

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

### I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Implementación de la Estrategia de Seguridad Vial 2017-2019
▪ Número de CT:	RG-T3020
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Ana María Pinto (INE/TSP), Jefe de Equipo; Edgar Zamora (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Marisela Ponce de León, Agustina Cocha y Olga Mayoral (INE/TSP); Dalve Soria (TSP/GBR); y Taos Aliouat (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Investigación y difusión
▪ Fecha del abstracto de CT:	11 de mayo de 2017
▪ Beneficiario:	Regional
▪ Agencia ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$750.000
▪ Contrapartida local, si hay:	N/A
▪ Periodo de desembolso:	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Agosto de 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	INE/INE
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020:	Inclusión social e igualdad

### II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 **Justificación.** El crecimiento económico y la creciente urbanización en América Latina y el Caribe (ALC) han generado un incremento de la motorización, así como en la movilidad de bienes y personas. Como resultado de estos incrementos, se han generado externalidades negativas como el aumento en el número de siniestros de tránsito.
- 2.2 Las lesiones de tránsito cobran la vida de unos 117.911 latinoamericanos y caribeños cada año. Con datos del reporte de la Organización Panamericana de Salud (OPS<sup>1</sup>) de 2016 se calcula que la tasa anual para ALC de fallecidos por causa de siniestros viales en la región es de 19,2 por 100.000 habitantes. Según reporta la OPS, esta cifra ha tenido una tendencia leve al aumento en el período 2013-2016; siendo la primera causa de muerte para el grupo de 5 a 14 años, y la segunda para el de 15 a 29. Actualmente, siete países de la región tienen una tasa anual superior a este

---

<sup>1</sup> La seguridad vial en la región de las Américas. OPS (2016).

promedio. La tasa varía según las distintas subregiones: en Mesoamérica es de 13, en la región del caribe no-latino es de 14,4, mientras que para el caribe latino es de 16,6, en el Cono Sur es de 21 y en la región andina de 23,4.

- 2.3 Esto representa un impacto económico entre 1,5% y 3,9% del Producto Interno Bruto (PIB) de los países de la región, y equivale, en años perdidos, al impacto ocasionado por HIV/SIDA, cáncer de pulmones, tuberculosis y malaria juntos<sup>2</sup>.
- 2.4 En la región, entre el 50% y el 70% de los fallecimientos por siniestros de tránsito ocurren en áreas urbanas; asimismo, los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) corresponden al 50% de los fallecidos.
- 2.5 Para estabilizar y mitigar esta pandemia, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) lanzaron el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, definiendo acciones específicas en cinco pilares: (i) gestión de seguridad vial; (ii) infraestructura; (iii) vehículos seguros; (iv) usuarios; y (v) respuesta tras los siniestros de tránsito. El objetivo es hacer un llamado a las organizaciones internacionales, gobiernos y a la sociedad civil a realizar actividades coordinadas con el fin de mejorar la seguridad vial en todos sus niveles, con el fin de reducir en 50% las muertes causadas por lesiones de tránsito.
- 2.6 Complementando los esfuerzos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la ONU incluyeron dentro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), los cuales marcan la nueva agenda global del desarrollo hacia el 2030, metas para reducir a la mitad las muertes por lesiones de tránsito, así como proporcionar medios de transporte más seguros, inclusivos y accesibles para lograr una mejora sustancial de la seguridad vial como parte del Desarrollo Sostenible.
- 2.7 Desde 2010, el BID ha asumido un rol activo y de liderazgo, promoviendo la importancia de los temas de seguridad vial en la región. Ha llevado a cabo distintos tipos de actividades con resultados exitosos en cuanto a la concientización de la sociedad civil y de los gobiernos respecto a la importancia de fortalecer la seguridad vial con el fin de reducir tasas de muertes y heridos en la región. Estas acciones fueron acompañadas y apoyadas por socios estratégicos del sector público, privado, académico, sociedad civil y organismos internacionales.
- 2.8 Como parte del compromiso, el BID lanzó su Estrategia de Seguridad Vial (ESV) 2010-2015 y se involucró en los grupos de alto nivel de discusión como el Grupo de Colaboración de la ONU para la Seguridad Vial (UNRSC), *The Clinton Global Initiative*, y el Grupo de Trabajo de los Bancos Multilaterales de Desarrollo (MDB), participando desde su lanzamiento. La ESV 2010-2015 ha sido un gran inicio para apoyar a los países de ALC, razón por la cual se ha trabajado en su actualización por medio de la actualizada Estrategia de Seguridad Vial 2017-2019.
- 2.9 Por medio de las CTs [RG-T1986](#) y [RG-T1900](#) el Banco apoyó el fortalecimiento de la capacidad institucional y de gestión de los países e instituciones relacionadas a mejorar la seguridad vial; se concientizó sobre la importancia de la inversión en seguridad vial, apalancando las operaciones de préstamo del Banco en el área de transporte urbano como interurbano; y estableció alianzas estratégicas con el sector público y privado.
- 2.10 A través de la CT [RG-T2438](#), el BID ha organizado y apoyado reuniones de alto nivel, en las que se contó con la presencia de altas autoridades de los países para discutir

---

<sup>2</sup> *The cost of Road Injuries in Latin America 2013*, en colaboración con Johns Hopkins University.

el tema de la seguridad vial. El objetivo principal ha sido sensibilizar a los gobiernos sobre la importancia de la temática en sus países y acordar, junto con estos, los lineamientos para implementar acciones de seguridad vial. Además, se han financiado estudios y herramientas que han apoyado a los países a desarrollar capacidades internas sobre el manejo de la seguridad vial. Ahora resulta necesario dar continuidad a este trabajo, apoyando a los países a implementar de forma multisectorial intervenciones efectivas sobre seguridad vial.

- 2.11 En generación y disseminación de conocimiento, el BID elaboró dos estudios sobre diagnósticos de seguridad vial<sup>3</sup>, una guía interactiva para diseño e implementación de seguridad vial en operaciones de transporte, un estudio de costos económicos de los siniestros viales<sup>4</sup> y una evaluación de impacto del *Bus Rapid Transit* (BRT) en la reducción de los siniestros viales en el contexto urbano<sup>5</sup> en Colombia. Los estudios fueron esenciales para comprender la dimensión del problema en ALC, definir las acciones a ser implementadas, las fortalezas, oportunidades y desafíos en cada país.
- 2.12 Con el objetivo de fortalecer las instituciones y concientizar la sociedad civil y los gobiernos acerca de la seguridad vial, el BID apoyó el desarrollo e implementación de planes de acción en seguridad vial en Brasil, Colombia, República Dominicana, Jamaica y Perú. Adicionalmente, el Banco apoyó el desarrollo de las semanas de seguridad vial y conferencias sobre el tema en Colombia, República Dominicana, Ecuador, Haití<sup>6</sup>, Panamá y Paraguay.
- 2.13 En términos de alianzas, se destacan el apoyo a LatinNCAP<sup>7</sup>, en colaboración con la Fundación FIA y otros socios estratégicos; el apoyo a la Red Universitaria para la Seguridad Vial, en colaboración con el Centro Internacional de Formación de Autoridades y Líderes (CIFAL); el apoyo al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), en conjunto con el Banco Mundial y la Banco de Desarrollo de América Latina (CAF); y al desarrollo del proyecto piloto de recolección de datos en Jamaica ejecutado por el *Transport Research Laboratory* (TRL) de Reino Unido, entre otros.
- 2.14 Como resultado de las acciones del Banco en seguridad vial, los recursos dedicados a este tema en los préstamos de transporte se incrementaron significativamente. Entre 2009 y 2013, 62 de 81 proyectos aprobados incluyeron componentes o actividades de seguridad vial, por un monto de US\$194 millones, lo que representa una financiación de 2,5% de la cartera de transporte. Se destacan los proyectos de Seguridad Vial en Jamaica ([JA-L1027](#)) y Colombia ([CO-L1111](#)).
- 2.15 Para guiar estas actividades y alcanzar los objetivos planteados por la ESV, la ONU y las Metas para el Desarrollo Sostenible, el BID comisionó la evaluación de su plan de acción 2010-2015 a fin de identificar las acciones exitosas y poder actualizar y rediseñar las restantes. Tras la tarea de estudio y evaluación los principales puntos identificados a tener presente dentro del nuevo plan de acción son: (i) abordar la seguridad vial de forma integral, desde su inclusión dentro de las estrategias y

---

<sup>3</sup> [Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y El Caribe: 2005-2009](#) y [Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012](#), ambos en colaboración con la Asociación Española de Carreteras (AEC).

