

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

ELABORACIÓN DE LOS PROYECTOS DE NORMATIVA TÉCNICA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES, TRANSPORTE ESCOLAR Y TRANSPORTE TURÍSTICO

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Los marcos normativo e institucional para el sector transporte en República Dominicana (RD) han sido factores determinantes de su desempeño. Aunque la primera ley del año de 1967 (241-67) comprendía la planeación del transporte público y carga, y definía una primera estructura institucional, no fue flexible ni estableció las directrices para atender de manera ordenada y proactiva las tendencias de crecimiento. Hasta 2017, el sector era gestionado por múltiples instituciones cuyas responsabilidades estaban atomizadas, generando ineficiencias en la definición de políticas, regulación del sector y procesos de planificación de mediano y largo plazo.
- 1.2 [La Ley No. 63 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial](#), aprobada en febrero de 2017, es el resultado del reconocimiento que, en la actualidad, las actividades del sector constituyen uno de los principales problemas económicos, sociales y de salud en el país. La ley establece como base de la transformación sectorial, mejoras en seguridad vial, movilidad urbana y Transporte Automotor de Carga (TAC). La ley reordena, elimina instancias y concentra las funciones de regular y supervisar la movilidad a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)¹, como ente rector de la política de transporte de carga, movilidad urbana y seguridad vial. Junto a esta entidad se crea la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), encargada de fiscalizar y controlar la movilidad, la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), encargada de la enseñanza en educación vial y el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT)², quien tiene potestad para elaborar y someter los reglamentos correspondientes al poder ejecutivo.
- 1.3 En el marco de aplicación de esta ley, el INTRANT se establece como una entidad cuyas principales funciones son las de: (i) planificar y diseñar el entorno para una movilidad urbana segura y eficiente; (ii) velar por la libre y leal competencia en el sector de transporte terrestre, así como por la transparencia del mercado; y (iii) establecer los regímenes de los servicios de movilidad urbana y del TAC; entre otras. La base de la reforma se sustenta en la formulación de alrededor de 40 reglamentos³, la elaboración de planes y programas, y la construcción de las respectivas normas técnicas que se deriven de los mismos.

¹ Tiene autonomía administrativa, financiera y técnica. Adscrito al MOPC.

² Integrado por cinco ministros, el Secretario General de la Liga Municipal Dominicana, el Procurador General y el director del INTRANT.

³ La ley ordena 22 reglamentos que abordan los pilares de trabajo del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV): Institucionalidad, Movilidad, Educación, Fiscalización, Atención e Información.

- 1.4 Bajo este contexto le corresponde al INTRANT y a su consejo de dirección la aprobación de las reglamentaciones, regulaciones, disposiciones y normas técnicas que se determinen necesarias para fomentar un transporte eficiente, seguro y de calidad.
- 1.5 Es así como mediante decretos presidenciales se han venido aprobando en los últimos años, diferentes reglamentos relacionados con la prestación de servicios de transporte, destacándose: (i) el Decreto No. 253-20 que aprueba el Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores; (ii) el Decreto No. 257-20 que aprueba el Reglamento del Transporte Escolar; y (iii) el Decreto No. 255-20 que aprueba el Reglamento del Transporte Turístico.
- 1.6 Para que estos reglamentos sean aplicados adecuadamente y a efecto de hacer una correcta interpretación de los mismos, se hace necesaria la adopción de normativas técnicas en donde se describan en detalle todas las disposiciones para la aplicabilidad de cada uno de ellos. Estas normativas tienen por objetivo regular el funcionamiento de cada uno de estos servicios y establecer los requisitos mínimos que deberán cumplirse para poder obtener la licencia de operación, de conformidad con los reglamentos y las leyes aplicables.
- 1.7 En el contexto anterior, el INTRANT requiere del apoyo de una firma especializada en temas normativos relacionados con el sector transporte, y que sea conocedora del contexto jurídico del país, para que de esta forma apoye en las labores de estructuración, definición y construcción de las normativas técnicas asociadas a los reglamentos anteriormente descritos. Lo anterior garantizando que la prestación del servicio se rija por los principios de seguridad, eficiencia y calidad para con los diferentes usuarios.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de la consultoría al INTRANT es la elaboración de los Proyectos de Normativa Técnica para el Transporte Privado de Trabajadores, Transporte Escolar y Transporte Turístico.

III. Actividades Principales

- 3.1 Actividades de análisis y contexto jurídico y técnico. La consultoría examinará y analizará:
 - (i) Las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que puedan influir en la definición de las normativas técnicas que se pretende desarrollar.
 - (ii) Las características técnicas de la prestación de cada uno de los servicios de transporte (privado de trabajadores, escolar y turístico), de tal forma que se identifiquen los actores intervinientes, el tipo de vehículos usados, las condiciones de los recorridos, el tipo de desplazamientos y todos aquellos aspectos de carácter técnico y operativo que influyen en una adecuada prestación del servicio.
 - (iii) Las condiciones institucionales y empresariales entorno a los servicios, de tal forma que se identifiquen las condiciones bajo las cuales se ofrece el servicio.
- 3.2 Para cada una de las tres normativas técnicas el equipo consultor deberá estructurar su contenido, el cual incluirá como mínimo y sin limitarse a los siguientes aspectos, en los casos que aplique:

- (i) Condiciones organizacionales.
 - (ii) Criterios para el otorgamiento de concesiones, en los casos que aplique.
 - (iii) Garantías que deberán obtenerse para la prestación del servicio.
 - (iv) Procedimiento para la solicitud y mantenimiento de la licencia de operación.
 - (v) Parámetros operativos del servicio y condiciones del parque vehicular.
 - (vi) Características particulares de los vehículos permitidos, incluyendo: tipo, configuración, dimensiones, capacidad, peso, seguridad, tecnología, potencia, equipamiento y entre otros.
 - (vii) Condiciones para su adquisición y renovación, favoreciendo el ascenso tecnológico.
 - (viii) Indicadores e instrumentos de medición, estimación y seguimiento a la operación.
 - (ix) Documentación mínima requerida para la prestación del servicio, incluyendo: matricula, pólizas, marbete de inspección técnica, rótulo, tablilla, entre otros.
 - (x) Condiciones y obligaciones particulares para la conducción de vehículos que presten este tipo de servicios.
 - (xi) Condiciones específicas para el transporte de elementos adicionales de carácter especial, pero que son requeridos dentro del servicio como es el caso de: animales, inflamables, de gran dimensión, entre otros.
 - (xii) Condiciones financieras mínimas para las empresas que prestan los servicios.
 - (xiii) Obligatoriedad de un acompañante para la prestación del servicio, en los casos que se requiera.
- 3.3 El equipo consultor participará en las distintas misiones y reuniones virtuales y, eventualmente presenciales, que se organizarán con los equipos del INTRANT y del BID para la consecución de los objetivos establecidos en los presentes términos de referencia y para el desarrollo del proceso de socialización de cada una de las normativas técnicas al interior de las entidades que se determinen.
- 3.4 Con base en las actividades citadas objeto de esta consultoría, el equipo consultor deberá emitir los conceptos jurídicos y recomendaciones que se soliciten, de tal forma que se puedan soportar los diferentes aspectos incluidos en las normativas técnicas.
- 3.5 El equipo consultor deberá participar activamente en las teleconferencias o reuniones organizadas por el INTRANT y/o el BID, en las que participan los equipos jurídicos que finalmente plasmarán cada una de las normativas en resoluciones que deberán ser expedidas por el INTRANT. Adicionalmente, apoyará el diálogo estratégico del BID con INTRANT para seguir aportando en el proceso de modernización normativa y regulatoria del sector.
- 3.6 El equipo consultor, producto de sus actividades de consultoría, entregará al BID en medio magnético y físico los conceptos jurídicos solicitados y el documento definitivo de Normativas Técnicas para para el Transporte Privado de Trabajadores, Transporte Escolar y Transporte Turístico, después de hacer los respectivos ajustes que se deriven del proceso de socialización. De igual

modo se podrá solicitar presentar estos conceptos técnicos o resumen ejecutivo de en formato de presentación (PPT).

- 3.7 La información suministrada al equipo consultor es de carácter confidencial y no podrá ser compartida ni reproducida por ningún motivo.

IV. Entregables

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, la empresa consultora deberá presentar los siguientes informes:

- (i) **Informe 1.** Deberá contener los análisis y contextos jurídicos y técnicos para la construcción de las normativas técnicas. El informe deberá ser presentado a los dos meses de haber iniciado la consultoría.
- (ii) **Informe 2.** Informe parcial de actividades que incluye los borradores de Normativa Técnica para el Transporte Privado de Trabajadores y Transporte Escolar. El informe deberá ser presentado a los cinco meses de haber iniciado la consultoría.
- (iii) **Informe 3.** Informe parcial de actividades que incluye el borrador de Normativa Técnica para el Transporte Turístico, junto con los demás conceptos y recomendaciones legales que se hayan desarrollado en el marco de la consultoría. El informe deberá ser presentado a los ocho meses de haber iniciado la consultoría.
- (iv) **Informe 4.** Informe final que contenga los proyectos de normatividad técnica ajustados, a partir del proceso de socialización, que servirán de base para la correspondiente expedición de los actos administrativos por parte del INTRANT. Así mismo se deberán entregar soportes documentales de los procesos de socialización. El informe deberá ser presentado a los 10 meses de haber iniciado la consultoría.

- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 1.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 2.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 3.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 4.

VI. Calificaciones

- 6.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios jurídicos en el sector transporte, que incluyan el desarrollo de normativas y regulación. Adicionalmente se requiere personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.
- 6.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios jurídicos para la expedición de normativas y regulaciones relacionadas en el sector transporte, preferiblemente en RD.
- 6.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá estar conformado por tres especialistas con experiencia probada en estudios y análisis técnicos y jurídicos para proyectos de transporte. Se valorará la experiencia previa en RD.
- (i) **Especialista técnico.** Profesional en ingeniería o economía con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de ocho años en temas de estructuración técnica de proyecto de transporte, incluyendo definición de parámetros para la prestación de servicio y la generación de mecanismos de seguimiento para evaluación de calidad.
 - (ii) **Especialista jurídico.** Profesional en derecho con estudios de postgrado en derecho del transporte o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 10 años en la construcción de normativas y regulaciones asociadas al sector transporte. Adicionalmente se requiere experiencia en el acompañamiento a la generación y aprobación de políticas públicas para el mejoramiento de los servicios de transporte. Se valorará satisfactoriamente la experiencia adicional que se tenga en RD y más específicamente aquella relacionada con el sector transporte del país.
 - (iii) **Profesional jurídico.** Profesional en derecho con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 8 años en la construcción de normativas y regulaciones para el sector público.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
 - (ii) **Duración del contrato:** 10 meses.
 - (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
 - (iv) **Ubicación:** Consultoría externa.
 - (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Manuel Rodríguez Porcel (MARODRIGUEZ@iadb.org), Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE) con el apoyo del CNC y el INTRANT de RD.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LAS
ESTACIONES DE INSPECCIÓN TÉCNICO VEHICULAR Y SISTEMA DE LICENCIAS POR
PUNTOS**

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Durante los últimos años el estado dominicano ha asumido un papel activo en la mejora de la seguridad vial, mediante el diseño e implementación de políticas públicas que logren una reducción significativa de las muertes y lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito. En este sentido, la Ley N°. 63-17, sobre movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana (RD), establece en su tercer artículo que la ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la constitución.
- 1.2 Esta misma ley en su artículo 9, le otorga al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) la atribución de realizar, acreditar y certificar las revisiones técnico-vehiculares, que sean necesarias para el mejor cumplimiento de las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos de aplicación. Así mismo, en el artículo 166 dispone que los vehículos de motor serán revisados técnicamente cada año por el INTRANT, previo a la expedición de la certificación denominada Marbete de inspección técnica-vehicular, de manera que no constituyan peligro para los usuarios ni contaminen el medioambiente. Sin embargo, los vehículos que tengan menos de tres años de fabricación estarán exentos de esta revisión.
- 1.3 Para cumplir este propósito, mediante Decreto Presidencial No. 5-19 se dispuso el reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular (ITV), el cual tiene por objeto establecer las reglas técnicas para comprobar el correcto funcionamiento de los vehículos de motor que transiten por las vías públicas de la RD, cumpliendo las normas de seguridad vial y de protección ambiental. Este decreto también establece que las licencias para la operación de estaciones de ITV serán concedidas por el INTRANT a personas físicas o jurídicas que tengan la capacidad de realizar las operaciones técnicas de conformidad con las disposiciones de la normativa técnica sobre el protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica-vehicular y en la normativa técnica de estaciones de inspección técnica-vehicular.
- 1.4 Al respecto, esta última normativa técnica fue expedida por el INTRANT mediante Resolución No. 002-2019 y tiene por objeto regular el funcionamiento de las Estaciones de ITV y establecer los requisitos mínimos que deberán cumplirse para poder obtener la licencia de operación. Así mismo, se establece que la ITV sólo podrá ser realizada por los centros autorizados o concesionados por el INTRANT que cuenten con una licencia de operación en vigor.
- 1.5 En términos técnicos, la ITV es un conjunto de procedimientos sistemáticos, realizados por personal experto asistido por herramientas de última tecnología,

que permite determinar la idoneidad técnico-mecánica necesaria para la circulación segura de un vehículo. Como herramienta para la gestión pública, es un mecanismo que permite a la autoridad mantener el control de las características de la flota vehicular que tienen relación con la seguridad vial, seguridad registral, contaminación ambiental y aptitud para el transporte de carga y pasajeros.

- 1.6 La ITV es un servicio de gran importancia para la seguridad vial del país, que traerá consigo una significativa disminución en la tasa de accidentes vehiculares, mejorará la calidad del aire que respira toda la población, garantizará la seguridad registral de los vehículos y, además, permitirá modernizar la flota vehicular del país, lo cual es beneficioso para la economía y el turismo.
- 1.7 Bajo estas consideraciones jurídicas y técnicas, el INTRANT como autoridad de transporte y en el marco de sus obligaciones legales, en noviembre de 2019 publicó la licitación INTRANT-CCC-LPI-0001, cuyo objeto era la concesión para la implementación, equipamiento, operación y gestión de la inspección técnica vehicular en la RD. Después de varios meses de licitación y teniendo en cuenta la contingencia ocasionada por el COVID-19, en marzo de 2020 el INTRANT decidió posponer este proceso de contratación.
- 1.8 Teniendo en cuenta que el objetivo del INTRANT es lograr avanzar en los procesos necesarios para lograr la puesta en operación de las estaciones de ITV, se pone en evidencia la necesidad de apoyar a esta entidad para que a través de conocimiento técnico especializado se apoye el proceso de estructuración técnica, legal y financiera que permita la implementación de este tipo de servicios bajo un nuevo proceso de contratación. Adicionalmente se requiere el apoyo en algunos aspectos específicos relacionados con la implementación del sistema de licencias por puntos.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar y asesorar al INTRANT en la implementación de la concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular. Lo anterior mediante el acompañamiento en el proceso de estructuración técnica, legal y financiera de un nuevo esquema de operación para estos servicios. También se requiere el apoyo en temas específicos para la implementación del sistema de licencias por puntos.

