

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

CONSULTORÍA SOBRE EL ESTUDIO DE PREINVERSIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE PROYECTOS DE CORREDORES VIALES SEGUROS

(PE-T1506)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 En los 10 años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la Resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030. Este objetivo es alcanzable, en todos los entornos, si todos los países aplican las soluciones existentes con un enfoque de sistema seguro durante los próximos 10 años.
- 1.2 La División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en alineación con la visión 2025 del Grupo BID, en su primer enfoque "Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" busca fomentar intervenciones y políticas que permitan promover infraestructura adecuada para corredores viales seguros y accesibles, y fortalecer el modelo organizacional de la seguridad vial en el Perú.
- 1.3 Los siniestros de tránsito están posicionados como la principal causa de muerte en América Latina y el Caribe (ALC). La inseguridad vial afecta a todos los ciudadanos, sus consecuencias son inmediatas y visibles, además de generar un costo social y económico. En el Perú, la tasa de fallecidos en 2019 por cada 100 mil habitantes fue de 9,6. La tasa de fallecidos en el 2020 disminuyó en 31,3% con respecto al 2019, mientras que, en el 2021, producto de la eliminación progresiva de las restricciones de movilización por la COVID 19, se incrementó en 24,3% con respecto al 2020¹.
- 1.4 Con el fin de mejorar el sistema de gestión de infraestructura vial en el Perú, en el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente de la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Multimodal. La DSV está encargada de impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial en el marco de la política nacional en materia de transporte y demás instrumentos de seguridad vial asociados a esta. A pesar de los esfuerzos realizados por el MTC, no se ha conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo, y no se ha logrado revertir esta tendencia.

¹ [Informe de víctimas fatales en siniestros de tránsito](#), Dirección de Seguridad Vial, 2021.

- 1.5 Desde el año 2020, el BID y la DSV, vienen colaborando en actividades que se inscriben en los pilares de infraestructura segura, movilidad urbana y políticas públicas con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. En este sentido, el BID impulsó la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), además realizó asistencia en el desarrollo de normativas de gestión, limitación de velocidades, apoyó en la elaboración de la política nacional de seguridad vial, análisis institucional y acciones de fortalecimiento técnico, que han tenido impacto en el posicionamiento de la seguridad vial en el MTC.
- 1.6 En este contexto el mejoramiento en el diseño y la ejecución de proyectos de infraestructura vial constituyen un factor clave para la reducción de la accidentabilidad.
- 1.7 A fin de implementar corredores viales seguros, se requiere contar con los servicios de un contractual que formule y diseñe la prefactibilidad de estos corredores.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de la consultoría es apoyar a la DSV en la mejora de la calidad de diseño y eficiencia de la infraestructura, así como perfeccionar la coordinación entre las entidades del Estado, para los cuales se realizará el estudio de preinversión y la formulación de un programa de inversión de seguridad vial, considerando los parámetros y metodología de Invierte.Pe.
- 2.2 Los corredores seguros deberán demostrar su efectividad gracias a la acción coordinada y multisectorial, buscando establecer un ecosistema de trabajo, el intercambio de datos y conocimiento con el objetivo de construir rutas más eficientes que adopten tecnologías digitales en el sector.
- 2.3 Asimismo, la consultoría buscará implementar las actividades de supervisión y monitoreo necesarios para generar corredores viales seguros, sostenibles y resilientes.

III. Actividades principales

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos.
 - (i) **Actividad 1. Elaboración de un plan de seguridad vial.** Este estudio busca identificar puntos críticos de mayor accidentabilidad, incluyendo mapas de accidentabilidad en la red de estudio. Además, se deberá realizar análisis de causas asociadas y propuestas de mejora.
 - (ii) **Actividad 2. Priorización de proyectos piloto.** Determinar los proyectos piloto en los que se realizarán las intervenciones que se financiarán. Estas mejoras de infraestructura proporcionarán las herramientas para replicar mejoras en otros corredores regionales y urbanos.
 - (iii) **Actividad 3. Estudios técnicos para el diseño y planificación de corredores con enfoque inclusivo.** Los estudios deben estar orientados a diseños que cubran las necesidades de todos los usuarios: peatones, ciclistas, motociclistas, automóviles, camiones y autobuses, asegurándose

que los requerimientos de función, velocidad, asignación del espacio viario y diseño estén incorporados.