<sup>4</sup> [The Costs of Road Injuries in Latin America 2013](#), en colaboración con Johns Hopkins University.

<sup>5</sup> En colaboración con la Universidad de los Andes.

<sup>6</sup> En alianza con 3M, el Banco apoyó el mejoramiento de las principales vías en Haití, agregando componentes de seguridad vial, y concientizó la comunidad sobre la prevención de siniestros viales.

<sup>7</sup> Programa de evaluación independiente de vehículos que valora las condiciones de seguridad de los autos nuevos fabricados y vendidos en la región.

proyectos acordados con los países de la región; (ii) crear un sistema de monitoreo y evaluación de acciones en seguridad vial por medio de indicadores significativos; y (iii) trabajar cada vez más con las organizaciones de la sociedad civil, organizaciones internacionales y del sector privado.

- 2.16 Con base en dicho análisis, esta CT apoyará el Plan de Acción de Seguridad Vial para el período 2017-2019 el cual trabajará de forma transversal e integral sobre: (i) la producción y diseminación de conocimiento en seguridad vial en ALC y en la promoción del diálogo entre los países de la región, con el objetivo de diagnosticar los nuevos retos de seguridad vial en Latinoamérica y el Caribe e incluirlos en los principales instrumentos estratégicos de los países; y (ii) la elaboración de instrumentos para apoyar el diseño de proyectos que tomen en consideración la seguridad vial, con el objetivo de fortalecerla en todas sus dimensiones dentro de los proyectos aprobados por el BID.
- 2.17 **Objetivos.** El objetivo general de esta CT es apoyar la implementación de la Estrategia de Seguridad Vial del BID en los países de la región, dando continuidad a las acciones, estudios y guías desarrolladas por medio de la CT [RG-T2438](#); por lo tanto, seguir brindando apoyo técnico a los países de ALC para la estabilización del número de siniestros de tránsito y sus consecuencias, y su posterior reducción, de acuerdo a los objetivos de la Década de Acción de la ONU. Los objetivos específicos de la CT son: (i) contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad multi-sectorial en temas de seguridad vial; (ii) promover el desarrollo de proyectos de transporte más seguros tanto en ámbitos urbanos como interurbanos; (iii) promover la adopción de mejores estándares de seguridad en los vehículos; y (iv) fortalecer la educación vial de los usuarios de las vías.
- 2.18 **Alineación.** La presente CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (UIS) 2010-2020 (AB-3008), y está alineada estratégicamente con el pilar de inclusión social e igualdad, al fortalecer las capacidades técnicas de los países para planificar, diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura y servicios de transporte más seguros e inclusivos para todos los usuarios, en especial aquellos más vulnerables. La CT es también consistente con la Estrategia de Infraestructura del BID: Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), bajo el objetivo de apoyar la construcción y el mantenimiento de una infraestructura social y ambientalmente sostenible para que contribuya a aumentar la calidad de vida, a través de la planificación y construcción de infraestructura más segura y que permita una mayor accesibilidad a personas con discapacidades. Asimismo, se alinea con el Marco Sectorial de Transporte del BID (GN-2740-7), que tiene entre sus líneas de acción mejorar la seguridad de los sistemas de transporte, a través de inversiones en mejoras en la seguridad vial. Finalmente, la CT es consistente con los objetivos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura financiado con Capital Ordinario (GN-2819-1), ya que sus recursos se utilizarán para mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura, mediante insumos técnicos que contribuyan a que estos sean seguros e inclusivos, además de propiciar la generación y transmisión de productos de conocimiento y lecciones aprendidas; y fomentar el diálogo sectorial en materia de seguridad vial con los países.
- 2.19 **Beneficiarios.** Los beneficiarios de esta CT serán directamente los habitantes de ALC, quienes tendrán acceso a sistemas e infraestructuras de transporte más seguros, que contribuyan a disminuir las tasas de fatalidades viales; además de los funcionarios de entidades públicas, privadas y de la sociedad civil de los países de la

región, quienes tendrán acceso herramientas para la mejora de los marcos normativos y al conocimiento e información a ser generados y diseminados mediante la actividades a financiarse con la CT.

### III. DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 Los componentes que se describen a continuación se concentran en cuatro de los cinco pilares de la estrategia de seguridad vial establecidos como focos de acción en la “Década de la Seguridad Vial 2011-2020”. El desarrollo de algunas de las actividades se hará en conjunto con otras iniciativas de la División Transporte (INE/TSP) (Sistemas de Transporte Inteligente y Transporte Sostenible), otras iniciativas del Banco en las Divisiones de Protección Social y Salud (SCL/SPH), Capacidad Institucional del Estado (IFD/ICS), y de Vivienda y Desarrollo Urbano (CSD/HUD), con el Banco Mundial y con la CAF enfocado a seguridad vial en ámbitos urbanos.
- 3.2 **Componente 1. Pilar de gestión institucional.** A través de este componente se apoyará el fortalecimiento de las instituciones de los países en el tema de la seguridad vial, por medio de la realización y diseminación de estudios, capacitaciones y guías que crearán una base común de entendimiento tanto a nivel regional como entre los tomadores de decisión de cada país. Se realizarán las siguientes actividades: (i) apoyo a la elaboración de planes visión cero de seguridad; (ii) diseño y diseminación de medidas efectivas de seguridad vial para ALC; (iii) capacitar y fortalecer institucionalmente sobre medidas efectivas para promover la movilidad segura y la seguridad vial; y (iv) facilitar el intercambio de buenas prácticas y lecciones aprendidas entre países de la región y aquellos más avanzados en seguridad vial, incluyendo el apoyo a la consolidación de los organismos regionales<sup>8</sup>.
- 3.3 **Componente 2. Pilar de infraestructura más segura.** A través de este componente se contribuirá a mejorar la calidad de la infraestructura, a través del soporte técnico necesario. Se realizarán las siguientes actividades: (i) diseminación y evaluación de guías sobre medidas de alto impacto y bajo costo; (ii) evaluación de intervenciones en infraestructura para usuarios vulnerables; y (iii) apoyar, diseñar, diseminar y evaluar herramientas que faciliten el acceso y la promoción de infraestructura más segura.
- 3.4 **Componente 3. Pilar de vehículos más seguros.** A través de este componente se contribuirá a mejorar la calidad de los vehículos producidos y comercializados en la región. Las actividades que se desarrollarán, se harán en seguimiento a las CTs RG-T2306 y RG-T2392 y en apoyo al BPR “Apoyo a la implementación de estándares de regulación vehicular en América Latina y el Caribe” (RG-T2537); y estarán enfocadas en apoyar el diseño e implementación de normativas sobre estándares vehiculares. Asimismo, se desarrollarán acciones para apoyar el mejoramiento de los esquemas de seguros vehiculares en la región, contribuyendo a cerrar las brechas de penetración y al aprovechamiento de los efectos positivos de estos instrumentos sobre la seguridad vial, tanto en un enfoque preventivo como de atención a las víctimas.
- 3.5 **Componente 4. Pilar de usuarios más seguros.** A través de este componente se apoyará la concientización y sensibilización pública para el cumplimiento de las leyes

---

<sup>8</sup> El Banco forma parte activa del Comité de Cooperación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, junto con otros MDBs, Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) y organizaciones de la sociedad civil.

de tránsito, incentivar los comportamientos seguros, y la recomendación de soluciones de medidas de reducción de riesgos, con énfasis en el medio urbano. Se realizarán las siguientes actividades: (i) capacitar y fortalecer sobre medidas efectivas para reducir el riesgo en usuarios vulnerables; (ii) implementación y evaluación de caminos escolares seguros; (iii) apoyar operaciones para adoptar medidas seguras en las áreas aledañas a la zona intervenida; (iv) diseñar, disseminar y evaluar campañas de seguridad vial dirigidas a proteger a los usuarios vulnerables; y (v) apoyo a las semanas de seguridad vial, conferencias y eventos relacionados. Se promoverá el uso de tecnologías de información como herramientas para brindar mayor acceso y aprovechamiento de la información y recursos de fortalecimiento<sup>9</sup>.

- 3.6 **Componente 5.** Apoyo en la ejecución, monitoreo y supervisión. Este componente financiará el apoyo a la ejecución y monitoreo de la CT y la evaluación de los productos previstos.

#### IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 4.1 El presupuesto total de esta CT es de US\$750.000, apoyando los pilares de seguridad vial, tal como se menciona a continuación:

**Tabla 1. Presupuesto Indicativo (US\$)**

Actividad	BID (INF)	Contrapartida	Total
Componente 1. Gestión institucional	200.000	-	200.000
Componente 2. Pilar de infraestructura más segura	200.000	-	200.000
Componente 3. Pilar de vehículos más seguros	50.000	-	50.000
Componente 4. Pilar de usuarios más seguros	240.000	-	240.000
Componente 5. Apoyo en la Implementación	60.000	-	60.000
<b>Presupuesto total:</b>	<b>750.000</b>	<b>-</b>	<b>750.000</b>

#### V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 La Agencia Ejecutora será INE/TSP. El Banco realizará las contrataciones de consultores o firmas consultoras de conformidad con la Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (GN-2765-1), la Política de Fuerza de Trabajo Complementaria (AM-650) y la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-20).

#### VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 Los riesgos asociados en el desarrollo de esta CT son bajos. En el nivel global, las organizaciones internacionales, con el apoyo de la ONU, han trabajado coordinadamente en el apoyo del tema en su área de alcance. En el nivel regional, el BID ya ha liderado y desarrollado, desde 2009, acciones coordinadas con instituciones regionales (OPS/OMS, UNECE, OISEVI, LatinNCAP, MDBs, etc.). A nivel local, varios países ya asumieron importantes compromisos relacionados con la Década de Acción para la Seguridad Vial y los ODS; habiendo trabajado el tema constantemente por medio de sus agencias nacionales, el BID a través de esta CT continuará acompañando y apoyando dichas acciones. Sin embargo, un conjunto de países ha tratado tangencialmente el tema, y se encuentran en etapas menos desarrolladas. La ampliación de las acciones sobre seguridad vial en el ambiente

<sup>9</sup> A manera de ejemplos, la iniciativa de Caminos Escolares Seguros incluye la creación de una caja de herramientas que estará disponible a través del sitio web del Banco, en idioma castellano. Por otra parte, se trabaja en la preparación de un curso masivo en línea de seguridad vial (MOOC por sus siglas en inglés), que será lanzado en octubre de 2017.

urbano y con énfasis en los usuarios vulnerables trae nuevos retos al proyecto, como la complejidad y diferencias de problemática en las ciudades, el establecimiento de contactos locales para recolección de datos, el análisis de la información y la implementación de las acciones correspondientes.

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

- 7.1 No se prevén excepciones a las políticas del Banco.

## **VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES**

- 8.1 Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y diseminación del conocimiento, esta CT no tiene implicaciones ambientales y sociales, por lo que se propone su clasificación como Categoría “C” (ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#)).

### **ANEXOS REQUERIDOS:**

Anexo I. [Matriz de Resultados](#)

Anexo II. [Términos de Referencia](#)







Anexo III. [Plan de Adquisiciones](#)

Outcomes

<b>Outcome:</b> 1 Proveer apoyo técnico a los países de ALC para estabilizar el número de fatalidades de tránsito y su rior reducción, de acuerdo con los objetivos del Decenio de Acción de las Naciones Unidas.							
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	EOP	
1.1 Tasa anual de fallecidos por cada 100,000 habitantes por causa de siniestros viales en ALC. Fuente: OMS http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/mort_traffic/en/		fallecidos	19.20	2016		P	12.80
						P(a)	17.00
						A	

RF - Contribution






Productos: Progreso Físico y Financiero Anual

1.1. Gestión institucional						Progreso Físico				Progreso Financiero							
Productos	Fund Indicator	Unidad de Medida	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017		2018	2019	EOP	2017		2018	2019	EOP	Theme	Flags
1.1 Planes de acción diseñados	Other(INF) Diseño de planes de seguridad vial	Planes de acción (#)	4	2017	Informes de ejecución	P		1	1	2	P		15000	15000	30000	Infraestructura sustentable	
						P(a)		1	1	2	P(a)		15000	15000	30000		
						A					A						
Dissaggregation Categories																	
Planes Visión Cero Seguridad Vial						P		1.00	1.00	2.00							
						P(a)		1.00	1.00	2.00							
						A											
1.2 Talleres organizados	Other(INF) Talleres, conferencias y eventos para diseminar los productos de conocimiento y lecciones aprendidas en Seguridad Vial y	Talleres	5	2017	Informes de ejecución. Listas de asistencia.	P	1	3	3	7	P	20000	100000	50000	170000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1	3	3	6	P(a)	20000	100000	50000	150000		
						A					A	0			0		
Dissaggregation Categories																	
Eventos y conferencias para diseminar productos de conocimiento y lecciones aprendidas						P	1.00	1.00		2.00							
						P(a)											
						A											
Talleres o eventos de capacitación para fortalecimiento de capacidades e intercambio de conocimientos en buenas prácticas y medidas efectivas de seguridad vial						P	1.00	3.00	3.00	7.00							
						P(a)	1.00	3.00	3.00	7.00							
						A											
2.2. Pilar de infraestructura más segura						Progreso Físico				Progreso Financiero							
Productos	Fund Indicator	Unidad de Medida	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017		2018	2019	EOP	2017		2018	2019	EOP	Theme	Flags
2.1 Talleres de capacitacion realizados	Other(INF) Talleres de diseminación de guías de seguridad vial	Talleres	1	2017	Informes de ejecución. Listas de asistencia.	P		1		1	P		30000		30000	Infraestructura sustentable	
						P(a)		1		1	P(a)		30000		30000		
						A					A						
2.2 Intervenciones piloto implementadas	Other(INF) Inspecciones o auditorías de seguridad vial para operaciones en ejecución con base en las guías	Pilotos (#)	0	2017	Informes de ejecución.	P	1	1	1	3	P	20000	30000	30000	80000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1	1	1	2	P(a)	20000	30000	30000	60000		
						A					A						
2.3 Herramientas diseñadas/fortalecidas	Other(INF) Herramientas para la promoción del diseño de infraestructura más segura	Herramientas (#)	3	2017	Informes de ejecución.	P		1		1	P		90000		90000	Infraestructura sustentable	
						P(a)		1		1	P(a)		90000		90000		
						A					A						
3.3. Pilar de vehículos seguros						Progreso Físico				Progreso Financiero							
Productos	Fund Indicator	Unidad de Medida	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017		2018	2019	EOP	2017		2018	2019	EOP	Theme	Flags
3.1 Talleres de capacitacion realizados	Other(INF) Talleres para diseminar las normativas sobre estándares vehiculares	Talleres	2	2017	Informes de ejecución. Listas de asistencia.	P		2	1	3	P		25000	25000	50000	Infraestructura sustentable	
						P(a)		2	1	3	P(a)		25000	25000	50000		



Anexo I - RG-T3020

Página 2 de 2

4.4. Pilar de usuarios más seguros						Progreso Físico				Progreso Financiero					
Productos	Fund Indicator	Unidad de Medida	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP	2017	2018	2019	EOP	Theme	Flags
4.1 Talleres de capacitación realizados	Other(INF) Talleres para fortalecer capacidades sobre medidas efectivas para reducir el riesgo en usuarios vulnerables	Talleres	1	2017	Informes de ejecución. Listas de asistencia.	P	1	1	2	P	30000	30000	60000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1	1	2	P(a)	30000	30000	60000		
						A				A					
4.2 Herramientas diseñadas/fortalecidas	Other(INF) Desarrollo y evaluación de herramienta de caminos escolares seguros	Herramientas (#)	1	2017	Informes de ejecución.	P	1		1	P	60000		60000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1		1	P(a)	60000		60000		
						A				A					
4.3 Intervenciones piloto implementadas	Other(INF) Implementación de pilotos de la herramienta de caminos seguros a la escuela	Pilotos (#)	1	2017	Informes de ejecución.	P	1	2	3	P	15000	15000	30000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1	2	3	P(a)	15000	15000	30000		
						A				A					
4.4 Campañas de sensibilización diseñadas/implementadas	Other(INF) Campaña de medios para la protección de usuarios vulnerables	Campañas (#)	2	2017	Informes de ejecución. Intervenciones en redes y medios.	P	1		1	P	70000		70000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1		1	P(a)	70000		70000		
						A				A					
4.5 Semanas de conocimiento organizadas	Other(INF) Semanas de seguridad vial en países	Semanas de conocimiento (#)	3	2017	Informes de ejecución. Listas de asistencia.	P	1	1	2	P	10000	10000	20000	Infraestructura sustentable	
						P(a)	1	1	2	P(a)	10000	10000	20000		
						A				A					