III. Actividades principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades.
 - (i) Analizar el contexto jurídico para la implementación de estaciones de ITV, para lo cual deberá tener en cuenta las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que puedan influir e impactar para el desarrollo de este tipo de proyectos.
 - (ii) Revisar las características y establecer las condiciones técnicas mínimas que deban tener estos centros para la correcta prestación del servicio. Para esto se deberá tener en cuenta los parámetros mínimos requeridos que se necesitan evaluar en los vehículos y las necesidades en términos físicos y operativos para lograr prestar un servicio que cumpla con los requerimientos establecidos en las normativas vigentes.

- (iii) Hacer un análisis técnico y actualizado de la demanda de servicios a partir del parque vehicular existente, para identificar si los parámetros y estimaciones utilizadas en el proceso de contratación pasado se ajustan a las condiciones actuales del país.
- (iv) Apoyar al INTRANT en la actualización de los documentos precontractuales para la contratación de los servicios de ITV, partiendo de aquellos contruidos en la licitación pasada y buscando ajustar al máximo estos a las condiciones actuales. Así mismo hacer recomendaciones sobre posibles ajustes que permitan optimizar los procesos y funcionamiento de los servicios de las Estaciones de ITV.
- (v) Verificar desde el punto de vista financiero los presupuestos establecidos para la operación de las estaciones de ITV y contrastarlos con las tarifas propuestas, para establecer de manera general si existe un equilibrio económico que haga viable la contratación de estos.
- (vi) Apoyar la construcción de los indicadores de seguimiento para valorar los resultados obtenidos y el desempeño de los contratistas que sean seleccionados para la implementación de las estaciones de ITV, de tal forma que se logre tener datos que permitan tomar decisiones respecto a la efectividad en la prestación del servicio.
- (vii) Participar en las distintas misiones y reuniones virtuales y, eventualmente presenciales, que se organizarán con los equipos del INTRANT y del BID para la consecución de los objetivos establecidos en los presentes términos de referencia.
- (viii) Emitir conceptos técnicos y recomendaciones que permitan nutrir el proceso de estructuración, de tal forma que el INTRANT tenga soportes documentales para la toma de decisiones dentro del proceso de contratación.
- (ix) Acompañar el proceso de contratación para la implementación de las estaciones de ITV y presentar recomendaciones y posibles acciones de mejora que permitan llevar a feliz termino el proceso licitatorio.
- (x) Participar activamente en las teleconferencias o reuniones organizadas por el INTRANT y/o el BID, en las que participan los equipos de ambas partes.
- (xi) Mantener confidencialidad sobre la información suministrada de tal forma que esta no sea reproducida por ningún motivo.
- (xii) Finalmente, se requiere el apoyo en la revisión de documentación y la presentación de recomendaciones para la de implementación del sistema de licencias por puntos, lo anterior de acuerdo con la experiencia del consultor en algunos proyectos similares de tal forma que se logran incorporar lecciones aprendidas en otros proyectos similares.

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
 - (i) **Plan de trabajo:** El consultor entregará un informe que contiene el plan de trabajo, metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato.
 - (ii) **Primer informe:** El consultor entregará un concepto técnico tras la revisión de la documentación existente respecto a la normativas, regulaciones y

procesos licitatorios que se han desarrollado para la implementación de las estaciones de ITV.

- (iii) **Segundo informe:** El consultor entregará un informe en el cual se presenten todos los conceptos técnicos, recomendaciones y demás soporte documental que haya sido generado para el cumplimiento de las obligaciones contractuales. Así mismo deberá entregar las recomendaciones al sistema de licencias por puntos que desarrollará el INTRANT.
 - (iv) **Informe final:** El consultor entregarán un informe que deberá contener los documentos definitivos que con el INTRANT se hayan definido para la contratación e implementación de las estaciones de ITV. Así mismo entregará las presentaciones y demás elementos que se hayan desarrollado en el marco de la consultoría.
- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
 - (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del plan de trabajo.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

- 6.1 **Ciudadanía:**
 - (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
 - (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- 6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.
- 6.3 **Educación:** Ingeniero, economista o similar con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato.

6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 10 años de experiencia en el desarrollo de programas y proyectos de transporte. Se exigirá experiencia en procesos de contratación para la construcción y/o implementación y/o operación de facilidades para la prestación de servicios asociados al sector transporte. Debe tener excelentes habilidades organizacionales y de comunicación. También se requiere experiencia en cuanto a participación en el desarrollo de estructuraciones técnicas, legales y financieras de servicios de transporte. Finalmente se valorará positivamente además la experiencia en RD y el conocimiento de la región, además experiencia en la implementación de estaciones de inspección técnica-vehicular.

6.5 **Idiomas:** español.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** consultoría individual, por producto PEC.
- (ii) **Duración del contrato:** 80 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 12 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** consultoría externa.
- (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.
- (vi) **Requisitos:** debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
DIVISIÓN DE TRANSPORTE
APOYO TÉCNICO PARA LA CONSOLIDACIÓN FINANCIERA, ECONÓMICA Y TARIFARIA
DEL SITP
(DR-T1216)
TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Las principales problemáticas en términos de movilidad en la República Dominicana (RD) se concentran en la ciudad de Santo Domingo, capital de república. La región metropolitana del Gran Santo Domingo (GSD) concentra el 34% de la población del país (según la Oficina Nacional de Estadística [ONE] de RD); con sus 2,6 millones de habitantes, es la ciudad más poblada del Caribe. Aunque Santo Domingo cuenta con un servicio de metro de calidad, el mismo no se encuentra integrado con los demás sistemas de transporte y la mayoría de los pasajeros terminan movilizándose en “conchos” o “motoconchos” que no cumplen condiciones adecuadas en términos de seguridad vial.
- 1.2 En general, el sistema de transporte público está caracterizado por una velocidad comercial promedio de entre 8 y 10 km/h en hora pico y tiempos de viaje superiores a una hora de traslado y media hora de espera. El modelo de servicio está basado en vehículos de baja capacidad no siempre apropiados para el transporte público denominados “conchos”, en donde no existe un diseño estructural de rutas, por lo cual, muchas se traslapan produciendo altos niveles de sobreoferta en algunos corredores, pero con limitada cobertura. Factores como el bajo porcentaje de autobuses (inferior al 1%), el elevado número de vehículos de transporte público de baja capacidad (16.500 unidades en 2011) y la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad, contribuyen a un alto nivel de congestión vial. La flota vehicular tiene una edad media de 23 años, lo que genera mal estado de las unidades debido a los altos costos de operación y mantenimiento, que se reflejan finalmente en una alta contaminación ambiental con producción anual de CO₂ superior a las 14.700 Ton-año, además de otros gases tóxicos contaminantes.
- 1.3 El gobierno nacional consciente de los grandes retos que implica el acelerado crecimiento de la motorización, los altos niveles de mortalidad por siniestros de tránsito y la clara necesidad de mejorar las condiciones del transporte, especialmente en el servicio público, ha realizado un gran esfuerzo para enfrentar el problema y mejorar la movilidad en el país, en especial en su capital a través de construcción e implementación de un plan estratégico de movilidad para la RD. Es así como el 21 de febrero del año 2017, el poder ejecutivo promulgó la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la RD, haciéndola obligatoria en toda la nación a partir de su promulgación. La ley propuso la elaboración de un plan estratégico para la transformación de la movilidad urbana en la RD, con el objetivo de orientar el proceso de fortalecimiento de medios de transporte multimodales, que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de movilidad en el país.

- 1.4 Así mismo, la Ley 63-17 fijó las bases para la planificación y regulación del sector, y a su vez, consolida la estructura institucional, creando en 2017 una autoridad única denominada Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). Esta institución tiene la responsabilidad de planificar y regular la movilidad terrestre en RD, coordinar el trabajo de otras instituciones relacionadas como son el gobierno nacional y local. Es así como el INTRANT diseñará y establecerá las políticas públicas nacionales de la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; mientras que los ayuntamientos ejecutarán las actividades sectoriales en su demarcación territorial.
- 1.5 La presencia de una flota vehicular no apta, en su mayoría, para la prestación de servicios de transporte público colectivo, alta edad media y dependencia de combustibles fósiles, representa un reto significativo a superar para mejorar las condiciones actuales de la movilidad en el área del GSD, pero al mismo tiempo representan una enorme oportunidad para posibilitar cambios de alto impacto. De acuerdo a lo anterior, diferentes iniciativas lideradas por el estado dominicano están actualmente en curso, y se encuentran correctamente orientadas para posibilitar mejoras en las condiciones de movilidad de sus ciudadanos en las zonas urbanas, también enfocadas en la reducción de externalidades como la contaminación ambiental y la accidentalidad.
- 1.6 La implementación de estas medidas, como el nuevo Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), o el dar cumplimiento a las metas que en materia de sostenibilidad ambiental se tienen trazadas a través de los planes energéticos, evidencian la necesidad de desarrollar un esquema de reconversión de flota de transporte público que permita la vinculación de vehículos propiamente concebidos para tal fin, que operen sobre rutas y servicios claramente definidos y debidamente regulados a partir de un proceso de reestructuración de la oferta, pero también con especificaciones tecnológicas modernas, necesarias para reducir los efectos negativos de los combustibles fósiles en el medio ambiente (ascenso tecnológico).
- 1.7 Lograr este ambicioso objetivo requiere de la conceptualización de esquemas innovadores en materia técnica y financiera que posibiliten dichas transformaciones y que consideren las particularidades propias del entorno empresarial y normativo del transporte público dominicano.
- 1.8 Con la finalidad de fortalecer la gestión y administración de los recursos económicos para el desarrollo de proyectos que mejoren el transporte y la movilidad, y reduzcan su impacto en el gasto de las familias y las empresas, el presidente de la república autorizó, mediante el Decreto N°353-18, la constitución del Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT), de carácter público e irrevocable, con una duración de 20 años. El FIMOVIT tendrá como fideicomitente y fideicomitido al INTRANT y a la Fiduciaria Banreservas, como representante y administradora.
- 1.9 El FIMOVIT, a través de la gestión y administración de los fondos aportados, tiene como misión desarrollar proyectos que coadyuven a la organización, sistematización, modernización y desarrollo del sistema de transporte en la RD. Busca posibilitar el desarrollo de la inversión pública y privada, en la medida que permite la administración de los proyectos de una forma funcional, segura y eficiente, y permite la transparencia a partir de las bondades que otorga el esquema fiduciario en materia de la administración de los recursos.
- 1.10 Entre las principales características del fideicomiso se tiene:
 - (i) Los bienes y recursos aportados conforman un patrimonio autónomo, lo que significa que éstos quedan separados de los intereses de personales

de los que lo conforman, y aislados de los riesgos y amenazas de terceros. Estos bienes se registran y contabilizan de forma separada.

- (ii) Funcionan bajo esquemas que aseguran la transparencia, la eficiencia y la flexibilidad.
- (iii) Los roles, intereses y enfoque se pueden armonizar y ajustar con facilidad.
- (iv) Las reglas que regulan la administración de los recursos son pactadas y determinadas en documentos constitutivos.
- (v) Al ser administrado por una entidad fiduciaria, ésta se encuentra sometida a una regulación y supervisión estricta.
- (vi) El fideicomiso es un instrumento que mantiene las inversiones de recursos de forma segura y cuenta con una alta flexibilidad operativa en su uso, lo que le da mayor nivel de confianza ante el público.
- (vii) Al tener una estructura patrimonial independiente, presenta a su vez una contabilidad independiente y separada de la de los fideicomitentes, lo que la hace inembargable por créditos externos que se hayan adquirido por parte de sus constituyentes.
- (viii) Podría canalizar recursos en forma de financiamiento a través de los fideicomisos del sector transporte constituidos por las empresas privadas del sector. Estos recursos se podrían canalizar como contribuciones, aportes o inversiones.

- 1.11 Lo anterior, pone en evidencia la necesidad de apoyar al INTRANT con conocimiento económico, financiero y tarifario, en el marco del diseño e implementación de políticas y proyectos para la movilidad urbana sostenible, la implementación y el diseño de herramientas de gestión de recursos alrededor del fideicomiso FIMOVIT. De esta forma se podrá brindar asesoría financiera y tarifaria para la definición de estrategias y planes de acción, generando recomendaciones y herramientas de análisis para mitigar y abordar las problemáticas identificadas, y así reforzar el dialogo del Banco con las entidades del gobierno encargadas de la planeación, gestión y desarrollo de soluciones en movilidad.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar al INTRANT desde el punto de vista financiero, económico y tarifario en el marco del diseño, formulación, contratación, implementación y regulación de proyectos, programas, políticas y reglamentaciones, alrededor del transporte urbano e interurbano en la RD, principalmente en aquellos proyectos del SITP.

III. Actividades principales

- 3.1 A continuación, se describen algunas de las principales actividades a ser realizadas por el contractual. La combinación específica de las actividades, así como los tiempos que se asignen a cada actividad deberán ser coordinados con el supervisor del contrato.
- (i) Caracterización de proyectos, programas, rutas de implementación y normatividad.