- (iv) **Actividad 4. Propuesta e implementación de sistemas inteligentes de transporte para la gestión de la velocidad, relevamiento de información y reducción de los accidentes de tránsito.**
 - (v) **Actividad 5. Propuesta con recomendaciones para diseño de los componentes institucionales, de políticas y fortalecimiento institucional.**
 - (vi) **Actividad 6. Supervisión y monitoreo.** Realizar auditorías de seguridad vial en las vías existentes.
- 3.2 Para el desarrollo de las actividades mencionadas, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), proporcionará a la firma consultora todo tipo de información necesaria sobre el proyecto.

IV. Entregables

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, la empresa consultora deberá presentar los siguientes informes:
- (i) **Entregable 1.** Plan de trabajo. El informe deberá ser presentado al mes de haber iniciado la consultoría.
 - (ii) **Entregable 2.** Entregable relacionado con la actividad 1. El informe deberá ser presentado al segundo mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iii) **Entregable 3.** Entregable relacionado con la actividad 2. El informe deberá ser presentado al cuarto mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iv) **Entregable 4.** Entregable relacionado con la actividad 3. El informe deberá ser presentado al quinto mes de haber iniciado la consultoría.
 - (v) **Entregable 5.** Entregable relacionado con la actividad 4. El informe deberá ser presentado al octavo mes de haber iniciado la consultoría.
 - (vi) **Entregable 6.** Entregable relacionado con la actividad 5. El informe deberá ser presentado al noveno mes de haber iniciado la consultoría.
 - (vii) **Entregable 7.** Entregable relacionado con la actividad 6. El informe deberá ser presentado al décimo mes 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 entregable 1.
 - (ii) Segundo pago equivalente al 15% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 2.
 - (iii) Tercer pago equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.
 - (iv) Cuarto pago equivalente al 15% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 4.
 - (v) Quinto pago equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 5.
 - (vi) Sexto pago equivalente al 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 6.
 - (vii) Séptimo pago equivalente al 10% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 7.

VI. Calificaciones

- 6.1 Se requiere una firma consultora con experiencia de al menos 10 años en estudios de ingeniería en el sector transporte. 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 de preinversión en proyectos de ingeniería relacionados en el sector transporte, preferiblemente en el país relacionado con la Cooperación Técnica.
- 6.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá estar conformado por tres especialistas con experiencia probada en estudios de preinversión en proyectos de ingeniería relacionados al sector transporte.
- (i) **Analista junior.** Profesional con título de ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía o afines, con mínimo tres años de experiencia.
 - (ii) **Analista senior.** Profesional con título de ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía o afines, con mínimo siete años de experiencia, con estudios de postgrado en áreas afines al objetivo del contrato.
 - (iii) **Director de proyectos.** Profesional con título de ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía o afines, con mínimo 10 años de experiencia, con estudios de postgrado en áreas afines al objetivo del contrato.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) Tipo de contrato y modalidad: Contratación de firma consultora, a suma alzada.
- (ii) Duración del contrato: doce meses.
- (iii) Fecha de inicio: 1 de julio de 2022.
- (iv) Ubicación: Lima. Perú.
- (v) Persona responsable: Rafael Capristan Miranda (rcapristan@iadb.org).
- (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

CONSULTORÍA PARA LA REALIZACIÓN DE GUÍAS METODOLÓGICAS PARA LA ELABORACIÓN PLANES DE SEGURIDAD VIAL Y PLANES DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS

(PE-T1506)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 En los 10 años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la Resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030. Este objetivo es alcanzable, en todos los entornos, si todos los países aplican las soluciones existentes con un enfoque de sistema seguro durante los próximos 10 años.
- 1.2 Las niñas y los niños, y la comunidad escolar, tienen derecho a trasladarse de manera segura a las instituciones educativas, por ello, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en conjunto con la iniciativa Share the Road (Comparte la Calle) apoyada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Fundación de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), impulsan la iniciativa Caminos Seguros a la Escuela en la región de América Latina y el Caribe (ALC), como una de las estrategias que se puede emplear para responder a los problemas de altos índices de siniestralidad vial que involucran a niñas y niños.
- 1.3 Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2014), las lesiones causadas por el tránsito son la segunda causa de muerte en el mundo entre niñas, niños y adolescentes entre 5 y 14 años de edad. La niñez no es tomada en cuenta a la hora de planificar las ciudades, por lo que el objetivo de los programas de Caminos Seguros a la Escuela alrededor del mundo es impulsar la creación de trayectos seguros en los entornos escolares, fomentando los modos activos de movilidad, como la bicicleta y caminar, así como la conectividad segura con rutas de transporte público.
- 1.4 Los entornos escolares son cada vez más inseguros. En efecto, la falta de seguridad vial y seguridad pública han contribuido a dificultar la movilidad en bicicleta y a pie, y a incrementar los viajes en vehículos motorizados particulares, como el automóvil y la motocicleta, generando congestión alrededor de las escuelas y externalidades negativas como contaminación sonora y del aire.
- 1.5 Con el fin de mejorar el sistema de gestión de infraestructura vial en el Perú, en el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente de