Other Cost
Apoyo a la implementación de la Estrategia de Seguridad Vial

Total Cost

 CRF Indicator

 Standard Output Indicator

	2017	2018	2019	Cost
P	\$10,000.00	\$25,000.00	\$25,000.00	\$60,000.00
P(a)	\$10,000.00	\$25,000.00	\$25,000.00	\$50,000.00
A				

	2017	2018	2019	Total Cost
P	\$50,000.00	\$500,000.00	\$200,000.00	\$750,000.00
P(a)	\$50,000.00	\$500,000.00	\$200,000.00	\$700,000.00
A				

**TÉRMINOS DE REFERENCIA**  
**IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2017-2019**  
**(RG-T3020)**

**ELABORACIÓN DE GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN – CAJA DE HERRAMIENTAS DE CAMINOS**  
**ESCOLARES EN MUNICIPIOS DE LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE**

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1 Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 Cada año mueren 1,2 millones de personas por siniestros viales y se estima que otros 50 millones sufren lesiones físicas que las incapacitan, generando a los gobiernos un costo anual aproximado de 3% del Producto Interno Bruto (PIB). El 90% de estas muertes se registran en países de ingresos bajos y medios, donde reside el 54% de los vehículos en el mundo. En la región de América Latina y el Caribe, la tasa anual de fallecidos en siniestros viales es de 16.1 por 100.000 habitantes, más del doble de los países desarrollados.
- 1.3 La alta siniestralidad en la región es multicausal pero existe un consenso generalizado que atribuye al comportamiento humano, un factor prioritario. Las estrategias para modificar estos hábitos son diversas. Una de ellas es la iniciativa de Caminos Escolares puesta en marcha por el BID a través del desarrollo de un video que busca que los niños aprendan en sus trayectos a la escuela normas de seguridad vial y que el entorno (padres, profesores y sociedad en general) se implique en la tarea. El camino escolar, como recurso educativo e iniciativa de movilidad sustentable y segura tiene igualmente como objetivos entrar en contacto con el espacio urbano, recuperar y usar el espacio público y facilitar la autonomía de los niños en su traslado a las escuelas mientras se combate la inseguridad vial que implica que actualmente 21 niños fallezcan cada día en nuestra región por siniestros de tránsito, el 7,6% del total de muertes. Estados Unidos, Canadá o los países de Europa y de Asia Central mantienen una tasa de 4,7%. Los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte violenta entre niños de 5 a 14 años de edad.
- 1.4 La iniciativa de Caminos Escolares plantea crear una red de recorridos seguros para llegar a la escuela caminando al menos una parte del trayecto. Esto no solo contribuye con mejorar la salud de los niños y con el desarrollo de su autonomía, sino que también colabora con la sustentabilidad medioambiental, al reducirse el número de automóviles circulando al menos en una parte de los trayectos y permite que los niños se familiaricen con las calles de una forma segura y pedagógica. La propuesta comprende a toda la comunidad educativa, los vecinos y comerciantes de la zona y, por supuesto, a los niños y sus familias. Este tipo de proyecto debe entenderse como el inicio de un proceso que conllevará a una mejora en las condiciones de accesibilidad y movilidad de los barrios, en los que se recuperan espacios para la niñez y se implementa una mejora que, sin duda, repercutirá en beneficio del conjunto de la ciudadanía transformando a la ciudad como un espacio de relación y convivencia para las personas.
- 1.5 Con el objeto de impulsar aún más la implementación de los Caminos Escolares en la región, el BID considera necesario la realización de una Guía de implementación y caja

de herramientas que facilite a todos los actores involucrados en este tipo de iniciativas, el desarrollo de las actividades buscando una adecuada puesta en marcha. Esta guía y caja de herramientas permitirá, entre otras cuestiones: (i) comprender el concepto de Camino Escolar Seguro y sus múltiples beneficios; (ii) conocer de las experiencias y casos de estudio de otros países avanzados en este tema; (iii) identificar problemas y retos y con base en éstos, diseñar una estrategia; (iv) entender las actividades previas, durante y post implementación requeridas para el diseño y puesta en funcionamiento de un nuevo Camino Escolar Seguro. Esto habrá de incluir el diseño de las encuestas a la comunidad educativa para la generación del camino escolar; el diseño de un levantamiento de datos del entorno escolar de tipo observacional; y una metodología simplificada sobre la carga y la sistematización de dichos datos; (v) Identificar las herramientas que faciliten la correcta implementación de esta iniciativa y el rol que la infraestructura tiene dentro de este proceso; y (vi) guía interactiva sobre como diseñar e implementar los cambios necesarios.

- 1.6 Para el desarrollo de la Guía mencionada, el BID financiará servicios de consultoría de alto nivel para ayudar a cumplimentar los objetivos descriptos precedentemente. El resultado de esta consultoría será contar con la guía de implementación y caja de herramientas de caminos escolares seguros en municipios de Latinoamérica y el Caribe.

## **II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA**

- 2.1 El objetivo de esta consultoría consiste en el desarrollo de una “Guía de Implementación y Caja de Herramientas de Caminos Escolares Seguros en Municipios de Latinoamérica y el Caribe”, que oriente a los gobiernos municipales a implementar este proyecto en sus ciudades.

## **III. ACTIVIDADES PRINCIPALES**

- 3.1 El contractual desarrollará las siguientes tareas:
- i. Búsqueda y análisis del material bibliográfico y de estudios de investigación vinculados a la problemática de la seguridad vial infantil y la educación de este rango etario.
  - ii. Evaluación exhaustiva de las experiencias internacionales, principalmente en Latinoamérica, de la implementación de la iniciativa de caminos escolares en las ciudades. Se identificarán la metodología, las instituciones involucradas, los mecanismos de implementación, los materiales utilizados y los mecanismos de monitoreo y evaluación. La revisión bibliográfica tiene como objetivo apoyar la selección de los principales elementos en la guía a desarrollar.
  - iii. Descripción de la iniciativa de Camino Escolar, su concepto, enfoque, beneficios, implicancias y factores clave de éxito para su puesta en funcionamiento.
  - iv. Elaboración detallada de la Guía práctica y caja de herramientas para la implementación de Caminos Escolares Seguros, así como una herramienta Web para su implementación, incluyendo: metodología de implementación con las instituciones a involucrar, los mecanismos de implementación, la elaboración de los materiales utilizados, los mecanismos de monitoreo y evaluación. También hará propuestas de herramientas a utilizar para la realización de cada una de las actividades.
  - v. Testeo de los entregables con al menos dos referentes municipales de los países: [por definir].

#### **IV. INFORMES / ENTREGABLES**

- 4.1 El producto de esta consultoría será la Guía De Implementación y Caja de Herramientas de Caminos Escolares Seguros en Municipios de Latinoamérica y el Caribe.
- 4.2 La guía debe de abordar al menos los siguientes elementos:
- i. Revisión de las experiencias internacionales, identificando las claves de éxito.
  - ii. Guía práctica y libro resumen: (20 pag. aprox) en español e inglés.
  - iii. Herramienta Web para implementar la guía y su divulgación.
  - iv. Metodología de implementación, con las instituciones a involucrar, los mecanismos de implementación, la elaboración de los materiales utilizados, los mecanismos de monitoreo y evaluación.
- 4.3 Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal, y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

#### **V. CRONOGRAMA DE PAGOS**

- 20%- Con la firma del contrato y la aceptación por parte del Banco del plan de trabajo
- 40%- Con la aceptación por parte del Banco de la Guía Práctica, el libro resumen y la herramienta Web (entregables ii y iii).
- 40%- Con la aceptación por parte del Banco de la metodología de implementación y el informe de implementación por país (entregable iv).

#### **VI. CALIFICACIONES**

- Título/Nivel Académico & Años de Experiencia Profesional: profesional con grado universitario en las ramas de las ciencias económicas, sociales, arquitectura o ingeniería con al menos 15 años de experiencia profesional.
- Idiomas: español e inglés.
- Áreas de Especialización: El contractual debe tener experiencia de al menos 10 años en seguridad vial, principalmente en proyectos de educación infantil en el tema de seguridad vial. Se valora experiencia en proyectos de caminos escolares, o de semejante característica. Maestría en el área es deseable. amplia experiencia de trabajo con instituciones u organismos regionales vinculados a la seguridad vial.
- Habilidades: facilidad de comunicación oral y escrita.

#### **VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA**

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- Duración del Contrato: 3 meses.

