firma consultora contratada para el estudio “Diagnóstico y diseño de políticas y estrategias para la seguridad física del transporte (carga y pasajeros)”.
- viii. Con los resultados de los intercambios de experiencias, los planes de implementación y la consultoría para el diagnóstico, el consultor deberá desarrollar los lineamientos y redactar la estrategia en Seguridad Física del Transporte 2019 – 2020.
- ix. Otras actividades que se identifique que sean necesarias realizar para el cumplimiento general de las metas y productos esperados.

VI. Resultados y Productos Esperados

Se deberán entregar los productos que se detallan a continuación:

- i. **Informe No. 1.** Propuesta de cronograma, metodología y plan de trabajo.
- ii. **Informe No. 2.** Caracterización de la región por *clusters* y estrategias para cada tipo de *cluster*.
- iii. **Informe No. 3.** Desarrollo de intercambio de experiencias entre países y elaboración de planes de implementación.
- iv. **Informe No. 4.** Estrategia de seguridad física y ciberseguridad en el transporte 2019 – 2020.
- v. **Informe No. 5.** Este informe final debe detallar todo el trabajo realizado para la elaboración de la estrategia, los resultados de las reuniones, de los intercambios de experiencias con entidades público/privadas, mesas de trabajo. Además, debe resumir todo el trabajo realizado para llevar a cabo la consultoría.

V. Cronograma de Pago

El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- i. 20% del monto total de la consultoría contra la presentación y aprobación del primer informe.
- ii. 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
- iii. 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del tercer informe.
- iv. 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del cuarto informe.
- v. 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del quinto informe.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel académico y años de experiencia profesional: profesional en ingeniería civil, ingeniería de transporte, con maestría en políticas públicas. Al menos 10 años de experiencia profesional en la rama declarada.
- Idiomas: dominio del idioma español.
- Área de especialización: Se valorará positivamente además de la experiencia que el consultor tenga en materia de seguridad física y/o ciberseguridad en transporte.

VII. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: consultoría individual, por producto PEC.
- Duración del contrato: 8 meses con una prestación de 120 días contractual.
- Lugar de trabajo: consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo del Jefe de Equipo: Ana María Pinto apinto@iadb.org, Especialista Líder de la División de Transporte.

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.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE 2019 – 2020

RG-T3394

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el **Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)**, de conformidad con la comunicación de fecha 21 de marzo de 2019 suscrita por Felipe Caicedo (ORP/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de **US\$500.000** para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de cuatro (4) meses calendario contados a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto para financiamiento. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares estadounidenses. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

| | | |
|------------------|--|------------|
| Certificado por: | Firma original | 21/03/2019 |
| | Sonia M. Rivera | Fecha |
| | Jefe | |
| | Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento | |
| | ORP/GCM | |

| | | |
|---------------|------------------------|------------|
| Aprobado por: | Firma original | 21/03/2019 |
| | Nestor H. Roa | Fecha |
| | Jefe de División | |
| | División de Transporte | |
| | INE/TSP | |