- la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Multimodal. La DSV está encargada de impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial en el marco de la política nacional en materia de transporte y demás instrumentos de seguridad vial asociados a esta. A pesar de los esfuerzos realizados por el MTC, no se ha conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo, y no se ha logrado revertir esta tendencia.
- 1.6 Desde el año 2020, el BID y la DSV, vienen colaborando en actividades que se inscriben en los pilares de infraestructura segura, movilidad urbana y políticas públicas con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. En este sentido, el BID impulsó la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), además realizó asistencia en el desarrollo de normativas de gestión, limitación de velocidades, apoyó en la elaboración de la política nacional de seguridad vial, análisis institucional y acciones de fortalecimiento técnico, que han tenido impacto en el posicionamiento de la seguridad vial en el MTC.
 - 1.7 En ese contexto se requiere financiar herramientas necesarias para incorporar el componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial urbana y rural con una perspectiva de sostenibilidad social y ambiental incluyendo estrategias para reducción de emisiones.
 - 1.8 Con la finalidad de generar estas herramientas, se requiere contar con los servicios de un contractual para la elaboración de guías metodológicas para la elaboración de planes de seguridad vial y planes de entornos escolares seguros.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de la consultoría es la realización de guías metodológicas para la elaboración de planes de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial urbana y rural, y planes de entornos escolares seguros urbanos y rurales. Estas herramientas participarán en el fortalecimiento de la estructura vial del país mediante la mejora de legibilidad de los corredores viales y fortalecimiento de la seguridad vial. La elaboración de estas guías deberá permitir a los gobiernos regionales y locales aplicar estrategias prácticas para la implementación de estos planes y metodologías de urbanismo táctico.

III. Actividades principales

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos.
 - (i) **Actividad 1.** Elaborar guías metodológicas para la elaboración de planes de seguridad vial regional desde una perspectiva de sostenibilidad social (igualdad de género) y ambiental incluyendo estrategias para reducción de emisiones.
 - (ii) **Actividad 2.** Realizar el estudio de indicadores específicos que permitan cuantificar características de la infraestructura de los corredores viales.
 - (iii) **Actividad 3.** Elaborar guías para planes de entornos escolares seguros. Este recurso deberá permitir guiar, promover el diseño y la implementación

de caminos seguros. Se deberá exponer elementos, herramientas y recomendaciones basadas en el contexto peruano.

- (iv) **Actividad 4.** Desarrollar dos proyectos piloto en coordinación con la DSV, el distrito y la comunidad escolar.
- 3.2 Para el desarrollo de las actividades mencionadas, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), proporcionará a la firma consultora todo tipo de información necesaria sobre el proyecto.

IV. Entregables

- 4.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, la empresa consultora deberá presentar los siguientes informes:
- (i) **Entregable 1.** Plan de trabajo. El informe deberá ser presentado al mes de haber iniciado la consultoría.
 - (ii) **Entregable 2.** Entregable relacionado con la actividad 1. El informe deberá ser presentado al segundo mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iii) **Entregable 3.** Entregable relacionado con la actividad 2. El informe deberá ser presentado al tercer mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iv) **Entregable 4.** Entregable relacionado con la actividad 3. El informe deberá ser presentado al cuarto mes de haber iniciado la consultoría.
 - (v) **Entregable 5.** Entregable relacionado con la actividad 5. El informe deberá ser presentado al quinto mes 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 entregable 1.
 - (ii) Segundo pago equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 2.
 - (iii) Tercer pago equivalente al 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.

- (iv) Cuarto pago equivalente al 35% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 4.
- (v) Quinto pago equivalente al 15% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 5.