- Lugar(es) de trabajo: Lugar de origen del contractual con ocho viajes en total dos viajes ida y vuelta con duración de tres días por cada uno de los países intervenidos [por definir].
- Líder de División o Coordinador: Los trabajos serán coordinados por la Especialista Senior de Transporte Ana María Pinto ([apinto@iadb.org](mailto:apinto@iadb.org)) con apoyo de Edgar Zamora (INE/TSP).

**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.

## **TERMS OF REFERENCE**

### **IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2017-2019 (RG-T3020)**

#### **COLLABORATIVE STUDY ON ALCOHOL, DRUGS AND ROAD TRAFFIC INJURIES IN THE AMERICAS**

##### **I. BACKGROUND**

- 1.1 Established in 1959, the Inter-American Development Bank (“IDB” or “Bank”) is the main source of financing for economic, social and institutional development in Latin America and the Caribbean. It provides loans, grants, guarantees, policy advice and technical assistance to the public and private sectors of its borrowing countries.
- 1.2 Every year, 1.2 million people die from road traffic crashes and an estimated 50 million get injured, generating governments an annual cost of approximately 3% of GDP; 90% of these deaths occur in low- and middle-income countries, which own 54% of the world's vehicles. In Latin America and the Caribbean, the annual death rate from road traffic injuries is 19.2 per 100,000 inhabitants, more than twice the number of developed countries.
- 1.3 The high road traffic crashes rate in the region is multifactorial but there is consensus that attributes as a priority factor, human behavior. Driving under the influence of alcohol and/or drugs is among the main risk factors. Nevertheless, within the countries and the region, data on the magnitude of this problem is lacked. There is therefore this problematic is underestimated in LAC.

##### **II. CONSULTANCY OBJECTIVE(S)**

- 2.1 Contribute to the implementation of the “Collaborative study on alcohol, drugs and road traffic injuries in the Americas” by being the main investigator for the design and implementation of the project on alcohol, drug and road traffic injuries; and provide technical guidance throughout the design and implementation of the tools created for this study, as well as the analysis and presentation of its results.

##### **III. MAIN ACTIVITIES**

- 3.1 Adapt the PAHO protocol for local implementation
  - i. Name and affiliation of PI and others involved in the study
  - ii. Name of ED service, main characteristics and status of health system (population it serves)
  - iii. All modifications made to the core questionnaire
  - iv. Exclusion criteria
  - v. Sampling
- 3.2 Maintain a log book with all incidents during the implementation phase and how they were resolved.
- 3.3 Prepare a report with contextual data for the country (Jamaica), including:
  - Rates of road traffic mortality and non-fatal injuries
  - Brief description of religious/cultural/socio-economic context

- Drinking age and other alcohol policies related to marketing and availability of alcohol (licensing, hours and days and places where alcohol can be sold, to whom and by whom, including drink- driving countermeasures)
  - Drugs-driving countermeasures and drug policies in place, related to availability, use and trade
  - Dominant alcoholic beverage and most commonly used illicit drugs, as well as most commonly used prescribed psychoactive drugs (for medical purposes)
  - Patterns of alcohol and other drug use by local population and tourists (if relevant)
- 3.4 Submit revised protocol and questionnaire to the ethics review board of the country and/or hospital and obtain ethical approval.
- 3.5 Develop a plan for the implementation of the study:
- i. Dates of training
  - ii. Start date and estimated date of completion of data collection
  - iii. Number of interviewers to be recruited and trained
  - iv. Number of personnel involved in biological samples collection/preparation/storage and analysis
  - v. Meetings of research team to review progress
  - vi. Data cleaning and submission to PAHO
  - vii. Preparation of final report with all laboratory results and main analysis of findings and recommendations for research and policy at national level
- 3.6 Maintain records of how many people refused participation so response rates are known and reported.
- 3.7 Organize a dissemination workshop with relevant authorities and other stakeholders to report main results.

#### **IV. REPORTS / DELIVERABLES**

- 4.1 Adaptation of the PAHO protocol for local implementation
- 4.2 Log book with all incidents during the implementation phase
- 4.3 Report with contextual data for the country (Jamaica)
- 4.4 Ethical approval
- 4.5 Plan for the implementation of the study
- 4.6 Records and response rates
- 4.7 Report on the dissemination workshop with relevant authorities and other stakeholders
- 4.8 NOTE: Every report must be submitted to the IDB in an electronic file. The report should include cover, main document, and all annexes.

#### **V. PAYMENT SCHEDULE**

- 30%- Adaptation of the PAHO protocol for local implementation and ethical approval

- 30%- Log book with all incidents during the implementation phase; Report with contextual data for the country (Jamaica); and plan for the implementation of the study
- 40%- Records, response rates and report on the dissemination workshop with relevant authorities and other stakeholders.

#### **VI. QUALIFICATIONS**

- Academic Degree / Level & Years of Professional Work Experience: Doctorate and at least 20 years of experience.
- Languages: English.
- Areas of Expertise: psychology, psychiatry, public health, mental health, substance abuse, road traffic injuries.
- Skills: Research, writing reports, studies and scientific articles.

#### **VII. CHARACTERISTICS OF THE CONSULTANCY**

- Consultancy category and modality: Products and External Services Contractual, Lump Sum
- Contract duration: 3 months
- Place(s) of work: External consultancy, consultant homebased.
- Division Leader or Coordinator: Senior Transport Specialist Ana María Pinto ([apinto@iadb.org](mailto:apinto@iadb.org))

**Payment and Conditions:** Compensation will be determined in accordance with Bank's policies and procedures. In addition, candidates must be citizens of an IDB member country.

**Consanguinity:** Pursuant to applicable Bank policy, candidates with relatives (including the fourth degree of consanguinity and the second degree of affinity, including spouse) working for the Bank as staff members or Complementary Workforce contractuales, will not be eligible to provide services for the Bank.

**Diversity:** The Bank is committed to diversity and inclusion and to providing equal opportunities to all candidates. We embrace diversity on the basis of gender, age, education, national origin, ethnic origin, race, disability, sexual orientation, religion, and HIV/AIDs status. We encourage women, Afro-descendants and persons of indigenous origins to apply.



## **TERMS OF REFERENCE**

### **IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2017-2019 (RG-T3020)**

#### **COLLABORATIVE STUDY ON ALCOHOL, DRUGS AND ROAD TRAFFIC INJURIES IN THE AMERICAS**

##### **I. BACKGROUND**

- 1.1 Established in 1959, the Inter-American Development Bank (“IDB” or “Bank”) is the main source of financing for economic, social and institutional development in Latin America and the Caribbean. It provides loans, grants, guarantees, policy advice and technical assistance to the public and private sectors of its borrowing countries.
- 1.2 Every year, 1.2 million people die from road traffic crashes and an estimated 50 million get injured, generating governments an annual cost of approximately 3% of GDP; 90% of these deaths occur in low- and middle-income countries, which own 54% of the world's vehicles. In Latin America and the Caribbean, the annual death rate from road traffic injuries is 19.2 per 100,000 inhabitants, more than twice the number of developed countries.
- 1.3 The high road traffic crashes rate in the region is multifactorial but there is consensus that attributes as a priority factor, human behavior. Driving under the influence of alcohol and/or drugs is among the main risk factors. Nevertheless, within the countries and the region, data on the magnitude of this problem is lacked. There is therefore this problematic is underestimated in LAC.

##### **II. CONSULTANCY OBJECTIVE(S)**

- 2.1 Contribute to the implementation of the “Collaborative study on alcohol, drugs and road traffic injuries in the Americas” by supporting the training on one project site (Uruguay or another TBC) and their respective teams on laboratory analysis and related activities of the project on alcohol, drug and road traffic injuries; and provide technical guidance throughout the design and implementation of the tools created for this study.

##### **III. MAIN ACTIVITIES**

- 3.1 To review the study protocol and familiarize with the activities involved in the project
- 3.2 Support the training in one project site [por definir] and their respective teams on the scope of the project on alcohol, drug and road traffic injuries, in a face to face two days workshop.
- 3.3 Record and prepare training notes, including:
  - i. Training dates and duration;
  - ii. Number of personnel involved and trained;
  - iii. Activities involved in training and assessment of trainee’s understanding of laboratory component of the project;
  - iv. Follow up needs and recommendations for country.
- 3.4 To advise local team on the study protocol adaptations needed, interpretations of its contents, and on sampling for the study
- 3.5 To advise and supervise questionnaire adaptations and approve proposed changes in coordination with IDB and PAHO

- 3.6 To provide technical guidance via email/skype or telephone to countries as requested (up to 20 hours)
- 3.7 Upon receipt of cleaned dataset from country, assist country with preparation of country report with main results

#### **IV. REPORTS / DELIVERABLES**

- 4.1 Revised study protocol
- 4.2 Agenda and logistic arrangements for the training and workshop at the project site [to be defined]
- 4.3 Report on the training and workshop at the project site
- 4.4 Report on the advice given to the local team on the study protocol adaptations needed, interpretations of its contents, on sampling for the study and the adaptations done to the questionnaire
- 4.5 Country report with main results and analysis

NOTE: Every report must be submitted to the IDB in an electronic file. The report should include cover, main document, and all annexes.