- (a) Identificar las estructuras financieras que se planteen en las diferentes etapas (estudios y diseños, contratación e implementación) de los proyectos y programas estratégicos alrededor del transporte público de pasajeros y carga a nivel local y nacional.
 - (b) Determinar los esquemas de remuneración de agentes que se tienen actualmente establecidos o se están planteando dentro de los diferentes programas y proyectos de transporte público de pasajeros a nivel local y nacional.
 - (c) Identificar los diferentes componentes de las “canastas de costos” de los diferentes modos de transporte público de pasajeros a nivel local y nacional.
 - (d) Identificar las condiciones financieras y las relaciones de intercambio que se tienen establecidas entre los diferentes agentes relacionados con el transporte público de pasajeros.
- (ii) Análisis de proyectos y programas.
- (a) Realizar análisis financiero, tarifario y de remuneración de agentes, de aquellos corredores que se identifiquen estratégicos, y sean prioritarios en el marco de la implementación del SITP y el Plan de Movilidad Sostenible del GSD.
 - (b) Evaluar las condiciones y supuestos establecidos para las diferentes canastas de costos de los diferentes modos de transporte urbano de pasajeros.
 - (c) Evaluar y acompañar desde el punto de vista económico y financiero las iniciativas y estudios alrededor de la promoción de programas de electromovilidad y ascenso tecnológico, en la RD, incluyendo el análisis de incentivos financieros o arancelarios que promuevan la incorporación de tecnologías limpias.
 - (d) Acompañar las diferentes iniciativas para gestionar recursos y promover la implementación de esquemas financieros que se puedan desarrollar en el marco del fideicomiso FIMOVIT.
- (iii) Recomendaciones estratégicas.
- (a) Plantear recomendaciones y análisis en términos financieros, económicos y tarifarios de los diferentes programas, proyectos y demás actividades relacionadas con la implementación del Plan Estratégico de Movilidad Urbana y que sean de interés prioritario del INTRANT.
 - (b) Recomendar las condiciones e implicaciones financieras y tarifarias de la normatividad y reglamentación en curso.
 - (c) Recomendar y plantear herramientas y metodologías para la evaluación financiera y estimación tarifaria de los diferentes programas y proyectos a implementarse alrededor del transporte público de pasajeros y de carga.
 - (d) Recomendar desde el punto de vista económico y financiero, metodologías para evaluar la implementación de programas que promuevan la implementación de la electromovilidad en RD, de acuerdo con los parámetros a definir en su estrategia nacional.

- (e) Recomendar y plantear esquemas financieros y de gestión, que se puedan desarrollar en el contexto del fideicomiso FIMOVIT.

IV. Entregables

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá presentar los siguientes informes:
 - (i) **Entregable 1.** Primer informe, el cual contiene el análisis y caracterización de las problemáticas identificadas de acuerdo con las actividades descritas en las actividades principales.
 - (ii) **Entregable 2.** Segundo informe, el cual contiene el avance de productos desarrollados en el marco de las “actividades detalladas” descritas en las actividades principales.
 - (iii) **Entregable 3.** Informe final, el cual contiene el avance realizado durante el desarrollo de la consultoría, así como, la compilación de los productos desarrollados en el marco del contrato.
- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
 - (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría a la fecha de firma del contrato.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

- 6.1 **Ciudadanía:**
 - (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
 - (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.

- 6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.
- 6.3 **Educación:** economista y/o finanzas con estudios de postgrado en finanzas o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato.
- 6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 10 años de experiencia en temas de estructuración financiera y tarifaria, gestión y seguimiento a proyectos de transporte y movilidad urbana, dentro de los cuales se incluyan sistemas de transporte públicos en el modo bus y ferroviario, complementados con movilidad activa (peatón y bicicleta). Conocimiento detallado en la implementación y generación de políticas y proyectos para la movilidad urbana sostenible, particularmente sus aspectos financieros, de formulación y seguimiento, así como de la institucionalidad involucrada. Se valorará positivamente además de la experiencia en RD, la experiencia que el consultor tenga a nivel regional, preferiblemente en Centroamérica.
- 6.5 **Idiomas:** español e inglés.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** consultoría individual, por producto PEC.
 - (ii) **Duración del contrato:** 80 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 10 meses.
 - (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
 - (iv) **Ubicación:** consultoría externa.
 - (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.
 - (vi) **Requisitos:** debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES JURÍDICAS PARA LA DEFINICIÓN DE POLÍTICAS Y PROCESOS PARA LA REORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Las principales problemáticas en términos de movilidad en la República Dominicana (RD) se concentra en la ciudad de Santo Domingo, capital de república. La región metropolitana del Gran Santo Domingo (GSD) concentra el 34% de la población del país (según la Oficina Nacional de Estadística [ONE] de RD), con sus 2,6 millones de habitantes, es la ciudad más poblada del Caribe. Aunque Santo Domingo cuenta con un servicio de metro de calidad, el mismo no se encuentra integrado con los demás sistemas de transporte y la mayoría de los pasajeros terminan movilizándose en “conchos” o “motoconchos” que no cumplen condiciones adecuadas en términos de seguridad vial.
- 1.2 En general, el sistema de transporte público está caracterizado por una velocidad comercial promedio de entre 8 y 10 km/h en hora pico y tiempos de viaje superiores a una hora de traslado y media hora de espera. El modelo de servicio está basado en vehículos de baja capacidad no siempre apropiados para el transporte público denominados “conchos”, en donde no existe un diseño estructural de rutas, por lo cual, muchas se traslapan produciendo altos niveles de sobreoferta en algunos corredores, pero con limitada cobertura. Factores como el bajo porcentaje de autobuses (inferior al 1%), el elevado número de vehículos de transporte público de baja capacidad (16.500 unidades en 2011) y la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad, contribuyen a un alto nivel de congestión vial.
- 1.3 Un estudio reciente (2018), realizado por la Unión Europea (UE) y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), para el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), estableció que el transporte público representa el 36% de los desplazamientos del GSD, en donde el 9% corresponde al sistema metro, 14% a conchos y 13% a guaguas y buses, con base a los resultados de las encuestas domiciliarias realizadas durante el período abril-junio 2018, en más de 4.300 hogares, a través de la consultora internacional SYSTRA. Así mismo, la investigación realizada en el perímetro compuesto por el Distrito Nacional, Santo Domingo Norte, Este, Oeste y Los Alcarrizos, muestra que la participación del sistema informal de conchos es significativamente alta contribuyendo a la congestión en la ciudad con un total de 16.275 unidades de concho.
- 1.4 Este mismo estudio determinó que en el GSD se realizan 3.097.106 viajes al día, donde el transporte privado representa 42% de los desplazamientos (carro particular 32%, moto 5%, motoconcho 3%, taxi-Uber 2% y menos del 1% se realiza en bicicleta). Así mismo, el promedio del tiempo de viaje empleado por

cada habitante del GSD es de una hora y 15 minutos (todos los modos) y el costo promedio sufragado por cada persona para un viaje es de RD\$55.00.

- 1.5 El gobierno nacional consciente de los grandes retos que implica el acelerado crecimiento de la motorización, los altos niveles de mortalidad por siniestros de tránsito y la clara necesidad de mejorar las condiciones del transporte, especialmente el servicio público, ha realizado un gran esfuerzo para enfrentar el problema y mejorar la movilidad en el país y en especial en su capital, a través de la construcción e implementación de un plan estratégico de movilidad para la RD. Es así como, el 21 de febrero del año 2017, el poder ejecutivo promulgó la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la RD, haciéndola obligatoria en toda la nación a partir de su promulgación. La ley propuso la elaboración de un plan estratégico para la transformación de la movilidad urbana en la RD, con el objetivo de orientar el proceso de fortalecimiento de medios de transporte multimodales, que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de movilidad en el país.
- 1.6 El proceso que se pretende generar a través de este plan estratégico es fundamentado en los resultados de estudios sociales, económicos, políticos, de ingeniería, tecnología y técnicos en general. Además, se busca mejorar la movilidad para hacerla sostenible y acercar los ciudadanos a los centros de productividad, educación y servicios gubernamentales, respetando el ordenamiento territorial y el accionar de los gobiernos municipales.
- 1.7 Así mismo, la Ley 63-17 fijó las bases para la planificación y regulación del sector, y a su vez, consolida la estructura institucional, creando en 2017 el INTRANT. Esta institución tiene la responsabilidad de planificar y regular la movilidad terrestre en RD, coordinar el trabajo de otras instituciones relacionadas como son el gobierno nacional y local. Es así que el INTRANT diseñará y establecerá las políticas públicas nacionales de la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; mientras los ayuntamientos ejecutarán las actividades sectoriales en su demarcación territorial.
- 1.8 De acuerdo con lo anterior, el BID ha identificado diferentes iniciativas lideradas por el estado dominicano que están actualmente en curso, y se encuentran correctamente orientadas para posibilitar mejoras en las condiciones de movilidad de sus ciudadanos en las zonas urbanas, también enfocadas en la reducción de externalidades como la contaminación ambiental y la accidentalidad. Lo anterior, alineado con los objetivos del Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en la RD (DR-L1132) y de su fase posterior que se encuentra en preparación.
- 1.9 La implementación de estas medidas, como el nuevo Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), o el dar cumplimiento a las metas que en materia de sostenibilidad ambiental se tienen trazadas a través de los planes energéticos, evidencian la necesidad de mejorar el esquema de operación y gestión del servicio de transporte público con rutas y servicios claramente definidos y debidamente regulados a partir de un proceso de reestructuración de la oferta, pero también con especificaciones tecnológicas modernas, necesarias para reducir los efectos negativos de los combustibles fósiles en el medio ambiente (ascenso tecnológico).
- 1.10 Lograr este ambicioso objetivo, requiere de la conceptualización de esquemas innovadores en materia técnica y financiera que posibiliten dichas transformaciones, cuya implementación exitosa depende de la consideración de las particularidades propias del entorno empresarial y normativo del

transporte público dominicano, dentro del cual se ha venido trabajando, en especial en la expedición de reglamentos sectoriales que concreten las acciones para el desarrollo de la transformación de la movilidad.

- 1.11 Lo anterior, pone en evidencia la necesidad de apoyar al INTRANT con conocimiento jurídico sobre política regulatoria de servicios de transporte terrestre, así como en la regulación y organización de sistemas de transporte, su implementación y la integración de este con otros servicios urbanos e interurbanos. De esta forma se podrá brindar asesoría para la definición de estrategias concretas y planes de acción, generando recomendaciones para promover la reorganización del transporte público urbano de pasajeros.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar al INTRANT en el análisis jurídico de los procesos de implementación de las políticas públicas de transporte terrestre de pasajeros en RD y los procesos de reorganización del transporte público de pasajeros.

III. Actividades principales

- 3.1 A continuación, se describen algunas de las principales actividades a ser realizadas por el contractual. La combinación específica de las actividades, así como los tiempos que se asignen a cada actividad deberán ser coordinados con el supervisor del contrato.

(i) Apoyo al desarrollo e implementación de reglamentaciones.

(a) Apoyar jurídicamente el fortalecimiento de reglamentaciones, normatividad técnica derivada o complementaria y documentos tipo o guías para el sector transporte de pasajeros, que impulsen su transformación a partir de la introducción y desarrollo de los siguientes aspectos:

- Formalización de esquemas operacionales.
- Electromovilidad.
- Programas específicos de renovación y ascenso tecnológico de flota.
- Sistemas electrónicos para el cobro y pago tarifario en las redes de transporte urbano e interurbano y de los esquemas para la gestión de los recursos provenientes de la tarifa y otras fuentes – FIMOVIT.

(ii) Autorización de servicios y permisos de operación.

(a) Apoyar la estructuración del servicio de transporte en los corredores del SITP, procurando que los alcances de las medidas sugeridas o adoptadas en su diseño técnico y financiero se mantengan dentro contexto jurídico previstos por la normatividad; y se armonicen con los fines que para la transformación del transporte público se han señalado en la normatividad.

(b) Apoyar la construcción de los documentos para la estructuración de los procesos selección y/o de asignación de premisos de operación o contratos de concesión de transporte en los corredores que se vayan desarrollando para el SITP.

- (c) Apoyar los procesos de selección o reestructuración de los servicios de transporte en los diferentes corredores que vayan migrando su operación bajo el esquema de SITP.

(iii) Acompañamiento jurídico

- (a) Apoyo en la preparación de documentos precontractuales o de selección para la implementación de proyectos de electromovilidad dentro del transporte público de pasajeros o para la promoción de este en otros sectores de la movilidad.
- (b) Generar conceptos jurídicos que permitan materializar los procesos de reorganización del transporte y de ser necesario, proponer ajustes normativos o reglamentarios en pro del mejoramiento de las condiciones jurídicas para el desarrollo de los proyectos de modernización del transporte público.

IV. Entregables

4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá presentar los siguientes informes:

- (i) **Entregable 1.** Plan de trabajo, informe que contiene metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato.
- (ii) **Entregable 2.** Primer informe, contiene el avance alcanzado o las tareas desarrolladas en atención a las actividades principales descritas.
- (iii) **Entregable 3.** Segundo informe, contiene los avances en los procesos de regulación del sector transporte, o las tareas desarrolladas de acuerdo con las actividades principales descritas.
- (iv) **Entregable 3.** Informe final, contiene la compilación de la totalidad de información generada durante el desarrollo de la consultoría, así como una presentación que servirá de apoyo para los diálogos finales que se tengan con los actores públicos y privados que intervengan.

4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

- (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del plan de trabajo.
- (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
- (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.

- (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

6.1 Ciudadanía:

- (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
- (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.

6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.

6.3 **Educación:** Profesional en derecho con estudios de postgrado en temas afines con los temas relacionados con el objeto del contrato.

6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 12 años de experiencia en el sector transporte público de pasajeros con especialización en evaluación jurídica y normativa de proyectos de infraestructura de transporte. Conocimiento detallado en la implementación y generación de políticas y proyectos para la movilidad urbana sostenible, particularmente sus aspectos regulatorios y normativos. Se valorará positivamente además la experiencia en RD y el conocimiento de la legislación nacional dominicana.