VI. Calificaciones

- 6.1 Se requiere una firma consultora con experiencia de al menos 10 años en la realización de estudios técnicos de movilidad y seguridad vial. 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 de ingeniería relacionadas en el sector transporte en temas de movilidad y seguridad vial, preferiblemente en el país de referencia de la Cooperación Técnica.
- 6.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá estar conformado por tres especialistas con experiencia probada en estudios de ingeniería para proyectos de transporte.
 - (i) **Analista junior.** Profesional con título de ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía o afines, con mínimo tres años de experiencia.
 - (ii) **Analista senior.** Profesional con título de ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía o afines, con mínimo siete años de experiencia, con estudios de postgrado en áreas afines al objetivo del contrato.
 - (iii) **Director de proyectos.** Profesional con título de ingeniería civil, ingeniería de transporte, economía o afines, con mínimo 10 años de experiencia, con estudios de postgrado en áreas afines al objetivo del contrato.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
 - (i) Tipo de contrato y modalidad: firma consultora, a suma alzada.
 - (ii) Duración del contrato: seis meses.
 - (iii) Fecha de inicio: 1 de julio de 2022.
 - (iv) Ubicación: Lima. Perú.
 - (v) Persona responsable: Rafael Capristan Miranda (rcapristan@iadb.org).
 - (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

CONSULTORÍA SOBRE DISEÑO DE PROPUESTA INSTITUCIONAL PARA LA AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL

(PE-T1506)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 En los 10 años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030. Este objetivo es alcanzable, en todos los entornos, si todos los países aplican las soluciones existentes con un enfoque de sistema seguro durante los próximos 10 años.
- 1.2 La División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en alineación con la visión 2025 del Grupo BID, en su primer enfoque "Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" busca fomentar intervenciones y políticas que permitan promover infraestructura adecuada para corredores viales seguros y accesibles, y fortalecer el modelo organizacional de la seguridad vial en el Perú.
- 1.3 Los siniestros de tránsito están posicionados como la principal causa de muerte en América Latina y el Caribe (ALC). La inseguridad vial afecta a todos los ciudadanos, sus consecuencias son inmediatas y visibles, además de generar un costo social y económico. En el Perú, la tasa de fallecidos en 2019 por cada 100 mil habitantes fue de 9,6. La tasa de fallecidos en el 2020 disminuyó en 31,3% con respecto al 2019, mientras que, en el 2021, producto de la eliminación progresiva de las restricciones de movilización por la COVID 19, se incrementó en 24,3% con respecto al 2020².
- 1.4 Con el fin de mejorar el sistema de gestión de infraestructura vial en el Perú, en el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente de la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Multimodal. La DSV está encargada de impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial en el marco de la política nacional en materia de transporte y demás instrumentos de seguridad vial asociados a esta. A pesar de los esfuerzos realizados por el MTC, no se ha conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo, y no se ha logrado revertir esta tendencia.

² [Informe de víctimas fatales en siniestros de tránsito](#), Dirección de Seguridad Vial, 2021.

- 1.5 Desde el año 2020, el BID y la DSV, vienen colaborando en actividades que se inscriben en los pilares de infraestructura segura, movilidad urbana y políticas públicas con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. El BID impulsó diversas acciones de fortalecimiento técnico, que han tenido impacto en el posicionamiento de la seguridad vial en el MTC.
- 1.6 En este sentido, en el año 2021 el BID apoyó en la elaboración de la política nacional de seguridad vial, y llevó a cabo un análisis de la organización institucional de la seguridad vial en el Perú en el que se evaluaron alternativas para arreglos institucionales entre las cuales destacaban la creación de la Agencia Peruana de Seguridad Vial (APSV) y fortalecimiento del Comité Multisectorial de Seguridad Vial (CMVS).
- 1.7 En abril 2022, la dirección de Seguridad Vial inició mesas trabajo sobre la implementación de una Agencia Peruana de Transito y Seguridad Vial con el fin de promover la participación de entidades públicas, privadas y ciudadanía para recoger propuestas iniciales.
- 1.8 En este contexto, se requiere contar con los servicios de un contractual que acompañe al MTC en la formulación y diseño de la estructura organizacional de la Agencia Peruana de Seguridad Vial.

II. Objetivos

- 2.1 Desarrollar una propuesta de organización institucional para la creación de una Agencia Peruana de Seguridad Vial que permita la consolidación de la política nacional de seguridad vial, cuyo fin será la reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito.