#### **V. PAYMENT SCHEDULE**

- 30%- Upon revised study protocol, agenda and logistic arrangements for the training
- 30%- Report on the training and the advice given to the local team on the study the and the adaptations done to the questionnaire
- 40%- Country Report

#### **VI. QUALIFICATIONS**

- Academic Degree / Level & Years of Professional Work Experience: Doctorate and at least 10 years of experience.
- Languages: English, Spanish.
- Areas of Expertise: psychology, psychiatry, public health, alcohol, drugs, road traffic injuries.
- Skills: Research, writing reports, studies and scientific articles.

#### **VII. CHARACTERISTICS OF THE CONSULTANCY**

- Consultancy category and modality: Products and External Services Contractual, Lump Sum
- Contract duration: 3 months
- Place(s) of work: External consultancy, consultant homebased, with at least one travel to the country of the study.
- Division Leader or Coordinator: Senior Transport Specialist Ana María Pinto ([apinto@iadb.org](mailto:apinto@iadb.org))

**Payment and Conditions:** Compensation will be determined in accordance with Bank's policies and procedures. In addition, candidates must be citizens of an IDB member country.

**Consanguinity:** Pursuant to applicable Bank policy, candidates with relatives (including the fourth degree of consanguinity and the second degree of affinity, including spouse) working for the Bank as staff members or Complementary Workforce contractuals, will not be eligible to provide services for the Bank.

**Diversity:** The Bank is committed to diversity and inclusion and to providing equal opportunities to all candidates. We embrace diversity on the basis of gender, age, education, national origin, ethnic origin, race, disability, sexual orientation, religion, and HIV/AIDs status. We encourage women, Afro-descendants and persons of indigenous origins to apply.

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2017-2019 (RG-T3020)**

#### **ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA EL DESARROLLO DE SINERGIAS Y COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA ORIENTADAS AL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL MEDIANTE EL ASEGURAMIENTO VEHICULAR EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**

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

- 1.1 Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 Cada año mueren 1,2 millones de personas por siniestros viales y se estima que otros 50 millones sufren lesiones físicas que las incapacitan, generando a los gobiernos un costo anual aproximado de 3% del Producto Interno Bruto (PIB). El 90% de estas muertes se registran en países de ingresos bajos y medios, donde reside el 54% de los vehículos en el mundo. En la región de América Latina y el Caribe, la tasa anual de fallecidos en siniestros viales es de 16,1 por 100.000 habitantes, más del doble de los países desarrollados. Dado que, para los próximos años, se espera que la tasa de vehículos motorizados se incremente significativamente en la región, estos números seguirán aumentando a menos que se tomen las medidas preventivas adecuadas.
- 1.3 El trabajo conjunto, integral y comprehensivo entre compañías de seguros, gobiernos y otros actores relevantes como organizaciones de la sociedad civil, tiene el gran potencial de mejorar la seguridad vial en los países de la región.
- 1.4 Las compañías de seguros pueden tener un rol crucial en el mejoramiento de la seguridad vial, contribuyendo a reducir los siniestros de tránsito. Involucrarse en esta problemática no está únicamente relacionado con su negocio, sino que al mismo tiempo, su involucramiento resulta necesario al considerar su capacidad y herramientas para reducir la gravedad y permanencia de las lesiones, al brindar servicios de emergencia y tratamientos comprehensivos por medio de sus esquemas de cobertura.
- 1.5 El sector asegurador tiene también un rol importante en la prevención. Poner en marcha adecuados esquemas de compensación para las víctimas y mecanismos que incentiven mayor responsabilidad en las rutas, así como poner a disponibilidad general datos sobre tráfico y siniestralidad, son sólo algunos ejemplos de cómo un sector asegurador efectivo y transparente puede contribuir a reducir los siniestros de tránsito y sus consecuencias. Como lo ha demostrado la experiencia en muchos países desarrollados, una estratégica coordinación de las sinergias entre los diferentes organismos y sus programas puede resultar en importantes mejoras.
- 1.6 Es por eso que a través de los resultados y productos de esta consultoría se propone construir una estrategia vinculando al sector de los seguros con la seguridad vial en América Latina y el Caribe, desde el más alto de nivel y con el apoyo del BID y el Panel de Alto Nivel de Seguridad Vial de la FIA (<http://www.roadsafety2030.com>).

##### **II. OBJETIVO(S) DE LA CONSULTORÍA**

- 2.1 El objetivo de esta consultoría consiste en el desarrollo de un diagnóstico del estado de situación del uso de los esquemas de Seguro Obligatorio Vehicular (SOV), y de

responsabilidad civil, y su efectividad como instrumento para prevenir y mitigar los siniestros de tránsito y sus efectos en las víctimas en América Latina y el Caribe (ALC); así como el desarrollo de una guía y un plan piloto de implementación de buenas prácticas y acciones para apoyar a los gobiernos de la región a impulsar el uso de los SOV como herramienta de política pública orientada a mejorar la seguridad vial en los países.

2.2 El estudio deberá responder a las preguntas clave, entre las que se encuentran las siguientes:

- ¿Cuáles son los niveles de penetración del SOV y los seguros de responsabilidad civil sobre terceros?
- ¿Cuáles son las razones de prima/cobertura y los esquemas de beneficios para los usuarios del SOV y para terceros en caso de siniestros de tránsito?
- ¿Cuáles son las brechas de aseguramiento vehicular en cada país respecto a lo que pudiera considerarse un mercado modelo o deseable, de acuerdo con las mejores prácticas internacionales?
- En aquellos casos que no exista un marco de aseguramiento vehicular y de responsabilidad civil, ¿cuáles son las restricciones (legales, económicas, de mercado, culturales, etc.) para su implementación?
- ¿Cuáles son y cuál es la efectividad de los mecanismos de incentivo -económico y de otra naturaleza- de aseguramiento vehicular utilizados en los países para promover mejores prácticas de seguridad vial en los conductores, tales como sistemas “Bonus – Malus”, esquemas “paga mientras manejas” / “pagas como manejas”, capacitación e influencia (ej. sensibilización de conductores)?
- ¿Qué mecanismos complementarios de beneficios para la sociedad o los gobiernos asociados existen asociados al mercado de aseguramiento vehicular, tales como apoyo planes estatales de seguridad vial, generación de datos de SV, estudios técnicos sectoriales?

### **III. ACTIVIDADES PRINCIPALES**

3.1 El contractual desarrollará las siguientes tareas, no limitándose a efectuar aquellas otras que a su juicio pudieran contribuir con el logro de los objetivos y la consecución de los productos de la consultoría:

- Búsqueda y análisis del material bibliográfico, sitios web de aseguradoras, entes reguladores en cada país, agencias de seguridad vial y de estudios de investigación vinculados a la problemática del aseguramiento vehicular obligatorio, costos de atención médica y coberturas de aseguramiento, regulación de los mercados de seguros vehiculares, problemática de seguridad vial, etc.
- Recopilación mediante herramientas tales como encuestas o formularios de aplicación remota de información primaria que sea estrictamente necesaria para la realización del trabajo y no se encuentre disponible en las fuentes de información existente.
- Diagnóstico detallado por cada país en la región, del mercado de seguros vehiculares en la región de ALC, abarcando las modalidades de transporte vehicular de 2, 3 y 4 ruedas, transporte de cargas y de pasajeros, operando tanto en servicio público como privado. El consultor deberá estructurar el diagnóstico mediante la definición de clusters o grupos de países con características similares de acuerdo con el estado de desarrollo de los esquemas de SOV y su penetración.