6.5 **Idiomas:** español e inglés.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Consultoría individual, por producto PEC.
- (ii) **Duración del contrato:** 50 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 6 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** consultoría externa.
- (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.
- (vi) **Requisitos:** debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO TÉCNICO PARA LA EFICIENCIA OPERACIONAL DEL SITP, INCLUYENDO ENFOQUE DE GÉNERO Y DIVERSIDAD PARA OPERADORES PRIVADOS

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Las principales problemáticas en términos de movilidad en la República Dominicana (RD) se concentra en la ciudad de Santo Domingo, capital de república. La región metropolitana del Gran Santo Domingo (GSD) concentra el 34% de la población del país (según la Oficina Nacional de Estadística [ONE] de RD), con sus 2,6 millones de habitantes, es la ciudad más poblada del Caribe. Aunque Santo Domingo cuenta con un servicio de metro de calidad, el mismo no se encuentra integrado con los demás sistemas de transporte y la mayoría de los pasajeros terminan movilizándose en “conchos” o “motoconchos” que no cumplen condiciones adecuadas en términos de seguridad vial.
- 1.2 En general, el sistema de transporte público está caracterizado por una velocidad comercial promedio de entre 8 y 10 km/h en hora pico y tiempos de viaje superiores a una hora de traslado y media hora de espera. El modelo de servicio está basado en vehículos de baja capacidad no siempre apropiados para el transporte público denominados “conchos”, en donde no existe un diseño estructural de rutas, por lo cual, muchas se traslapan produciendo altos niveles de sobreoferta en algunos corredores, pero con limitada cobertura. Factores como el bajo porcentaje de autobuses (inferior al 1%), el elevado número de vehículos de transporte público de baja capacidad (16.500 unidades en 2011) y la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad, contribuyen a un alto nivel de congestión vial. La flota vehicular tiene una edad media de 23 años, lo que genera mal estado de las unidades debido a los altos costos de operación y mantenimiento, que se refleja finalmente en una alta contaminación ambiental con producción anual de CO₂ superior a las 14.700 Ton-año, además de otros gases tóxicos contaminantes.
- 1.3 Un estudio reciente (2018), realizado por la Unión Europea (UE) y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), para el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), estableció que el transporte público representa el 36% de los desplazamientos del GSD, en donde el 9% corresponde al sistema metro, 14% a conchos y 13% a guaguas y buses, con base a los resultados de las encuestas domiciliarias realizadas durante el período abril-junio 2018, en más de 4.300 hogares, a través de la consultora internacional SYSTRA. Así mismo, la investigación realizada en el perímetro compuesto por el Distrito Nacional, Santo Domingo Norte, Este, Oeste y Los Alcarrizos, muestra que la participación del sistema informal de conchos es significativamente alta contribuyendo a la congestión en la ciudad con un total de 16.275 unidades de concho.

- 1.4 Este mismo estudio determinó que en el GSD se realizan 3.097.106 viajes al día, donde el transporte privado representa 42% de los desplazamientos (carro particular 32%, moto 5%, motoconcho 3%, taxi-Uber 2% y menos del 1% se realiza en bicicleta). Así mismo, el promedio del tiempo de viaje empleado por cada habitante del GSD es de una hora y 15 minutos (todos los modos) y el costo promedio sufragado por cada persona para un viaje es de RD\$55.00.
- 1.5 El gobierno nacional consciente de los grandes retos que implica el acelerado crecimiento de la motorización, los altos niveles de mortalidad por siniestros de tránsito y la clara necesidad de mejorar las condiciones del transporte, especialmente el servicio público, ha realizado un gran esfuerzo para enfrentar el problema y mejorar la movilidad en el país y en especial en su capital, a través de la construcción e implementación de un plan estratégico de movilidad para la RD. Es así como, el 21 de febrero del año 2017, el poder ejecutivo promulgó la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la RD, haciéndola obligatoria en toda la nación a partir de su promulgación. La ley propuso la elaboración de un plan estratégico para la transformación de la movilidad urbana en la RD, con el objetivo de orientar el proceso de fortalecimiento de medios de transporte multimodales, que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de movilidad en el país.
- 1.6 El proceso que se pretende generar a través de este plan estratégico es fundamentado en los resultados de estudios sociales, económicos, políticos, de ingeniería, tecnología y técnicos en general. Además, se busca mejorar la movilidad para hacerla sostenible y acercar los ciudadanos a los centros de productividad, educación y servicios gubernamentales, respetando el ordenamiento territorial y el accionar de los gobiernos municipales.
- 1.7 Así mismo, la Ley 63-17 fijó las bases para la planificación y regulación del sector, y a su vez, consolida la estructura institucional, creando en 2017 el INTRANT. Esta institución tiene la responsabilidad de planificar y regular la movilidad terrestre en RD, coordinar el trabajo de otras instituciones relacionadas como son el gobierno nacional y local. Es así que el INTRANT diseñará y establecerá las políticas públicas nacionales de la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; mientras los ayuntamientos ejecutarán las actividades sectoriales en su demarcación territorial.
- 1.8 De acuerdo a lo anterior, el BID, en conjunto con el INTRANT y en el marco de la ejecución del Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en la RD (DR-L1132) ha identificado diferentes iniciativas lideradas por el estado dominicano que están actualmente en curso, y que se encuentran correctamente orientadas para posibilitar mejoras en las condiciones de movilidad de sus ciudadanos en las zonas urbanas, también enfocadas en la reducción de externalidades como la contaminación ambiental y la accidentalidad.
- 1.9 La implementación de estas medidas, como el nuevo Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y su sistema de recaudo electrónico interoperable, o el dar cumplimiento a las metas que en materia de sostenibilidad ambiental se tienen trazadas a través de los planes energéticos, evidencian la necesidad de mejorar el esquema de operación y gestión del servicio de transporte público con rutas y servicios claramente definidos y debidamente regulados a partir de un proceso de reestructuración de la oferta; pero también con especificaciones tecnológicas modernas, necesarias para reducir los efectos negativos de los combustibles fósiles en el medio ambiente (ascenso tecnológico).

- 1.10 Lograr este objetivo, requiere de la capacidad institucional tanto del sector público como del sector privado con esquemas innovadores en materia técnica y financiera que posibiliten dichas transformaciones, y que consideren las particularidades propias del entorno empresarial y normativo del transporte público dominicano.
- 1.11 Lo anterior, pone en evidencia la necesidad de apoyar al INTRANT con conocimiento técnico, específicamente para la implementación de proyectos de movilidad urbana sostenible, así como en la implementación y gestión de proyectos, y sistemas de transporte urbano basados en buses que involucren renovación de flota con estándares de calidad y eficiencia, para así cumplir con las metas trazadas en el programa (DR-L1132 y sus fases posteriores). De esta forma se busca un profesional especialista para brindar asesoría especializada en los componentes de planificación de transporte, gestión y operación de sistemas de transporte público para la definición de estrategias concretas, generando recomendaciones para mitigar las problemáticas identificadas y así reforzar el proceso de implementación del SITP que se configura en una de las principales apuestas para el mejoramiento de la movilidad, principalmente en el GSD.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar al INTRANT en el análisis técnico de planeación y operación de transporte urbano, en relación con la implementación del SITP y los procesos de renovación de flota, buscando la prestación de un servicio de calidad y eficiencia de acuerdo con los requerimientos, definidos en los procesos de estructuración.

III. Actividades principales

- 3.1 A continuación, se describen algunas de las principales actividades a ser realizadas por el contractual. La combinación específica de las actividades, así como los tiempos que se asignen a cada actividad deberán ser coordinados con el supervisor del contrato.
 - (i) Apoyar, desde el componente técnico y operacional, la implementación del SITP y el programa de renovación de flota en los principales corredores de transporte público.
 - (a) Generar recomendaciones para la implementación del servicio de transporte urbano con estándares de calidad y eficiencia, de acuerdo con los lineamientos definidos en la estructuración de los diferentes corredores del SITP.
 - (b) Apoyar los procesos de planeación operativa y programación de oferta, así como la gestión del servicio y la flota, para desarrollar esquemas eficientes desde el punto de vista operativo y funcional.
 - (c) Realizar observaciones y retroalimentaciones sobre el modelo operativo, de acuerdo con los avances vigentes y la información disponible, en pro del mejoramiento de los estándares de calidad de servicio en los diferentes corredores que se vayan implementando del SITP.
 - (ii) Fortalecimiento técnico del INTRANT, desde el componente técnico y operacional.

- (a) Motivar la generación de espacios e instrumentos de generación de capacidades, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad de la implementación del programa de renovación de flota en los corredores del SITP, bajo estándares de calidad y eficiencia.
 - (b) Prestar apoyo técnico en el desarrollo de reglamentos o instrumentos técnicos, considerando el contexto particular de la RD y la experiencia internacional homologable, entre otros, en relación con la reestructuración de la oferta de transporte público, la renovación de flota y la implementación de tecnologías innovadoras para el seguimiento, control y gestión del recaudo.
- (iii) Acompañamiento transversal.
- (a) Mantener una interacción permanente con los especialistas financieros y legales que vienen apoyando los procesos de implementación del SITP, para la consolidación de los análisis y propuestas a presentar con el objetivo de generar productos integrales.
 - (b) Apoyar, desde el componente técnico y operacional, la implementación del FIMOVIT, en el marco de la implementación del nuevo modelo operación y renovación de flota de los corredores del SITP.
 - (c) Generar los análisis técnicos y operativos que permitan una adecuada implementación de los servicios, acorde con las diferentes circunstancias que se vayan dando durante la puesta en marcha del sistema.

IV. Entregables

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá presentar los siguientes informes:
- (i) **Entregable 1.** Plan de trabajo, informe que contiene metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato.
 - (ii) **Entregable 2.** Primer informe, contiene el avance alcanzado o las tareas desarrolladas en atención a las actividades principales descritas.
 - (iii) **Entregable 3.** Segundo informe, contiene los avances en los procesos de implementación técnica del SITP o las tareas desarrolladas de acuerdo con las actividades principales descritas.
 - (iv) **Entregable 3.** Informe final, contiene la compilación de la totalidad de información generada durante el desarrollo de la consultoría, así como una presentación que servirá de apoyo para los diálogos finales que se tengan con los actores públicos y privados que intervengan dentro del proceso de implementación del SITP.
- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del plan de trabajo.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

6.1 Ciudadanía:

- (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
- (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.

6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

6.3 **Educación:** ingeniero civil con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato.

6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 12 años de experiencia en el sector transporte público de pasajeros con especialización en evaluación técnica y operativa de proyectos de infraestructura de transporte. Conocimiento detallado en la implementación y generación de políticas y proyectos para la movilidad urbana sostenible, particularmente sus aspectos regulatorios y normativos. Se valorará positivamente además la experiencia en RD y el conocimiento de la región y de las características del servicio de transporte público en operación y de la nueva política de transporte urbano de la RD.

6.5 Idiomas: español e inglés.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Consultoría individual, por producto PEC.
- (ii) **Duración del contrato:** 60 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 7 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** Consultoría externa.

(v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

(vi) **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO AL FORTALECIMIENTO DEL FIMOVIT COMO HERRAMIENTA PARA LA FINANCIACIÓN DE RENOVACIÓN DE FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Las condiciones actuales de movilidad en Santo Domingo plantean la necesidad de desarrollar mecanismos que posibiliten la movilización de pasajeros en una forma más eficiente, segura y sustentable. La presencia de una flota vehicular no apta, en su mayoría, para la prestación de servicios de transporte público colectivo, una alta edad media y dependencia en combustibles fósiles, representa un reto significativo a superar para mejorar las condiciones actuales de la movilidad en el área del Gran Santo Domingo (GSD), pero al mismo tiempo representan una enorme oportunidad para posibilitar cambios de alto impacto.
- 1.2 Diferentes iniciativas lideradas por el estado dominicano están orientadas a posibilitar mejoras en las condiciones de movilidad de sus ciudadanos en las zonas urbanas, y también enfocadas en la reducción de externalidades como la contaminación ambiental y la accidentalidad.
- 1.3 La implementación de estas medidas, como el nuevo Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), o el dar cumplimiento a las metas que en materia de sostenibilidad ambiental se tienen trazadas a través de los planes energéticos, evidencian la necesidad de desarrollar un esquema de renovación de flota de transporte público y de carga que permita la vinculación de vehículos propiamente concebidos para tal fin, que operen sobre rutas y servicios claramente definidos y debidamente regulados a partir de un proceso de reestructuración de la oferta, pero también con especificaciones tecnológicas modernas, necesarias para reducir los efectos negativos de los combustibles fósiles en el medio ambiente (ascenso tecnológico).
- 1.4 Lograr este objetivo, requiere de la conceptualización de esquemas innovadores en materia financiera que posibiliten dichas transformaciones, y que consideren las particularidades propias del entorno empresarial y normativo del transporte público dominicano. En ese sentido, se requiere la creación de mecanismo de financiación que se articulen en el marco del existente Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT), que posibilita la implementación de un esquema de renovación gradual de flota de transporte público colectivo para el GSD y de vehículos de carga.
- 1.5 Con la finalidad del fortalecer la gestión y administración de los recursos económicos para el desarrollo de proyectos que mejoren el transporte y la movilidad, y reduzcan su impacto en el gasto de las familias y las empresas, el presidente de la república autorizó, mediante el Decreto N°353-18, la constitución del FIMOVIT, de carácter público e irrevocable, con una duración de 20 años. El FIMOVIT tendrá como fideicomitente y fideicomitido al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y a la Fiduciaria Banreservas, como representante y administradora.

- 1.6 Esta figura del fideicomiso se ha convertido en una de las principales herramientas en la RD para posibilitar el desarrollo de la inversión pública y privada, en la medida que permite la administración de los proyectos de una forma funcional, segura y eficiente, y permite la transparencia a partir de las bondades que otorga el esquema fiduciario en materia de la administración de los recursos.
- 1.7 El FIMOVIT, a través de la gestión y administración de los fondos aportados, tiene como parte de sus funciones desarrollar proyectos que coadyuven a la organización, sistematización y modernización del sistema de transporte en la RD. En ese sentido, el FIMOVIT contempla recibir la transferencia del fondo especial para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y de cargas, proveniente del 25% del impuesto definido en el párrafo III del artículo 20 de la ley 63 de 2017.
- 1.8 Dentro de las principales características del FIMOVIT se tiene:
 - (i) Los bienes y recursos aportados conforman un patrimonio autónomo, lo que significa que éstos quedan separados de los intereses personales de los que lo conforman, y aislados de los riesgos y amenazas de terceros. Estos bienes se registran y contabilizan de forma separada.
 - (ii) Funciona bajo esquemas que aseguran la transparencia, la eficiencia y la flexibilidad.
 - (iii) Los roles, intereses y enfoque se pueden armonizar y ajustar con facilidad.
 - (iv) Las reglas que regulan la administración de los recursos son pactadas y determinadas en documentos constitutivos.
 - (v) Al ser administrado por una entidad fiduciaria, ésta se encuentra sometida a una regulación y supervisión estricta.
 - (vi) El fideicomiso es un instrumento que mantiene las inversiones de recursos de forma segura y cuenta con una alta flexibilidad operativa en su uso, lo que le da mayor nivel de confianza ante el público.
 - (vii) Al tener una estructura patrimonial independiente, presenta a su vez una contabilidad independiente y separada de la de los fideicomitentes, lo que la hace inembargable por créditos externos que se hayan adquirido por parte de sus constituyentes.
- 1.9 El fideicomiso funciona como estructura central o matriz convirtiéndose en el centro administrativo y financiero de un esquema fiduciario con varios fideicomisos derivados o vinculados. En consecuencia, del FIMOVIT podrán derivarse progresivamente otros fideicomisos de diversas modalidades como fideicomisos de administración y pagos, de garantía o fideicomisos de oferta pública de valores, entre otros, de acuerdo con las necesidades que establezca el INTRANT.
- 1.10 Dentro de sus principales funciones se contempla:
 - (i) Captar, administrar e invertir los recursos que ingresen a su patrimonio.
 - (ii) Coordinar y regular las operaciones de los fideicomisos derivados y vinculados.
 - (iii) Coordinar, reglamentar y controlar los fideicomisos que eventualmente constituya el sector privado para la prestación de servicios colectivos de transporte privado y de carga; para la administración y cobro electrónico de pasajes y demás tarifas aplicables.