III. Actividades principales

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos.
 - (i) **Actividad 1.** Formulación de una estructura organizacional de Agencia Peruana de Seguridad Vial.
 - (ii) **Actividad 2.** Realizar estudio de vínculos institucionales con organizaciones relacionadas a la seguridad vial peruana, para esto se deberá realizar reuniones y entrevistas con los diferentes actores clave.
 - (iii) **Actividad 3.** Proponer un marco de actividades y responsabilidades para los diferentes niveles de gobiernos: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Sutran, ATU, gobiernos regionales, gobiernos provinciales, gobiernos distritales, Policía Nacional, etc. de tal manera que las acciones a nivel de seguridad vial tengan un impacto multisectorial.
 - (iv) **Actividad 4.** Proponer un marco de financiamiento y competencias para la Agencia Peruana de Seguridad Vial.
- 3.2 Para el desarrollo de las actividades mencionadas, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), proporcionará al consultor todo tipo de información necesaria para el cumplimiento de la consultoría.

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. El informe deberá ser presentado al primer mes de haber iniciado la consultoría.
 - (ii) **Entregable 2.** Entregable relacionado con la actividad 1. El informe deberá ser presentado al segundo mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iii) **Entregable 3.** Entregable relacionado con la actividad 2. El informe deberá ser presentado al tercer mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iv) **Entregable 4.** Entregable relacionado con la actividad 3. El informe deberá ser presentado al cuarto mes de haber iniciado la consultoría.
 - (v) **Entregable 5.** Entregable relacionado con la actividad 4. El informe deberá ser presentado al quinto mes 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 entregable 1.
 - (ii) Segundo pago equivalente al 22,5% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 2.
 - (iii) Tercer pago equivalente al 22,5% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.
 - (iv) Cuarto pago equivalente al 22,5% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 4.
 - (v) Quinto pago equivalente al 22,5% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 5.

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 con el objeto del contrato.
- 6.4 Experiencia: el consultor debe contar con más de ocho años de experiencia en el sector transporte con un mínimo de dos consultorías en temas afines al objetivo de esta propuesta. Debe tener excelentes habilidades organizacionales y de comunicación.
- 6.5 Idiomas: español.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
- (i) Tipo de contrato y modalidad: consultoría individual, a suma alzada.
 - (ii) Duración del contrato: seis meses.
 - (iii) Fecha de inicio: 1 de julio de 2022.
 - (iv) Ubicación: Lima, Perú.
 - (v) Persona responsable: Rafael Capristan Miranda (rcapristan@iadb.org).
 - (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

CONSULTORÍA SOBRE ESTUDIOS DE SEGURO VEHICULAR OBLIGATORIO, EVALUACIÓN DE NORMATIVAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS MENORES Y REGULACIÓN VEHICULAR

(PE-T1506)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 En los 10 años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la Resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030. Este objetivo es alcanzable, en todos los entornos, si todos los países aplican las soluciones existentes con un enfoque de sistema seguro durante los próximos 10 años.
- 1.2 La División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en alineación con la visión 2025 del Grupo BID, en su primer enfoque "Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" busca fomentar intervenciones y políticas que permitan promover infraestructura adecuada para corredores viales seguros y accesibles, y fortalecer el modelo organizacional de la seguridad vial en el Perú.
- 1.3 Los siniestros de tránsito están posicionados como la principal causa de muerte en América Latina y el Caribe (ALC). La inseguridad vial afecta a todos los ciudadanos, sus consecuencias son inmediatas y visibles, además de generar un costo social y económico. En el Perú, la tasa de fallecidos en 2019 por cada 100 mil habitantes fue de 9,6. La tasa de fallecidos en el 2020 disminuyó en 31,3% con respecto al 2019, mientras que, en el 2021, producto de la eliminación progresiva de las restricciones de movilización por la COVID 19, se incrementó en 24,3% con respecto al 2020³.
- 1.4 Con el fin de mejorar el sistema de gestión de infraestructura vial en el Perú, en el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente de la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Multimodal. La DSV está encargada de impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial en el marco de la política nacional en materia de transporte y demás instrumentos de seguridad vial asociados a esta. A pesar de los esfuerzos realizados por el MTC, no se ha conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo, y no se ha logrado revertir esta tendencia.

³ [Informe de víctimas fatales en siniestros de tránsito](#), Dirección de Seguridad Vial, 2021.