- Elaboración de un conjunto o paquete de recomendaciones viables de aplicación para cada uno de los grupos o taxonomías de países definidos. Cada paquete de medidas deberá identificar las recomendaciones, tanto para el sector privado como para el sector público, de las medidas, estrategias o políticas públicas necesarias para su implementación, así como la hoja de ruta de procesos recomendados para una exitosa implementación. Deberán además brindarse ejemplos prácticos y reales de su utilización en casos de éxito en entornos similares.
- Diseño conceptual de programas piloto de implementación de los paquetes de medidas propuestos, a ser aplicados en tres países de la región. La selección de los países deberá hacerse en coordinación con el BID y el HLP, considerando, entre otros, la brecha en la penetración del SOV, las tasas de mortalidad por siniestros viales y las condiciones institucionales y de mercado propicias para su éxito. El diseño de los programas piloto debe comprender, para cada caso, el paquete de medidas y las recomendaciones de política y reformas jurídicas o reglamentarias necesarias, hoja de ruta para su implementación, resultados o impactos esperados y medios de verificación de estos.
- Presentación y discusión periódica con el BID, el HLP y las contrapartes de los países de los avances en los productos de la consultoría e incorporación de las observaciones y recomendaciones a los productos finales de la consultoría.

#### **IV. INFORMES / ENTREGABLES**

4.1 Como productos del trabajo a realizar bajo esta consultoría se espera obtener los siguientes productos o entregables:

- Diagnóstico del mercado de seguros vehiculares obligatorios en la región de América Latina y el Caribe, por cada país, destacando y evaluando entre otros, el marco legal y reglamentario, las condiciones de aseguramiento, penetración del servicio, costos, primas coberturas y beneficios para asegurados y terceros, limitantes para el desarrollo del mercado, etc.
- Paquete de acciones o recomendaciones por categoría o taxonomía de países establecidos, incluyendo las estrategias puntuales y hojas de ruta para su implementación, beneficios esperados, aspectos institucionales y estrategias de mercado.
- Planes piloto para implementación específica de los paquetes de acciones identificados en cada caso.
- Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal, y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

#### **V. CRONOGRAMA DE PAGOS**

- 20%- Con la firma del contrato y la aceptación por parte del Banco del plan de trabajo
- 20%- Con la aceptación por parte del Banco del diagnóstico (entregable i).
- 30%- Con la aceptación por parte del Banco del paquete de recomendaciones (entregable ii)

- 30%- Con la aceptación por parte del Banco de los diseños de planes piloto (entregable iii)

#### **VI. CALIFICACIONES**

- Título/Nivel Académico & Años de Experiencia Profesional: profesional con grado universitario en las ramas de las ciencias económicas, derecho o afines con al menos 15 años de experiencia profesional. Maestría en el área es deseable.
- Idiomas: español e inglés
- Áreas de Especialización: El contractual debe tener experiencia de al menos 10 años en el mercado de seguros. Se valora experiencia específica en diseño de políticas públicas en regulación de mercados de seguros. Deseable experiencia de trabajo con instituciones u organismos regionales vinculados a la seguridad vial.
- Habilidades: facilidad de comunicación oral y escrita.

#### **VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA**

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- Duración del Contrato: 10 semanas.
- Lugar(es) de trabajo: Lugar de origen del contractual con presentaciones remotas de los productos al BID y el HLP.
- Líder de División o Coordinador: Los trabajos serán coordinados por la Especialista Senior de Transporte Ana María Pinto ([apinto@iadb.org](mailto:apinto@iadb.org)) y el Especialista de Transporte Edgar Zamora ([edgarz@iadb.org](mailto:edgarz@iadb.org)) en coordinación con el High Level Panel de la FIA.

**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.

**TÉRMINOS DE REFERENCIA**  
**IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2017-2019**  
**(RG-T3020)**  
**CONTRACTUAL PARA APOYO TÉCNICO EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESV**

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1 Fundado en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, donaciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 La División de Transporte (INE/TSP) del BID, desarrolla estrategias sectoriales y directrices operacionales, proporciona asistencia financiera y técnica a los países miembros de la región, desarrolla diálogos políticos a nivel nacional y regional, y promueve alianzas estratégicas en las áreas de transporte y la promoción de la seguridad vial que produzcan resultados en la reducción de las lesiones de tránsito, y servicios, como la provisión de vías y transporte seguro y equitativo.
- 1.3 El BID es un socio privilegiado de los gobiernos de América Latina y el Caribe en la promoción de la seguridad vial y el apoyo a la prevención de las lesiones de tránsito. Dentro del Banco, INE/TSP actúa como brazo del BID para el desarrollo de oportunidades por medio de un transporte eficiente y seguro; así como en el fortalecimiento de las capacidades institucionales para afrontar la problemática de la inseguridad vial al considerar lo siguiente:
  - i. Actualmente más de 1,2 millones de personas mueren en las carreteras del mundo cada año y alrededor de 50 millones resultan lesionadas; números que la OMS ha estimado que, de no haber mayores esfuerzos, podrían aumentar en un 65% en todo el mundo entre los años 2000 y 2020, y en un 80% en los países de ingresos bajos y medio<sup>1</sup>. Este es un problema creciente, que afecta desproporcionadamente a los grupos de usuarios vulnerables en América Latina y el Caribe (ALC).
  - ii. El apoyo a políticas públicas y planes o estrategias de trabajo que fortalezcan la seguridad vial ha sido identificado por el BID como una acción fundamental para reducir el número de muertes y lesiones causadas en el tránsito. Las más recientes evaluaciones realizadas sobre la seguridad vial en ALC indican que la región tiene una tasa de fallecidos por siniestros viales de alrededor de 19 por 100,000 habitantes frente al promedio de los países de ingresos altos que no llega a 10 por 100,000 habitantes y se estima que para 2020 esta cifra podría llegar a 24 por 100.000 habitantes de continuar con la tendencia actual.
  - iii. De acuerdo a estas estimaciones y proyecciones para el año 2020, ALC podría ser la región con la tasa más alta de víctimas mortales a causa de los siniestros de tránsito. El costo económico de los siniestros de tránsito y las lesiones que éstos ocasionan se estima entre un 1-3% del producto nacional bruto (PNB) de los países y su costo global se estima en \$518 mil millones dólares por año<sup>2</sup>. Los siniestros de tránsito representan una gran carga, no solamente para las economías nacionales, sino también en las finanzas de los hogares. Muchas familias quedan en la pobreza por la pérdida del sostén principal de la familia y/o el cuidado que representa mantener a un miembro de la familia con discapacidad permanente a causa de los siniestros de tránsito.



- 1.4 El Banco ha venido trabajando en diferentes proyectos con el propósito de promover la seguridad vial y reducir los siniestros de tránsito y las muertes y lesiones asociadas. Adicionalmente, el Banco, bajo el marco de la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas que proclama el período 2011-2020 como la “Década de Acción para la Seguridad Vial”, lanzó su Estrategia de Seguridad Vial BID con un plan de Acción 2010 – 2015, el cual tiene como objetivo el asegurar que las operaciones de transporte que el BID implementa en infraestructura incluyan componentes de seguridad vial con un enfoque integral y multisectorial. Dicha Estrategia ha sido recientemente actualizada (2016-2020) para incorporar además un trabajo enfocado en los usuarios vulnerables.
- 1.5 El Banco respalda acciones concretas a nivel global y regional y principalmente respalda iniciativas ajustadas a las necesidades de cada uno de los países de la región con la intención de contribuir a: (i) fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de los gobiernos de la región; (ii) fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas en Seguridad Vial a lo largo de la región; (iii) promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos que se comercializan en la región; (iv) influenciar una actitud de responsabilidad vial en la población a través de campañas de concientización; y (v) facilitar la determinación de resultados proveyendo herramientas idóneas para evaluar el impacto de las actividades implementadas en el campo de seguridad vial.
- 1.6 Entre las áreas de acción, el Banco Interamericano de Desarrollo continúa buscando soluciones innovadoras para contar con iniciativas de mayor alcance e impacto en los esfuerzos de fortalecimiento institucional de los países de la región en sus retos para reducir las muertes causadas por la falta de seguridad vial.
- 1.7 Existen ya algunos intentos para estimar las consecuencias económicas por estas causas sin alcanzar a la fecha una metodología generalizada. La mayor parte de estos se han dado en países como el Reino Unido y los Estados Unidos de América, sin embargo, la aplicabilidad de estos estudios para los países de Latinoamérica y el Caribe es limitada, principalmente por la poca disponibilidad de datos confiables y oportunos. El resultado es que el verdadero impacto de implementar medidas de seguridad vial en los países de la región es aún desconocido. Por tal, el BID contrató a la Universidad de Harvard para desarrollar un estudio que establezca una metodología para evaluar los costos de siniestralidad en América Latina y el Caribe, y constantemente apoya la creación y fortalecimiento de los Observatorios de Lesiones / Observatorios de Seguridad Vial.