- (iv) Coordinar, reglamentar y controlar los fideicomisos que eventualmente constituya el sector privado para las operaciones de compraventa y financiamiento de nuevas unidades de transporte, entre otras funciones.

- 1.11 Teniendo en cuenta que el FIMOVIT toma cada vez mas fuerza como herramienta y mecanismo para la financiación de proyectos de transporte, se hace necesario la generación de mecanismos que potencialicen su uso dentro de los procesos de renovación de flota en el transporte público de pasajeros.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de la consultoría es generar las estrategias y mecanismos para promover el FIMOVIT como herramienta para la construcción de esquemas e instrumentos de financiación, para la renovación de flota en el transporte de pasajeros, así como de inversiones complementarias.

III. Actividades Principales

- 3.1 Las fases y actividades que componen el alcance de la consultoría son las siguientes:

- (i) Actividades de análisis y contexto jurídico y financiero. La consultoría examinará y analizará:

- (a) Las principales características y condiciones de operación del fideicomiso FIMOVIT.
- (b) Las características del sector financiero en la RD y las entidades públicas relacionadas con las entidades financieras, crediticias y procesos financieros dentro del FIMOVIT.
- (c) Las diferentes fuentes de financiación que están disponibles para procesos relacionados con renovación de flota de transporte público de pasajero y de carga.
- (d) Las experiencias internacionales alrededor de la utilización de fuentes y esquemas de financiación.
- (e) Las condiciones de financiación que se están requiriendo en el marco de los procesos de renovación de flota de transporte público de pasajero por parte de los diferentes agentes vinculados en estas actividades.

- (ii) Identificación de potenciales fuentes de financiación:

- (a) Identificación de experiencias internacionales, buenas prácticas y lecciones aprendidas en la definición de instrumentos y esquemas de financiación en programas de renovación de flota, de carácter público, privado, multilateral u otras.
- (b) Identificar, dimensionar y definir las diferentes fuentes de financiación de carácter financiero privado como créditos bancarios provenientes de bancos múltiples, asociaciones de ahorro y crédito, corporaciones de crédito y entidades públicas de intermediación financiera que pueden alimentar esquemas de vinculación y renovación de flota.
- (c) Identificar, dimensionar y definir las diferentes fuentes de financiación de carácter multilateral como créditos y cooperaciones de bancos multilaterales y sus filiales (Grupo BID, CAF, AFD, BM, KFW, etc.),

fondos verdes o agentes cooperantes (GIZ, FVC, GCF, etc.), que pueden alimentar esquemas de vinculación y renovación de flota.

- (d) Identificar, dimensionar y definir las diferentes fuentes de financiación de carácter privado como fondos de capital, proveedores y/o comercializadores de flota, empresas transportadoras y otro tipo de actores que pueden desarrollar esquemas de vinculación, renovación y financiación de flota.
 - (e) Evaluación y conceptualización jurídica de las características, restricciones y condiciones de uso de las potenciales fuentes; y como el FIMOVIT puede potencializar cada una de estas para promover una mayor renovación de flota dentro del transporte público de pasajeros.
- (iii) Estructuración de instrumentos financieros en el marco de proceso de adquisición de flota de transporte urbano de pasajeros:
- (a) Identificar oportunidades en los esquemas y condiciones de financiación que actualmente tienen los diferentes agentes responsables de procesos de renovación de flota y determinar las necesidades específicas de instrumentos y esquemas de financiación que ayuden a una mayor masificación de los procesos.
 - (b) Diseñar potenciales instrumentos que se puedan implementar alrededor del FIMOVIT y sirvan como herramienta, para generar un mayor mercado en los procesos de renovación.
 - (c) Acompañar desde el punto de vista financiero y jurídico la implementación y desarrollo de instrumentos financieros que permitan potencializar el uso del FIMOVIT como herramienta para la renovación de vehículos dentro del transporte público.
- (iv) Esquemas transaccionales.
- (a) Verificar los diferentes objetos de gastos donde podrían y se están implementando los instrumentos tales como:
 - Chatarrización y renovación de flota de transporte público de pasajeros.
 - Financiación de adquisición de flota a propietarios, proveedores y otros agentes responsables.
 - Proceso de ascenso tecnológico.
 - Infraestructura de especialidad (Pacios y Talleres).
 - (b) Estructurar y acompañar proyectos piloto donde se puedan implementar los instrumentos diseñados.
 - (c) Realizar ruedas de negocio, mostrando experiencias positivas, así como barreras y retos de implementación.
- (v) Fortalecimiento Institucional.
- (a) Verificar el funcionamiento de los esquemas de gestión y gobierno corporativo alrededor del diseño, promoción e implementación de los instrumentos y esquemas de financiación.
 - (b) Identificar ajustes institucionales que se requieren para robustecer la implementación de los instrumentos, por parte de la estructura institucional actual.

- (c) Definir una estrategia de divulgación y socialización de los instrumentos y esquemas de financiación que se vienen implementando.

IV. Metodología de trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo a través de entrevistas directas. El INTRANT apoyará a la empresa consultora en la definición y suministro de contactos para la elaboración de la agenda de entrevistas y reuniones, y le aportará toda la información secundaria disponible.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar tres visitas individuales al país y entrevistas o reuniones virtuales, con el objetivo de presentar su plan de trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar sus recomendaciones. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, la empresa consultora deberá presentar los siguientes informes:
 - (i) **Entregable 1.** Plan de trabajo, informe que contiene metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato.
 - (ii) **Entregable 2.** Primer informe, contiene la identificación, determinación y estimación de potenciales fuentes de financiación y la identificación, conceptualización y estructuración de instrumentos financieros en el marco de proceso de adquisición de flota.
 - (iii) **Entregable 3.** Segundo informe, contiene la determinación y estimación de objetos de inversión y esquemas transaccionales.
 - (iv) **Entregable 4.** Informe final, contiene el rediseño institucional para la evaluación, gestión y promoción de los instrumentos implementados, así como, la compilación de la totalidad de información generada durante el desarrollo de la consultoría.
- 5.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

VI. Cronograma de pagos

- 7.2 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 7.3 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

- (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del plan de trabajo.
- (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
- (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
- (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VII. Calificaciones

- 7.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios financieros en el sector transporte, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.
- 7.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios vinculados al análisis económicos y financieros en el transporte pasajeros.
- 7.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá estar conformado por tres especialistas con experiencia probada en estudios y análisis económicos de financiamiento para proyectos de transporte. Se valorará la experiencia previa en RD.
 - (i) **Especialista económico y financiero.** Profesional en economía y/o finanzas con estudios de postgrado en finanzas o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 10 años en temas de estructuración financiera y tarifaria de proyecto, gestión y seguimiento a proyectos de transporte; diseño de esquemas y mecanismos de financiación, hacienda pública y fiducia.
 - (ii) **Especialista jurídico.** Profesional en derecho con estudios de postgrado en derecho privado o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 10 años en temas de estructuración financiera y fiduciaria, contratación pública y derecho privado.
 - (iii) **Modelador financiero.** Profesional en economía y/o finanzas con estudios de postgrado en finanzas o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 8 años en temas de modelación financiera de proyectos de transporte y movilidad urbana, y esquemas de financiación.

VIII. Características de la consultoría

- 8.1 Resumen de la oportunidad:
 - (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
 - (ii) **Duración del contrato:** 12 meses.
 - (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
 - (iv) **Ubicación:** Consultoría externa.

- (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Manuel Rodríguez Porcel (MARODRIGUEZ@iadb.org), Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE) con el apoyo del INTRANT de RD.

DRAFT

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

DISEÑO, ESTRUCTURACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA (PENSV 2021-2024)

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Según estudios realizados, las muertes en accidentes de tránsito en el mundo aumentarán un 65% si no se ponen en marcha acciones efectivas para mejorar la seguridad vial. Sin estas medidas, para el año 2030 las muertes y lesiones relacionadas con el tráfico automotor se convertirán en la cuarta causa de pérdida de años saludables en la población en general y la segunda causa de fallecimiento entre los hombres⁴.
- 1.2 Cada año en el mundo mueren 1,3 millones de personas y 50 millones sufren lesiones a causa de los incidentes viales. Entre el 80% y 90% de éstos ocurren en países de ingreso bajo y medio, donde los costos económicos anuales de las muertes y lesiones se calculan entre 65.000 y 100.000 millones de dólares. Se estima que en América Latina y el Caribe la tasa de fatalidad vial per cápita es la más elevada del mundo, con 26 casos por cada 100.000 habitantes, un total de 130.000 muertos y 6 millones de heridos cada año. En la región latinoamericana, la tasa anual de muertes por homicidios es de 20 por 100.000 habitantes, siendo menor que la de latinoamericanos muertos en incidentes de tránsito hombres⁵.
- 1.3 En 2011 inició la llamada “Década de Acción de la Organización de Naciones Unidas en Torno a la Seguridad Vial 2011-2020”, que busca reducir a la mitad el número de muertos en accidentes viales. Esto salvará cinco millones de vidas, 325.000 de las cuales serán en América Latina. En este contexto, el BID ha identificado a la seguridad vial como un área estratégica de apoyo a los países y para esto lanzó la iniciativa de seguridad vial, liderada por la División de Transporte.
- 1.4 En la República Dominicana (RD) las muertes por siniestros de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, representando un impacto económico negativo equivalente al 2,21% del Producto Interno Bruto (PIB) anual. La tasa de mortalidad por esta causa fue de 34,6 muertes por cada 100.000 habitantes en 2016⁶ (OMS, 2018), superior al promedio mundial (18,2), en las Américas (15,6) y más específicamente la de los países de más bajos ingresos en el continente (18,3). El tránsito es una de las principales causas de muertes y lesiones, afectando especialmente a los grupos de mayor edad productiva⁷, en donde para el período 2010-2016 se registraron alrededor de 13.374 muertes. Sólo en el año 2016, el número total de

⁴ WHO Mortality Database. WHO Mortality Statistics. Geneva, World Health Organization, 2002; International classification of diseases, ninth revision. Geneva, World Health Organization, 1978.

⁵ Cox, P. II Banco Mundial. Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial, Ciudad de México, 12 de mayo de 2011.

⁶ Para 2017 fue de 27,57 muertes por cada 100 mil habitantes (2.804 fallecidos para ese año). Tasa más alta de ALC. Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI). 2017.

⁷ Jóvenes entre 21 y 30 años representan el 60% de las víctimas mortales.

lesionados reportados ascendió a 105.873 personas, reflejando un incremento frente a 2015 del 43% (MSP, 2016).

- 1.5 Aunque la cantidad de siniestros viales se redujo un 10% en 2017 (de 3.118 a 2.804 fallecidos), según datos del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), el país enfrenta desafíos como: (i) la debilidad en la aplicación de normativas de control y vigilancia; (ii) ausencia de una eficiente fiscalización de las normas de tránsito; (iii) una incipiente efectividad de las políticas públicas y acciones que se realizan en el marco de la Ley 63-17; (iv) la antigüedad del parque vehicular, que al año 2015 el 53,4% correspondía a vehículos fabricados en el año 2000 o antes, lo que se traduce en condiciones desfavorables y de alto riesgo; y (v) el hecho que para el 2016 el 57% de los conductores activos no contaban con licencia de conducción y sólo había 8.349 conductores con licencias vigentes para conducir motocicletas⁸, mientras la cantidad de motos excedió los dos millones.
- 1.6 Para el año 2018 el 88% de las personas fallecidas en siniestros de tránsito fueron hombres y el 12% mujeres, en donde las víctimas predominantes son los ocupantes de motocicletas o triciclos a motor (67%) y peatones (17%) (OMS, 2018). Estos resultados están directamente relacionados con la predominancia de vehículos de 2-3 ruedas (aproximadamente 55% del total de la flota) y las prácticas de riesgo en su utilización.
- 1.7 Consiente de esta situación, el Gobierno de la República Dominicana (GdRD) ha promovido y desarrollado una política entorno a la seguridad vial, siendo el primer paso la definición de un Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2017-2020, que estableció unas metas claras⁹. Con este plan se han logrado importantes resultados que se reflejan en un descenso en los indicadores de siniestralidad; sumado a la definición de planes, programas y normativas de largo plazo que buscan mejorar las condiciones de seguridad para todos los actores viales, entre los cuales se destaca: (i) el desarrollo de un anteproyecto de reglamento para la obtención de la licencia de conducción, junto con la definición de estándares y condiciones para la inspección técnica de vehículos; (ii) el acuerdo con el Ministerio de Educación (MINERD) para la integración de la educación vial en el currículo educativo; (iii) la consolidación de una institucionalidad organizada y funcional, con capacidad analítica, de monitoreo, y de comunicación de los riesgos; y (iv) la aprobación de planes operativos que definen acciones para la vigilancia y control de la movilidad.
- 1.8 A pesar de los buenos resultados es necesario avanzar en una modernización normativa relativa al otorgamiento de licencias de forma articulada con la obtención de los certificados psicofísicos para conductores; la habilitación de escuelas que promuevan una conducción segura; y la definición de estándares técnicos para la operación de vehículos privados. Asimismo, y con el objetivo de garantizar el respeto por las normas de tránsito es fundamental reforzar los procesos de vigilancia y control de las autoridades, así como la fiscalización de las sanciones con personal debidamente capacitado y herramientas técnicas especializadas.
- 1.9 También es recomendable el ordenamiento del transporte público, en especial en lo relacionado con las motocicletas (mayor grupo vulnerable junto al peatón)

⁸ 0,66% del total de licencias de conducir vigentes expedidas a diciembre de 2016.

⁹ Para el año 2020 una reducción de entre el 20% y 30% en las muertes y lesiones por traumatismos relacionados con el tránsito, y el aumento en el porcentaje de conductores con licencia de conducción hasta el 90%.

que, con una adecuada reglamentación, control y fiscalización, puede llevar a un alto impacto en la reducción de la siniestralidad y sus consecuencias.