- 1.5 Desde el año 2020, el BID y la DSV, vienen colaborando en actividades que se inscriben en los pilares de infraestructura segura, movilidad urbana y políticas públicas con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. El BID impulsó diversas acciones de fortalecimiento técnico, que han tenido impacto en el posicionamiento de la seguridad vial en el MTC.
- 1.6 En este sentido, en el año 2021 el BID apoyó en la revisión del Decreto Supremo que incluye reducción de velocidades en vías urbanas y otras disposiciones. Y viene impulsando la formación de mesas de trabajo conformada por la Policía Nacional del Perú, la Municipalidad Metropolitana de Lima, Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, Ministerio de Transportes y Comunicación para establecer la ruta de implementación de la norma multisectorial.
- 1.7 Asimismo, en el año 2020 y en el año 2021 se llevaron a cabo dos talleres de “Movernos Seguros” en el que se pudo conocer de mano de los actores directos como el MTC, la Superintendencia de Banca y Seguros del Perú, Apeseg, diversos representantes de Afocat, Policía Nacional del Perú, Compañía de Bomberos entre otros, las condiciones y las problemáticas de los seguros vehiculares obligatorios en el Perú.
- 1.8 En este contexto, se requiere contar con los servicios de un contractual que realice un estudio sobre las normativas relacionadas a la seguridad vial como el seguro vehicular obligatorio, normativas para vehículos menores como motos y mototaxis y evaluación para normativas de regulación vehicular.

II. Objetivos.

- 2.1 Apoyar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la evaluación de las normativas relacionadas al seguro vial obligatorio, normativas de vehículos menores y regulación vehicular.

III. Actividades principales

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos.
 - (i) **Actividad 1. Evaluación del marco legal de la normativa relacionada a los seguros vehiculares obligatorios.** En esta actividad se llevará a cabo la evaluación del SOAT y el AFOCAT, con el fin de caracterizar la estructura del mercado haciendo énfasis en la credibilidad y fiabilidad de cada uno de los seguros. Asimismo, se realizará un análisis sobre el estado de las coberturas.
 - (ii) **Actividad 2. Evaluación de normativas de vehículos menores y regulación vehicular.** La actividad se enfocará en identificar las normas relacionadas a los límites de velocidad de vehículos menores, los dispositivos de protección como cinturón, casco, dispositivos de retención infantil, se hará énfasis en los dispositivos de control y fiscalización. Asimismo, se desarrollará indicadores que evalúen la aplicación y cumplimiento de las normativas

- 3.2 Para el desarrollo de las actividades mencionadas, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), proporcionará al consultor todo tipo de información necesaria para el cumplimiento de la consultoría.

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. El informe deberá ser presentado al primer mes de haber iniciado la consultoría.
 - (ii) **Entregable 2.** Entregable relacionado con la actividad 1. El informe deberá ser presentado al segundo mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iii) **Entregable 3.** Entregable relacionado con la actividad 2. El informe deberá ser presentado al quinto mes 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 entregable 1.
 - (ii) Segundo pago equivalente al 45% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 2.
 - (iii) Tercer pago equivalente al 45% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.

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 con el objeto del contrato.
- 6.4 Experiencia: el consultor debe contar con más de ocho años de experiencia en el sector transporte con un mínimo de dos consultorías en temas afines al objetivo de esta propuesta. Debe tener excelentes habilidades organizacionales y de comunicación.
- 6.5 Idiomas: español.

VII. Características de la consultoría

- 7.1 Resumen de la oportunidad:
 - (i) Tipo de contrato y modalidad: consultoría individual, a suma alzada.
 - (ii) Duración del contrato: ocho meses.
 - (iii) Fecha de inicio: 1 de julio de 2022.
 - (iv) Ubicación: Lima. Perú.
 - (v) Persona responsable: Rafael Capristan Miranda (rcapristan@iadb.org).
 - (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

CONSULTORÍA PARA EL PROCESO DE DISEMINACIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y DE SUS CONTENIDOS GENERADOS