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

- 2.1 El principal objetivo de esta consultoría es apoyar a la implementación de la Estrategia de Seguridad Vial de INE/TSP en los distintos programas y actividades; esto incluye hacer uso de su expertise, creatividad y juicio sobre el tema para el diseño, ejecución, monitoreo y diseminación de las acciones que comprende la Estrategia de Seguridad Vial del BID.
- 2.2 En particular, el contractual coordinará la implementación y seguimiento de programas relacionados con seguridad vial en conjunto con socios externos e internos; proveerá de apoyo técnico y asesorará intervenciones y prácticas de seguridad vial en las operaciones del BID, desde su diseño hasta su implementación; coordinará la generación de conocimiento, la organización de foros internacionales y el intercambio de buenas prácticas entre países de la región sobre seguridad vial; y dará seguimiento al presupuesto y la ejecución de la cooperación técnica para seguridad vial.

### III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

3.1 El candidato seleccionado deberá trabajar directamente con INE/TSP, diseñando, coordinando, implementando y monitoreando las acciones de la Estrategia de Seguridad Vial, lo que incluirá realizar actividades como las siguientes:

- i. **Asesoría técnica para el Área Estratégica de Seguridad Vial:** a. Diseñar e Implementar la Estrategia de Seguridad Vial. Esto incluye aumentar la incorporación de estándares de seguridad vial y su evidencia en las operaciones y actividades del Banco.
- ii. Organizar y coordinar Talleres, Foros y Encuentros internacionales para identificar y compartir las mejores y más innovadoras prácticas de seguridad vial.
- iii. Trabajar en el diseño, desarrollo y ejecución de estrategias y áreas de acción para el fortalecimiento de la iniciativa del Grupo de Seguridad Vial de las Bancas Multilaterales en Seguridad Vial (MDBs). Estas actividades incluyen, el desarrollo de intervenciones conjuntas que contribuyan a fortalecer a los países en la materia, la organización de eventos y seminarios sobre Seguridad Vial, así como el desarrollo de materiales de conocimiento y reportes conjuntos. Se deberá trabajar sobre la creación de indicadores para la iniciativa, como parte de las acciones iniciales de colaboración y trabajo conjunto con otras bancas de desarrollo. La asistencia y participación a reuniones y eventos incluida la realización de un evento conjunto con el Banco Mundial y otros MDB's para apoyar la creación de una facilidad/fondo global de seguridad vial.
- iv. Asesoría y apoyo técnico a INE/TSP en diferentes acciones de seguridad vial, especialmente el diseño, ejecución y monitoreo de la iniciativa de seguridad vial del Banco y/o ejecución de las actividades y proyectos 'stand alone' de seguridad vial dentro del marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.
- v. Apoyar, diseñar y coordinar el desarrollo de estudios regionales/nacionales y estudios de buenas prácticas en la prevención de traumatismos por siniestros viales, así como sobre los factores de riesgos relacionados con los mismos. Especialmente, liderar el desarrollo de un estudio para estimar la magnitud del problema en términos de discapacidad relacionada con los siniestros de tránsito, así como un estudio sobre la relación entre el alcohol y las drogas y los siniestros de tránsito en ALC. Fomentar y apoyar el desarrollo del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial, asegurando la integración y comunicación regional y subregional entre los países con objetivos en común en términos de Seguridad Vial. El programa debe identificar y fomentar el uso y la promoción de las mejores prácticas en materia de seguridad vial entre los países de la subregión mesoamericana. De igual forma el programa debe apoyar las actividades de intercambio en el conocimiento técnico.
- vi. Brindar asesoría y apoyo técnico a los especialistas del Banco, a fin que las operaciones y actividades de apoyo a los gobiernos en los países incluyan eficientemente componentes de seguridad vial.
- vii. Supervisar los insumos requeridos de otros miembros del equipo para asegurar que el mensaje y la metodología de trabajo se implementan de forma estructurada y alineada a un solo marco de trabajo.
- viii. El contractual gestionará las mesas de trabajo que se necesiten implementar para involucrar a los actores relevantes en el desarrollo de este proyecto.

- 3.2 **Realización de investigación, documentación, monitoreo y evaluación de intervenciones en seguridad vial en América Latina y el Caribe.** Brindar apoyo técnico en los productos de disseminación y conocimiento de seguridad vial.
- 3.3 Desarrollar actividades que fomenten la investigación en siniestralidad urbana de la región.
- 3.4 Fomentar la disseminación del conocimiento en los equipos de trabajo de seguridad vial a través del diseño, ejecución y evaluación de proyectos, garantizando los más altos estándares de calidad y de enfoques eficaces.
- 3.5 Apoyar a otras divisiones del Banco en la identificación y la investigación de socios estratégicos para fortalecer las alianzas público- privados y movilizar recursos que contribuyan a reducir riesgos y prevenir lesiones.
- 3.6 Supervisar y contribuir técnicamente a los diseños y la revisión de resultados de los productos de conocimiento.
- 3.7 Coordinar y supervisar a las instancias involucradas en la producción, diseño y publicación de los productos de conocimientos sobre seguridad vial.
- 3.8 El contractual supervisará que los documentos entregados reflejen las actividades realizadas a lo largo del proyecto y los productos obtenidos de cada sub-proyecto.
- 3.9 Monitorear los procesos logísticos y operativos relacionados con la implementación de las intervenciones, la producción de los productos de conocimiento y la ejecución de los fondos de la CT de Seguridad Vial.
- 3.10 **Apoyo técnico sobre la gestión de la seguridad vial en los países de ALC.** Apoyar y asesorar la capacidad institucional de los países en temas como la promoción de estándares de seguridad vehicular, así como incorporar elementos de coordinación y homologación internacional en aspectos comunes como lo son aquellos relacionados con la regulación de licencias, señalización y movilidad urbana.
- 3.11 Fomentar la colaboración y participación de las organizaciones no gubernamentales (ONG's), el sector privado y la academia en los esfuerzos multisectoriales para trabajar en favor de la seguridad vial y la prevención de los traumatismos por siniestros de tránsito; buscando el énfasis sobre los usuarios vulnerables como los peatones, ciclistas y motociclistas.
- 3.12 Apoyar a los especialistas del Banco en la conceptualización y el desarrollo estratégico de las semanas de seguridad vial propuestas y coorganizadas en los distintos países de la región.
- 3.13 Coordinar, participar y dar seguimiento a reuniones y eventos con organismos internacionales y regionales sobre seguridad vial (incluidas ONG's), asegurando que las actividades de participación conjunta con el Banco estén alineadas a la Estrategia de Seguridad Vial del BID.
- 3.14 Identificación de socios estratégicos y fortalecimiento de las alianzas claves con países donantes, organizaciones de filantropía, fundaciones, los medios de comunicación y el sector privado para trabajar conjuntamente sobre diferentes aspectos de la seguridad vial.
- 3.15 Realizar y disseminar materiales de comunicación que ayuden a difundir las actividades realizadas, así como la publicación de piezas dentro del blog de Transporte (Movilblog).

#### IV. CALIFICACIONES

- Título/Nivel Académico & Años de Experiencia Profesional: Profesional con título de maestría en una de estas áreas: Transporte, Salud Pública, Desarrollo Internacional, Relaciones Internacionales, Ingeniería, Administración Pública, o una disciplina relacionada.
- Idiomas: Excelente dominio oral y escrito del español e inglés como requisito. Francés o portugués deseable.
- Áreas de Especialización: Mínimo cinco años de experiencia laboral internacional relevante en el diseño e implementación de políticas y proyectos en los temas de desarrollo, seguridad vial, salud pública y/o transporte; con al menos tres años de experiencia en proyectos de seguridad vial en la región de ALC. Familiaridad con los procedimientos del ciclo de programación de proyectos del BID u otro organismo internacional en la región es un agregado.
- Experiencia laboral en la preparación de las reuniones de alto nivel, así como talleres internacionales de capacitación que involucren la participación de autoridades de ALC. Experiencia previa en el manejo de fondos, grants y el desarrollo de propuestas e intervenciones de seguridad vial es indispensable.

#### V. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Individual, internacional. Contractual de Plazo Definido, TTC Mensual.
- Duración del Contrato: 12 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Sede, Oficinas del BID en Washington D.C.
- Jefe de Equipo o Coordinador: La supervisión directa de las actividades del contractual estará a cargo de Ana Maria Pinto, Especialista Senior de Transporte (INE/TSP) [apinto@iadb.org](mailto:apinto@iadb.org).
- Departamento / División: División de Transporte BID - INE / TSP.

**Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

**Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco.

**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.