- 1.10 De manera complementaria, es necesario promover el diseño de infraestructura con mejores estándares de seguridad vial, a través de medidas para mitigar la ocurrencia de choques y los efectos de los mismos en la integridad de las personas; por ejemplo, a través de la separación de distintos modos de acuerdo con su nivel de vulnerabilidad, la inclusión de sistemas de contención y absorción de energía y el mejoramiento en los parámetros geométricos para intersecciones. Asimismo, se recomienda la implementación de procesos de inspección y auditorías de seguridad vial de modo regular en cualquier proyecto de vialidad urbana e interurbana.
- 1.11 Para que estas iniciativas estén alineadas entre sí y se logre una estabilidad a futuro en los diferentes programas e iniciativas que se desarrollen, se pone en evidencia la necesidad de apoyar al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como máximo órgano rector de la movilidad en la RD, para que a través de conocimiento técnico especializado se diseñe, estructure y actualice el PNSV con un horizonte de ejecución de 2021 a 2024. Lo anterior para que se cuente con una herramienta de planeación, que a partir de lo logrado, trace una nueva hoja de ruta que permita seguir disminuyendo las víctimas por siniestros viales.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar y asesorar al INTRANT a diseñar, estructurar y actualizar el PNSV para la vigencia 2021–2024, incluyendo la definición de un plan de acción para una correcta y eficaz implementación de las medidas y acciones que se definan.

III. Actividades principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades.
 - (i) Revisión del PNSV anterior: El Consultor deberá revisar el PNSV (2017-2020) y su memoria justificativa y emitirá comentarios y recomendaciones al respecto. Así mismo, definirá las acciones y medidas prioritarias que no se han implementado o que se encuentran inconclusas, con base en las cuales elaborará un plan de acción para su implementación. Dicho plan de acción servirá de base para la construcción del nuevo plan (2021–2024), el cual contendrá las principales acciones a implementar, las actividades necesarias para su desarrollo, un cronograma para su planificación y una estimación de los recursos necesarios para acometerlas, así como también propondrán los indicadores y los mecanismos de seguimiento de dichas acciones.

Asimismo, el consultor analizará la estructura institucional del INTRANT, encargado de dicha implementación, emitiendo sus recomendaciones de ajuste o fortalecimiento institucional de acuerdo con su experiencia y prácticas internacionales.
 - (ii) Identificación y revisión del alcance y nivel de avance de proyectos en curso en materia de seguridad vial: De cara a poder elaborar el nuevo PNSV y su correspondiente plan de acción citado y al objeto de tener la visión integral del alcance y estado de las acciones emprendidas por el INTRANT en seguridad vial dentro del marco del PNSV, el INTRANT y BID pondrán a disposición del consultor la información correspondiente para su análisis y revisión. A tal efecto, se organizarán reuniones o

misiones específicas con el consultor. Se destacan entre otras iniciativas la conformación del observatorio de seguridad vial, las acciones adelantadas en material de seguimiento y gestión de la información adelantadas por la DIGESETT, etc.

- (iii) Construcción del nuevo PENSV: Una vez el consultor sea conocedor del *background* relacionado con la seguridad vial en RD y de los objetivos del gobierno, INTRANT y el BID, se requerirá su gestión y diligencia para la formulación de los principales componentes del PENSV, el cual deberá incluir acciones concretas para su implementación y la definición de indicadores o métricas que den información de los resultados esperados.
- (iv) Participación en misiones y reuniones: el consultor participará en las distintas misiones y reuniones virtuales y, eventualmente presenciales, que se organizarán con los equipos del INTRANT y del BID para la consecución de los objetivos establecidos en los presentes TdR.
- (v) Emisión de conceptos técnicos y recomendaciones: Con base en las actividades citadas objeto de esta consultoría el consultor emitirá su concepto técnico y recomendaciones.
- (vi) Sesiones de Conclusiones: El consultor deberá participar activamente en las teleconferencias o reuniones organizadas por el INTRANT y/o el BID, en las que participen los equipos técnicos de ambas partes.
- (vii) Emisión de documentos entregables: El consultor, producto de sus actividades de consultoría, entregará al BID en medio magnético y físico los conceptos técnicos solicitados y el documento definitivo del PENSV 2021-2014. De igual modo se podrá solicitar presentar estos conceptos técnicos en formato de presentación (PPT).
- (viii) Confidencialidad: La información suministrada al consultor es de carácter confidencial y no podrá ser compartida ni reproducida por ningún motivo.

IV. Entregables

4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:

- (i) **Plan de trabajo:** El consultor entregará un informe que contiene el plan de trabajo, metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato.
- (ii) **Primer informe:** El consultor entregará un concepto técnico tras la revisión del PNSV (2017-2020) y tras la revisión del alcance y estado de las iniciativas de seguridad vial en marcha por parte del INTRANT, donde proponga el plan de acción para la implementación del nuevo PENSV. El plazo para la entrega será dictado por las directrices del BID.
- (iii) **Segundo informe:** El consultor entregará una versión preliminar de la estructuración del nuevo PENSV (2021-2014), según lo establecido en las actividades descritas anteriormente, así como los diversos conceptos técnicos solicitados tras su participación en reuniones, misiones y sesiones con los equipos del BID y el INTRANT.
- (iv) **Informe final:** El Consultor entregará la versión final del PENSV (2021-2024) concertado con las diferentes entidades involucradas y como producto de los procesos de socialización. Así mismo entregará las presentaciones y demás elementos que permitan el desarrollo de estos procesos de socialización.

- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Plan de Trabajo.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

- 6.1 **Ciudadanía:**
- (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
 - (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- 6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.
- 6.3 **Educación:** ingeniero, economista o similar con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato.
- 6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 10 años de experiencia en el desarrollo de políticas públicas en materia de seguridad vial. Se exigirá experiencia en administraciones públicas que hayan desarrollado planes de acción y reformas estructurales para el desarrollo y sensibilización de la sociedad en materia de seguridad vial. Debe tener excelentes habilidades organizacionales y de comunicación. También se requiere experiencia en cuanto a participación en el desarrollo de reformas o programas relacionadas con la seguridad vial, sea en gestión y fortalecimiento institucional, protección del peatón, reformas de mejora del parque automotor, de mejora de la infraestructura y/o de atención a víctimas. Finalmente se valorará positivamente además la experiencia en RD y el conocimiento de la región, además del manejo y entendimiento de las políticas en materia de seguridad vial en el país.

6.5 **Idiomas:** español.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** consultoría individual, por producto PEC.
- (ii) **Duración del contrato:** 60 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 9 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** consultoría externa.
- (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.
- (vi) **Requisitos:** debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

DRAFT

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

FORMULACIÓN DE UNA GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD (DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 Según estudios realizados, las muertes en accidentes de tránsito en el mundo aumentarán un 65% si no se ponen en marcha acciones efectivas para mejorar la seguridad vial. Sin estas medidas, para el año 2030 las muertes y lesiones relacionadas con el tráfico automotor se convertirán en la cuarta causa de pérdida de años saludables en la población en general y la segunda causa de fallecimiento entre los hombres¹⁰.
- 1.2 Cada año en el mundo mueren 1,3 millones de personas y 50 millones sufren lesiones a causa de los incidentes viales. Entre el 80% y 90% de éstos ocurren en países de ingreso bajo y medio, donde los costos económicos anuales de las muertes y lesiones se calculan entre 65.000 y 100.000 millones de dólares. Se estima que en América Latina y el Caribe la tasa de fatalidad vial per cápita es la más elevada del mundo, con 26 casos por cada 100.000 habitantes, un total de 130.000 muertos y 6 millones de heridos cada año. En la región latinoamericana, la tasa anual de muertes por homicidios es de 20 por 100.000 habitantes, siendo menor que la de latinoamericanos muertos en incidentes de tránsito hombres¹¹.
- 1.3 En 2011 inició la llamada “Década de Acción de la Organización de Naciones Unidas en Torno a la Seguridad Vial 2011-2020”, que busca reducir a la mitad el número de muertos en accidentes viales. Esto salvará 5 millones de vidas, 325.000 de las cuales serán en América Latina. En este contexto, el BID ha identificado a la seguridad vial como un área estratégica de apoyo a los países y para esto lanzó la iniciativa de seguridad vial, liderada por la División de Transporte.
- 1.4 En la República Dominicana (RD) las muertes por siniestros de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, representando un impacto económico negativo equivalente al 2,21% del PIB anual. La tasa de mortalidad por esta causa fue de 34,6 muertes por cada 100.000 habitantes en 2016¹² (OMS, 2018), superior al promedio mundial (18,2), en las Américas (15,6) y más específicamente la de los países de más bajos ingresos en el continente (18,3). El tránsito es una de las principales causas de muertes y lesiones, afectando especialmente a los grupos de mayor edad productiva¹³, en donde para el período 2010 - 2016 se registraron alrededor de 13.374 muertes. Sólo en el año 2016, el número total de lesionados reportados ascendió a 105.873 personas, reflejando un incremento frente a 2015 del 43% (MSP, 2016).

¹⁰ WHO Mortality Database. WHO Mortality Statistics. Geneva, World Health Organization, 2002; International classification of diseases, ninth revision. Geneva, World Health Organization, 1978.

¹¹ Cox, P. II Banco Mundial. Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial, Ciudad de México, 12 de mayo de 2011.

¹² Para 2017 fue de 27,57 muertes por cada 100 mil habitantes (2.804 fallecidos para ese año). Tasa más alta de ALC. Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI). 2017.

¹³ Jóvenes entre 21 y 30 años representan el 60% de las víctimas mortales.

- 1.5 Aunque la cantidad de siniestros viales se redujo un 10% en 2017 (de 3.118 a 2.804 fallecidos), según datos del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), el país enfrenta desafíos como: (i) la debilidad en la aplicación de normativas de control y vigilancia; (ii) ausencia de una eficiente fiscalización de las normas de tránsito; (iii) una incipiente efectividad de las políticas públicas y acciones que se realizan en el marco de la Ley 63-17; (iv) la antigüedad del parque vehicular, que al año 2015 el 53,4% correspondía a vehículos fabricados en el año 2000 o antes, lo que se traduce en condiciones desfavorables y de alto riesgo; y (v) el hecho que para el 2016 el 57% de los conductores activos no contaban con licencia de conducción y sólo había 8.349 conductores con licencias vigentes para conducir motocicletas¹⁴, mientras la cantidad de motos excedió los dos millones.
- 1.6 Consiente de esta situación, el Gobierno de la República Dominicana (GdRD) ha promovido y desarrollado una política entorno a la seguridad vial, liderada por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) como máxima autoridad nacional en material de movilidad. Esta política va alineada con lo señalado en la Ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual establece entre otros, que es necesaria la definición de planes que articulen las estrategias, programas y proyectos de movilidad y transporte.
- 1.7 Adicionalmente mediante Decreto No. 254-20 se estableció el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas partiendo de las siguientes consideraciones: (i) el trabajo es uno de los principales motivos de desplazamiento, de la demanda de movilidad y de transporte, y en este ámbito, se concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial; (ii) los accidentes de tránsito asociados al trabajo pueden ser sufridos por todo tipo de trabajadores, indistintamente de si laboran en organizaciones con o sin ánimo de lucro, o estas sean públicas, privadas o mixtas, o se dediquen a cualquier tipo de actividad económica y sector; y (iii) para la mejora de la seguridad vial, la movilidad y el transporte en la RD, es necesario contar con el concurso de las empresas y de los trabajadores, para lo cual es preciso el desarrollo de planes laborales de seguridad vial y movilidad que compartan unos objetivos comunes que permitan minimizar las víctimas en accidentes de tráfico, favorezcan la circulación y promuevan el cambio hacia una movilidad más sostenible.
- 1.8 Estos planes laborales se configurar como un conjunto de herramientas de definición de procesos organizativos e implantación de acciones y desarrollo de actuaciones que tienen como objetivo la mejora de la movilidad, desde el convencimiento de que una movilidad sostenible debe ser necesariamente segura con la definición de recursos para un desplazamiento seguro y, como resultado, una reducción de la accidentalidad vial, así como las lesiones y mortalidad derivada de los mismos.
- 1.9 Para que los planes desarrollados por cada empresa guarden relación entre sí y con los objetivos de las leyes y decretos que los rigen, se hace necesaria la generación de una guía que establezca las directrices básicas para la formulación de estos. En este sentido se pone en evidencia la necesidad de apoyar al INTRANT, para que a través de conocimiento técnico especializado se diseñe y estructure esta guía metodológica. Lo anterior para que se cuente con un instrumento eficiente y de fácil utilización a la hora de construir cada uno de los planes, que por ley están obligados a adelantar las empresas.

¹⁴ 0,66% del total de licencias de conducir vigentes expedidas a diciembre de 2016.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar y asesorar al INTRANT en la formulación de una Guía Metodológica para la elaboración de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.

III. Actividades principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades.
- (i) El Consultor deberá revisar todo el marco jurídico y normativo que se ha desarrollado en torno a la seguridad vial, con el fin de establecer el alcance y condiciones específicas que deben cumplir los planes laborales de seguridad vial y movilidad a desarrollar por las empresas; de tal forma que estos contengan y cumplan con todos los requisitos descritos en la ley.
 - (ii) Analizar el ámbito de aplicación de los planes laborales, para de esta forma entender y conceptualizar de forma clara, hacia quien debe estar dirigida la guía metodológica que se pretende construir.
 - (iii) Adelantar un diagnóstico y evaluación de riesgos laborales de tránsito asociado a las condiciones de trabajo de una muestra significativa y general de empresas obligadas a implementar este tipo de planes; con el objetivo de conocer con exactitud el origen, nivel de exposición e importancia de los principales riesgos a que están expuestos los trabajadores en sus desplazamientos.
 - (iv) Consultar y recopilar información internacional sobre posibles guías desarrolladas en otros países y extraer de ellas las mejoras prácticas para viabilizar su adopción o ajuste a las condiciones particulares de la RD.
 - (v) Hacer un análisis de actores y factores intervinientes en la definición del alcance de los planes laborales, de tal forma que los mismos abarquen un espectro alto de las circunstancias y elementos que puedan influir a la hora de proponer acciones seguras para la movilidad de los trabajadores.
 - (vi) A partir de la experiencia propia del consultor, de los análisis desarrollados de la información existente y de posibles entrevistas que desarrolle a diferentes gremios empresariales y laborales, así como a entidades estatales y privadas, construir un borrador de guía metodológica para la elaboración de planes laborales de seguridad vial y movilidad, que deberá contemplar todos los aspectos técnicos, jurídicos y operativos que viabilicen su implementación en el contexto institucional de la RD.
 - (vii) Incluir dentro de la guía aquellas medidas generales y específicas, así como recomendaciones, que puedan aportar a la construcción de los planes laborales y que puedan servir de base para el desarrollo de acciones viables desde el punto de vista económico y operativo para las empresas.
 - (viii) Establecer al interior de la guía la necesidad de implementar mecanismos que sirvan de evaluación y monitoreo, de tal forma que se logren obtener indicadores que permitan hacer seguimiento a las tasas de siniestralidad y demás factores que impactan en la consecución de mejores resultados en material de seguridad vial.
 - (ix) El consultor participará en las distintas misiones y reuniones virtuales y, eventualmente presenciales, que se organizarán con los equipos del

INTRANT y del BID para la consecución de los objetivos establecidos en los presentes TdR y para el desarrollo del proceso de socialización de la guía al interior de las entidades que se determinen.