(PE-T1506)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 En los 10 años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030. Este objetivo es alcanzable, en todos los entornos, si todos los países aplican las soluciones existentes con un enfoque de sistema seguro durante los próximos 10 años.
- 1.2 La División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en alineación con la visión 2025 del Grupo BID, en su primer enfoque "Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" busca fomentar intervenciones y políticas que permitan promover infraestructura adecuada para corredores viales seguros y accesibles, y fortalecer el modelo organizacional de la seguridad vial en el Perú.
- 1.3 Los siniestros de tránsito están posicionados como la principal causa de muerte en América Latina y el Caribe (ALC). La inseguridad vial afecta a todos los ciudadanos, sus consecuencias son inmediatas y visibles, además de generar un costo social y económico. En el Perú, la tasa de fallecidos en 2019 por cada 100 mil habitantes fue de 9,6. La tasa de fallecidos en el 2020 disminuyó en 31,3% con respecto al 2019, mientras que, en el 2021, producto de la eliminación progresiva de las restricciones de movilización por la COVID 19, se incrementó en 24,3% con respecto al 2020.
- 1.4 Con el fin de mejorar el sistema de gestión de infraestructura vial en el Perú, en el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente de la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Multimodal. La DSV está encargada de impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial en el marco de la política nacional en materia de transporte y demás instrumentos de seguridad vial asociados a esta. A pesar de los esfuerzos realizados por el MTC, no se ha conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo, y no se ha logrado revertir esta tendencia.
- 1.5 Desde el año 2020, el BID y la DSV, vienen colaborando en actividades que se inscriben en los pilares de infraestructura segura, movilidad urbana y políticas públicas con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. En este sentido, el

BID impulsó la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), además realizó asistencia en el desarrollo de normativas de gestión, limitación de velocidades, apoyó en la elaboración de la política nacional de seguridad vial, análisis institucional y acciones de fortalecimiento técnico, que han tenido impacto en el posicionamiento de la seguridad vial en el MTC.

- 1.6 En octubre del 2021, el MTC organizó el IA-CKATON para la seguridad vial, en el cuál participó el BID, con el fin de acercar a la comunidad científica a los desafíos de la seguridad vial mediante la aplicación de las nuevas tecnologías y fortalecer las herramientas para el ONSV.
- 1.7 En este contexto, se requiere contar con los servicios de un contractual que acompañe al MTC en generar y difundir los conocimientos a partir de la información que generen sus estudios. Asimismo, se deberá fortalecer el ONSV como plataforma referente en la generación gestión de datos fiables y soluciones basadas en tecnologías digitales.

II. Objetivos

El objetivo de esta consultoría es el desarrollo de una estrategia de diseminación funcional del ONSV y todas las actividades necesarias para compartir lecciones aprendidas y para estimular un proceso de aprendizaje y retroalimentación funcional a la generación de políticas públicas para el sector.

III. Actividades principales

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el contractual deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo con el avance del trabajo, resulten necesarias para el logro de estos.
 - (i) **Actividad 1. Consolidación de Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).** En esta actividad se preparará una estrategia para una evaluación de la base de datos del ONSV y la generación de contenido. Las soluciones deberán basarse en tecnologías digitales
 - (ii) **Actividad 2. Actividades de diseminación de contenidos producidos.** En esta actividad se realizará los productos de conocimiento que permitan una divulgación de la información con el fin de compartir las guías y normativas generadas y estimular un proceso de retroalimentación en el sector.
 - (iii) **Actividad 3. Talleres de capacitación.** En esta actividad se realizarán talleres de capacitaciones para fortalecer las capacidades de gestión y técnicas del personal de Dirección de Seguridad Vial y gobiernos locales.

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. El informe deberá ser presentado al primer mes de haber iniciado la consultoría.

- (ii) **Entregable 2.** Entregable relacionado con la actividad 1. El informe deberá ser presentado al segundo mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iii) **Entregable 3.** Entregable relacionado con la actividad 2. El informe deberá ser presentado al cuarto mes de haber iniciado la consultoría.
 - (iv) **Entregable 4.** Entregable relacionado con la actividad 3. El informe deberá ser presentado al sexto mes 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 entregable 1.
 - (ii) Segundo pago equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 2.
 - (iii) Tercer pago equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.
 - (iv) Cuarto pago equivalente al 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 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 con el objeto del contrato.

6.4 Experiencia: el consultor debe contar con más de ocho años de experiencia en actividades de diseminación. Debe tener excelentes habilidades organizacionales y de comunicación.

6.5 Idiomas: español.

VII. Características de la consultoría

7.1 Resumen de la oportunidad:

- (i) Tipo de contrato y modalidad: consultoría individual, a suma alzada.
- (ii) Duración del contrato: seis meses.
- (iii) Fecha de inicio: 1 de julio de 2022.
- (iv) Ubicación: Lima. Perú.
- (v) Persona responsable: Rafael Capristan Miranda (rcapristan@iadb.org).
- (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