- (x) Con base en las actividades citadas objeto de esta consultoría, el consultor emitirá su concepto técnico y recomendaciones, de tal forma que se puedan soportar los diferentes lineamientos incluidos en la guía.
- (xi) El consultor deberá participar activamente en las teleconferencias o reuniones organizadas por el INTRANT y/o el BID, en las que participen los equipos técnicos de ambas partes.
- (xii) El consultor, producto de sus actividades de consultoría, entregará al BID en medio magnético y físico los conceptos técnicos solicitados y el documento definitivo de guía metodológica para la elaboración de planes laborales de seguridad vial y movilidad, después de hacer los respectivos ajustes que se deriven del proceso de socialización. De igual modo se podrá solicitar presentar estos conceptos técnicos y resumen ejecutivo de la guía en formato de presentación (PPT).
- (xiii) La información suministrada al Consultor es de carácter confidencial y no podrá ser compartida ni reproducida por ningún motivo.

IV. Entregables

4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:

- (i) **Plan de trabajo:** El consultor entregará un informe que contiene el plan de trabajo, metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato.
- (ii) **Primer informe:** El consultor entregará un concepto técnico tras la revisión del marco normativo actual, la construcción del diagnóstico y el análisis de experiencias internacionales similares, en la construcción de guías metodológicas similares.
- (iii) **Segundo informe:** El consultor entregará un borrador de la guía metodológica para la elaboración de planes laborales de seguridad vial y movilidad, según lo establecido en las actividades descritas anteriormente, así como los diversos conceptos técnicos solicitados tras su participación en reuniones, misiones y sesiones con los equipos del BID y el INTRANT.
- (iv) **Informe final:** El consultor entregará la versión final de la guía metodológica para la elaboración de planes laborales de seguridad vial, tras el proceso de socialización con las diferentes entidades involucradas. Así mismo entregará las presentaciones y demás elementos que permitan el desarrollo de estos procesos de socialización.

4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
 - (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Plan de Trabajo.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del primer informe.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 50% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

- 6.1 **Ciudadanía:**
 - (i) [para **PEC nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
 - (ii) [para **PEC internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- 6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.
- 6.3 **Educación:** ingeniero, economista o similar con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato.
- 6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 10 años de experiencia en el desarrollo de políticas públicas en materia de seguridad vial. Se exigirá experiencia en administraciones públicas que hayan desarrollado planes de acción para el desarrollo de políticas en materia de seguridad vial. Debe tener excelentes habilidades organizacionales y de comunicación. También se requiere experiencia en cuanto a participación en el desarrollo de reformas o programas relacionadas con la seguridad vial. Finalmente se valorará positivamente además la experiencia en RD y el conocimiento de la región, además del manejo y entendimiento de las políticas en materia de seguridad vial en el país.
- 6.5 **Idiomas:** español.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
 - (i) **Tipo de contrato y modalidad:** consultoría individual, por producto PEC.
 - (ii) **Duración del contrato:** 90 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 10 meses.
 - (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
 - (iv) **Ubicación:** consultoría externa.

(v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

(vi) **Requisitos:** debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

ESTUDIO DE INICIATIVAS PILOTO PARA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS

(DR-T1216)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 En la República Dominicana (RD) el transporte automotor es uno de los mayores generadores de contaminación ambiental, reflejada en emisiones de CO₂ y material particulado. Adicionalmente, el sector es el mayor responsable del consumo de hidrocarburos, correspondiéndole el 41% del total del país (Agencia Internacional de Energía, 2010); mientras la estructura de consumo de combustible se distribuye un 41% en los vehículos particulares, 31% por las motocicletas particulares y de servicio motoconcho, 16% por el transporte de carga y el restante 12% correspondiente a los “jeep”.
- 1.2 En el Gran Santo Domingo (GSD) el total de emisiones de CO₂ por viajero y habitante está en promedio en 128g para todos los modos de transporte. Las emisiones de los carros privados sobrepasan las emisiones de los otros modos¹⁵ y son menos eficientes por el hecho que tienen un promedio de pasajeros bajo de 1,4 personas por vehículo. En este sentido emiten más por pasajero que los buses/guagua. Estos últimos, aun emitiendo mucho más por vehículo, representan menos emisiones por pasajero porque suelen transportar 20 personas a la vez.
- 1.3 A lo anterior se suma una motorización en constante crecimiento que impacta drásticamente en los indicadores de calidad del aire y de contaminación. Durante el período 2005-2016, el parque vehicular nacional creció en promedio un 6,8% anual; mientras la tasa vehicular por mil habitantes fue de 362 en el año 2015, equivalente a un 72% de la tasa en Latino América y el Caribe¹⁶. Se estima que del parque vehicular privado total el 31,2% se encuentra en el distrito nacional¹⁷ y el 15,9% en la provincia Santo Domingo, para un total de 1,8 millones de vehículos en el GSD (Systra, 2018).
- 1.4 El Gobierno de la República Dominicana (GdRD), en línea con su Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 (END) y con el ánimo de cumplir con la INDC propuesta por el país de reducción de un 25% de las emisiones del año base para el 2030, ha propuesto y viene impulsando la transición de los vehículos diésel y gasolina a tecnologías más limpias, a través de una estrategia ambiciosa y significativa para abordar los problemas de contaminación del aire y reducir la huella de carbono del transporte urbano.
- 1.5 En tal sentido, uno de los primeros pasos y tal vez el que permite tener una hoja de ruta clara, fue la definición de un Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica, el cual busca dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad relacionados con la protección al medio ambiente, la reducción

¹⁵ Los carros suman un 56% de las emisiones actuales, seguidos por los conchos (16%) y los buses/guagua (15%).

¹⁶ Informe de la Seguridad Vial en Las Américas (2016).

¹⁷ Corresponde al área específica de la capital y alberga el 33% de la población del GSD, en un área equivalente al 10% de la región metropolitana.

del impacto negativo de la circulación de los vehículos de combustión interna y la promoción del uso eficiente de los recursos energéticos en el transporte automotor. De manera concreta los objetivos del plan son:

- (i) Viabilizar la masificación de vehículos con energías renovables, en el marco de los compromisos para reducir las emisiones GEI y las aspiraciones que tiene el país para disminuir la dependencia de importaciones de combustibles.
- (ii) Retirar obstáculos regulatorios, en particular, en el sector energía y transporte, permitiendo la participación de nuevos agentes que impulsen la movilidad eléctrica sin perjuicio de afectar las concesiones actuales.
- (iii) Integrar la adaptación legislativa necesaria para la correcta implementación de la infraestructura de carga en el entorno urbano y en carreteras.
- (iv) Promover el despliegue de infraestructura de carga adecuada, suficiente, eficiente y de bajo impacto ambiental.
- (v) Consolidar la coordinación interinstitucional aprovechando las plataformas de diálogo existentes y capacidades profesionales del sector público y privado.
- (vi) Impulsar la transformación tecnológica por medio de metas para una introducción gradual de vehículos eléctricos registrados del sector público y privado.

- 1.6 En línea con el último objetivo y aunado a la política de estado de usar energías limpias, se ha planteado como meta que para el 2030 el 30% de la flota de automotores y el 20% de las motocicletas de uso oficial sean eléctricos, lo que corresponde a unos 60.000 automóviles, camionetas y yipetas, y cerca de 145.000 motocicletas. Así mismos para 2050 se espera que estos porcentajes crezcan hasta el 100% lo que equivaldría a un total de alrededor de 340.000 automóviles y 1.600.000 motocicletas. Estas metas ambiciosas representarían que para 2050 se tenga una reducción en el consumo de combustible de 657 millones de litros por año; además de unas emisiones evitadas por año de CO₂ de 871 kt.
- 1.7 Para conseguir estos objetivos, es necesario avanzar de la mano con varias entidades públicas en la definición de parámetros, características, pilotos y demás requerimientos necesarios para poder adoptar flotas eléctricas. Por lo anterior, se hace necesaria la contratación de un consultor experto en la materia, que permita desarrollar estudios detallados que ayuden a soportar de manera técnica y financiera la implementación de vehículos eléctricos en instituciones públicas de la RD.

II. Objetivo

- 2.1 Acompañar y asistir al GdRD en la implementación de proyectos de flotas eléctricas dentro de las instituciones públicas. Para alcanzar este objetivo general, la consultoría se propone evaluar la factibilidad técnica, económica y financiera de la operación de vehículos eléctricos para uso institucional, e identificar las condicionantes que permitirán una exitosa implementación de esta tecnología.

III. Actividades principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades generales.
- (i) Establecer un diagnóstico del potencial para electrificar las flotas de vehículos de algunas instituciones públicas.
 - (ii) Identificar las instituciones con mayor potencial para uso de vehículos eléctricos a batería.
 - (iii) Evaluar el desempeño de los vehículos eléctricos propuestos para seleccionar la tipología más apropiada según las necesidades de cada entidad.
 - (iv) Evaluar alternativas y establecer los modelos de negocio y mecanismos de financiación más factibles y viables para la masificación de vehículos eléctricos dentro del sector público dominicano.
 - (v) Definir las especificaciones técnicas para la adquisición de la flota eléctrica, sistema de carga, infraestructura de suministro de energía, así como de las mejoras adecuaciones en infraestructura que sean necesarias para la implementación del servicio.
 - (vi) Diseñar un sistema de seguimiento de los indicadores de la operación de los vehículos eléctricos y sus sistemas de carga.
 - (vii) Identificar y estructurar tres proyectos piloto en diferentes entidades públicas y con características diferentes.
 - (viii) Realizar acompañamiento, transferencia de conocimiento y capacitación al personal de las entidades públicas seleccionadas para la gestión, operación y mantenimiento de la flota eléctrica.
- 3.2 Las actividades clave de la consultoría son:
- (i) Análisis del mercado local: El consultor llevará a cabo evaluaciones de las posibles oportunidades y restricciones para la adquisición e incorporación de vehículos eléctricos en entidades públicas de la RD.
 - (ii) Análisis del potencial de las entidades y flotas a ser electrificadas y determinación de las tipologías más apropiadas: Esta etapa debe permitir identificar las condiciones particulares de operación de las flotas institucionales en varias entidades públicas del país. Estas condiciones deberán permitir identificar cuáles son las instituciones más aptas para una operación de vehículos eléctricos.
 - (iii) Definir los requerimientos y los costos de infraestructura de carga necesarios para la implementación de una flota eléctrica.
 - (iv) Análisis de la viabilidad técnica, económica y financiera: El consultor desarrollará un análisis de rentabilidad de las tecnologías eléctricas que se podrían usar para reemplazar las tecnologías actuales o que se podrían comprar para los nuevos servicios, y estudiará las diferencias de rentabilidad para establecer prioridades en el gasto público.
 - (v) Análisis de modelos de negocio y recomendación del (de los) mecanismo(s) de financiación: con base al contexto local, la consultoría analizará alternativas para impulsar la financiación de flotas institucionales eléctricas.
 - (vi) Matriz de riesgos y estrategia de implementación: con base en la recomendación de la consultoría, se diseñará en mayor detalle el mecanismo de financiación y la estrategia de implementación.

- (vii) Propuesta de pruebas piloto y de seguimiento de la operación: dentro del servicio de consultoría, se deberán desarrollar pruebas piloto en diferentes entidades para conocer detalles de la operación y sus sistemas de cargas, con el objetivo de recabar la mejor información para futuras estimaciones de costos de inversión, operación y mantenimiento.
- (viii) Términos de referencia para una posible licitación de la flota eléctrica y sistema de carga: La consultoría llevará a cabo la definición de las especificaciones técnicas para adquisición de la flota eléctrica y sus sistemas de carga.

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
 - (i) **Producto 1:** informe 1 “Diagnóstico inicial” correspondiendo a las actividades clave i y ii.
 - (ii) **Producto 2:** informe 2 “Viabilidad técnica, económica y financiera” correspondiendo a las actividades clave iii, iv y v.
 - (iii) **Producto 3:** informe 3 “Hoja de ruta para implementación” correspondiendo a las actividades clave vi, viii y viii.
 - (iv) **Producto 4:** informe y taller final para difusión y socialización de todos los análisis y los resultados y socialización.
- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 5.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 5.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
 - (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación Producto 1.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Producto 2.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Producto 3.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Producto 4.

VI. Calificaciones

- 6.1 **Ciudadanía:**

- (i) [para PEC **nacionales**] Eres ciudadano/a de [inserte el nombre del país] o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en [inserte el nombre del mismo país].
 - (ii) [para PEC **internacionales**] Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- 6.2 **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.
- 6.3 **Educación:** Ingeniero, economista o similar con estudios de postgrado en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato.
- 6.4 **Experiencia:** el consultor debe contar con más de 10 años de experiencia temas de estructuración, gestión y seguimiento a proyectos de Transporte. Se requiere adicionalmente conocimiento en estructuración técnicas y operación de flotas de vehículos institucionales. Experiencia en gestión, seguimiento y operación de sistemas de transporte; así como conocimiento en el diseño de proyectos de movilidad eléctrica y de tecnología de vehículos eléctricos. Se valorará positivamente la experiencia y conocimiento adicional sobre la adquisición y financiación de vehículos eléctricos.
- 6.5 **Idiomas:** español.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** consultoría individual, por producto PEC.
 - (ii) **Duración del contrato:** 80 días de trabajo efectivo, no necesariamente consecutivos contados en un periodo de 10 meses.
 - (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
 - (iv) **Ubicación:** consultoría externa.
 - (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.
 - (vi) **Requisitos:** debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución

de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

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. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

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 BID, BID Invest, o FOMIN 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 VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
DIVISIÓN DE TRANSPORTE
DESARROLLO DE PILOTOS DE OPERACIÓN EFICIENTE EN EL TRANSPORTE DE
CARGA
(DR-T1216)
TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial, la República Dominicana (RD) se situó en 2018 en la posición 87 de 160 economías en el ranking mundial y la 12 de 23 economías a nivel regional. Cuenta con la misma puntuación general que el promedio de la región de América Latina y el Caribe (2,66); sin embargo, es una puntuación inferior al promedio para países de ingreso similar (2,76).
- 1.2 En lo que respecta específicamente a “competencia de servicios logísticos” el desempeño es menor, tendencia que se viene presentando desde 2016¹⁸, lo que evidencia la necesidad de acometer mejoras estructurales en este campo. Dentro de las deficiencias se destacan aquellas relacionadas con el Transporte Automotor de Carga (TAC), lo cual afectan la productividad del sector, encarecen los costos de transporte y limitan el desarrollo logístico del país.
- 1.3 Para este subsector, la organización industrial está soportada en gremios sindicales, con efectos desfavorables como la atomización empresarial¹⁹, la sobreoferta vehicular²⁰, la obsolescencia de la flota transportadora²¹ y la baja eficiencia operativa²². La Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO)²³, ejerce un papel dominante, mediante prácticas tales como la repartición de mercados, la asignación de cupos, el control de acceso de vehículos de carga a nodos de origen y destino, así como la fijación unilateral del precio del servicio.
- 1.4 Este modelo ha generado distorsiones de mercado, en donde el servicio carece de regulación técnica y económica²⁴ y los sindicatos tienen el control

¹⁸ Aunque todos los indicadores con los cuales se mide este índice mostraron una caída en el periodo 2014-2016, para 2018 el país tuvo mejoras en *Envíos Internacionales* que mejoró su puntuación en 3.75%; junto con *Infraestructura* subiendo 6 posiciones.

¹⁹ Las empresas están compuestas mayoritariamente por transportistas individuales y pequeños propietarios, donde la contratación se realiza de manera verbal y la forma de pago es por flete (viaje) o por volumen de carga.

²⁰ Para el año 2017 había un total de 418.573 unidades.

²¹ La edad promedio de la flota de transporte de carga se estimaba en 21 años, superior al promedio para América Latina y el Caribe estimada en 15 años (BID, 2018).

²² Los miembros asociados a sindicatos reportan productividades entre 5.000 y 17.000 km/ud/año (BID, 2015), valores mucho más bajos que los promedios de la región (54.400), y que son consecuencia del sistema de turnos rotativos establecido por los sindicatos que condiciona que el tamaño de la flota esté en función de la demanda.

²³ FENATRADO manifiesta contar con cerca de 35.000 asociados, entre propietarios y conductores, que operan 26.000 unidades de carga. Presta cerca del 80% del servicio de transporte terrestre de carga. El restante 20% es realizado por empresas que utilizan sus propios vehículos para transportar sus mercancías.

²⁴ No existe un sistema actualizado de registro y revisión técnica vehicular, ni un programa de control de pesos y dimensiones soportado en un adecuado censo vehicular.

total del servicio²⁵. Como resultado, los costos del TAC no son competitivos respecto de otros países de la región. El país es el cuarto con el precio tonelada-km más alto por carga con USD 0,14 por ton-km, en contraste con USD 0,12 por ton-km para América Latina (BID, 2013).

- 1.5 En este sentido, durante la última década los diferentes entes públicos vinculados a la mejora de la competitividad del comercio exterior en RD, han actuado de forma coordinada y sistemática en la identificación de los cuellos de botella y restricciones que condicionan su eficiencia y productividad.
- 1.6 El Consejo Nacional de Competitividad (CNC), con el apoyo del Banco, ha tenido un liderazgo destacado en la identificación de los problemas y en la búsqueda de soluciones en la operativa del transporte y la logística nacional, como palanca para incrementar los flujos de comercio y reforzar el papel *hub* de RD en la región del Caribe y Mesoamérica. La participación del CNC y del BID en la formulación del Plan Nacional de Logística (PNL), y en los recientes estudios orientados a establecer una plataforma de costos referenciales de las cadenas logísticas dominicanas, han confirmado la importancia de asegurar la fluidez y la eficiencia desde una visión integral de la secuencia de costos y tiempos de servicio, considerando tanto la mejora de los procesos, como la provisión de infraestructura y la accesibilidad de forma integrada.
- 1.7 Dentro del avance hacia un esquema de operaciones integral, los estudios recientes también han evidenciado la necesidad de realizar actuaciones concretas, que cuenten con el respaldo consensuado de los sectores público y privado, y que permitan obtener mejoras a muy corto plazo, con un efecto positivo para el conjunto del sector.
- 1.8 Uno de los elementos críticos a tener en cuenta para la mejora inmediata de la eficiencia en las diferentes cadenas de comercio, es la importancia de los nodos logístico, en donde se concentran los principales puertos nacionales y el aeropuerto, y donde están la mayoría de las instalaciones logísticas y operadores a nivel nacional.
- 1.9 La concentración de la actividad logística en estos nodos se ha producido en paralelo al crecimiento de las áreas urbanas y, consecuentemente, se ha ido generando un progresivo aumento de los conflictos en el ámbito de la movilidad, que afectan la productividad de los transportistas y a la operativa eficiente de los puertos, a la vez que causan riesgos de seguridad vial a los ciudadanos, aumento de la congestión, e inhiben el normal desarrollo de las actividades urbanas.
- 1.10 Lo anterior lleva a plantear la necesidad de formular un esquema de accesibilidad que tenga en cuenta la complejidad de cada entorno, de tal forma que se facilite un encaminamiento de las mercancías desde y hacia los puertos que pueda desarrollarse de forma eficiente, sin afectar la movilidad y la seguridad de las personas.
- 1.11 Las condiciones actuales de la operación pueden verse igualmente afectadas por diferentes proyectos de infraestructura u operativos, que actualmente están en marcha o está previsto que se inicien próximamente. En este sentido, también es importante que se defina una estrategia con medidas concretas, que contemplen la problemática actual y su evolución previsible, y que cuenten

²⁵ El Gobierno reguló los precios del transporte carretero de carga hasta 1990, cuando la regulación fue transferida a los sindicatos, que desde entonces fijan de forma autónoma las tarifas de los trayectos de transporte dentro del país.

con la validación de los principales agentes públicos y privados para su posterior implementación.

- 1.12 En el contexto anterior, el gobierno requiere del apoyo de una firma especializada en infraestructura y operaciones de transporte y logística, y con amplio conocimiento de la realidad del sector transportista y de los puertos y aeropuertos en RD; así como de los proyectos y acciones que actualmente lleva a cabo el CNC, para que brinde asistencia técnica en la realización de pilotos para la mejora de la accesibilidad en los principales nodos logístico de país.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de la consultoría es realizar pruebas piloto que permitan identificar las condiciones de prefactibilidad para la implementación de esquemas de enrutamiento eficiente, para el acceso del transporte terrestre a varios nodos logísticos del país. Los esquemas piloto deberán contemplar todas las acciones que puedan coadyuvar a la mejora de los tiempos de la operativa actual, al aumento de la eficiencia de los terminales portuarios, la reducción de accidentes, el incremento de las condiciones de seguridad, y el menor impacto del transporte de carga en la movilidad urbana.
- 2.2 Los objetivos específicos que se persiguen son:
 - (i) Entender la problemática actual de acceso a algunos de los principales nodos logísticos del país.
 - (ii) Comprender los planes de actuación previstos en la operación y accesos a algunos puertos y aeropuertos, y en la estructura de movilidad de sus regiones adyacentes, y sus efectos potenciales sobre el sistema logístico nacional.
 - (iii) Identificar los elementos que limitan la eficiencia del enrutamiento y formular una estrategia integral que contemple actuaciones concretas en procesos, regulación, mejoras físicas en los accesos, tecnología y gestión.
 - (iv) Realizar ejercicios piloto sobre los impactos previsibles y la aceptación de las medidas propuestas, para establecer su viabilidad y priorizarlas.
 - (v) Definir una hoja de ruta con actividades, responsables y plazos concretos para llevar a cabo la implantación de las medidas priorizadas a corto y mediano plazo.

III. Actividades Principales

- 3.1 Producto 1: Plan de trabajo. Deberá presentarse un cronograma con las actividades, tiempos y recursos, así como la metodología que se va a emplear para poder generar los productos que se le han encomendado realizar.
- 3.2 Producto 2: Análisis de la situación actual y evolución esperada de las condiciones de acceso a los terminales portuarios (marítimos y aéreos) de los nodos logísticos seleccionados, que contenga:
 - (i) Análisis del contexto del transporte y la logística a los terminales portuarios y aeroportuarios del nodo seleccionado: descripción de las instalaciones existentes, rutas de acceso, conflictos con la movilidad y las actividades urbanas, y riesgos a futuro.

- (ii) Evaluación de las propuestas de intervención urbana y circulatoria que podrían afectar a la accesibilidad portuaria a corto y mediano plazo.
 - (iii) Evaluación de la eficiencia y la operativa portuaria actual, y de los procesos aduanales e identificación de puntos críticos y de mejora.
 - (iv) El análisis de diagnóstico y problemáticas se realizará de modo complementario mediante entrevistas con actores clave, previamente identificados, contando con el apoyo del BID y de competitividad en la coordinación de las reuniones.
- 3.3 Producto 3: Definición de una estrategia de actuación integral por nodo, en la que se incluirán las siguientes actividades:
- (i) Formulación de una estrategia integral que cumpla con los objetivos de mejora de la eficiencia del transporte de carga hacia los puertos y reducción de los conflictos con la movilidad urbana.
 - (ii) Detalle de las actuaciones concretas a realizar, que deberá contemplar, entre otras, medidas de gestión de tráfico, implementación de plataformas tecnológicas, declaración aduanal anticipada, costo horario de los peajes, actuaciones físicas sobre los corredores de acceso, institucionales, regulaciones de paso, etc.
- 3.4 Producto 4: Realización de ejercicios piloto de validación de la propuesta y Hoja de Ruta de la Implantación, en el que deberán cubrirse los siguientes contenidos mínimos:
- (i) Selección de los actores públicos y privados que participarán en cada ejercicio piloto, entre los que deberán incluirse, al menos, el CNC, Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), la Dirección General de Aduanas, y los operadores portuarios.
 - (ii) Análisis comparativo de la situación sin proyecto, versus piloto implementado y priorización consensuada de las actuaciones por plazos.
 - (iii) Propuesta de una hoja de ruta para la implementación de las propuestas priorizadas, en la que se incluya la definición de responsabilidades y los plazos asignados a las diferentes actividades que deberán acometerse para su puesta en servicio.
- 3.5 Producto 5: actividades complementarias de apoyo, entre las que se incluyen:
- (i) Acompañamiento al desarrollador de sistemas encargado de la implementación de la plataforma de costos logísticos.
 - (ii) Apoyo al diálogo estratégico del BID con INTRANT y el CNC para seguir aportando en el proyecto de formalización con el Sindicato de Transportistas de Carga.
 - (iii) Desarrollar una nota técnica publicable, basada en ejemplos análogos del Banco, sobre la plataforma de costos referenciales, que incluya los resultados de los pilotos de formalización.

IV. Entregables

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, la empresa consultora deberá presentar los siguientes informes:
- (i) **Informe 1.** Plan de trabajo que contiene metodología y recursos necesarios para la ejecución del contrato. A presentar a los 30 días de la firma del contrato.

- (ii) **Informe 2.** Informe parcial de actividades contentivo del análisis de la situación actual y la evolución previsible de las condiciones de acceso a los puertos de los nodos logísticos seleccionados en conjunto con el CNC y el INTRANT. El informe deberá ser presentado a los tres meses de haber iniciado la consultoría.
 - (iii) **Informe 3.** Informe parcial de actividades incluyendo las propuestas de una estrategia integral con medidas concretas de actuación y definición de los elementos de soporte. El informe deberá ser presentado a los 8 meses de haber iniciado la consultoría.
 - (iv) **Informe 4.** Informe de resultados de los ejercicios piloto de validación de la propuesta, con el detalle de la hoja de ruta para la implantación y la nota técnica publicable sobre la plataforma de costos referenciales. El informe deberá ser presentado a los 12 meses de haber iniciado la consultoría.
- 4.2 Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

V. Cronograma de pagos

- 7.4 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 7.5 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.
- (i) **Primer pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 1- plan de trabajo.
 - (ii) **Segundo pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 2.
 - (iii) **Tercer pago** equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 3.
 - (iv) **Cuarto pago** equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Informe 4.

VI. Calificaciones

- 6.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios técnicos y financieros en el sector transporte, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.
- 6.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios vinculados al análisis económicos y financieros en el transporte de carga.
- 6.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá estar conformado por tres especialistas con experiencia probada en estudios y

análisis técnicos y económicos para proyectos de transporte de carga. Se valorará la experiencia previa en RD.

- (i) **Especialista técnico.** Profesional en ingeniería o economía con estudios de postgrado en logística o en áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 10 años en temas de estructuración técnica de proyecto de transporte, gestión y seguimiento a proyectos relacionados con transporte de carga; diseño de esquemas y procesos asociados a la optimización de procesos logísticos.
- (ii) **Especialista económico y financiero.** Profesional en economía y/o finanzas con estudios de postgrado en finanzas o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 8 años en temas de estructuración financiera y tarifaria de proyecto, gestión y seguimiento a proyectos de transporte; estimación de costos de transporte de carga y procesos logísticos.
- (iii) **Especialista jurídico.** Profesional en derecho con estudios de postgrado en derecho privado o áreas afines a los temas relacionados con el objeto del contrato. Se requiere una experiencia general mínima de 8 años en temas de derecho comercial, portuario y logístico; así como en contratación pública y derecho privado.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) **Tipo de contrato y modalidad:** Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- (ii) **Duración del contrato:** 12 meses.
- (iii) **Fecha de inicio:** por definir.
- (iv) **Ubicación:** Consultoría externa.
- (v) **Persona responsable:** Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

Supervisión de informes: La División de Transporte (INE/TSP) tendrá la responsabilidad técnica de la ejecución del contrato a cargo de Manuel Rodríguez Porcel (MARODRIGUEZ@iadb.org), Especialista Senior de Transporte (TSP/CPE) con el apoyo del CNC y el INTRANT de RD.