

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Estado Plurinacional de Bolivia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al desarrollo del sector transporte en Bolivia
▪ Número de CT:	BO-T1321
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Shirley Cañete (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Rafael Poveda (TSP/CEC), Jefe de Equipo Alterno; Paola Rodríguez (INE/TSP); Jimena Sánchez y Adriana Rojas (CAN/CBO); Willy Bendix y Diana De León (FMP/CBO); y Mónica Centeno y Liza Lutz (LEG/SGO)
▪ Taxonomía	Apoyo al cliente
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	24 de agosto de 2018
▪ Beneficiario:	Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT); Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV); Viceministerio de Transportes (VMT); y Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Países Financiado con Capital Ordinario (CTY)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$350.682
▪ Contrapartida local:	N/A
▪ Período de desembolso:	30 meses (incluye período de ejecución)
▪ Fecha de inicio requerido:	Diciembre de 2018
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	Oficina de País del Banco Bolivia (CBO)
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	Sí
▪ CT incluida en CPD:	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad y Productividad e innovación

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de la presente Cooperación Técnica (CT) es apoyar a la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT), al Viceministerio de Transportes (VMT) y a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), en el desarrollo de estudios estratégicos, así como estudios de gestión social y mejora los procesos de investigación y desarrollo.
- 2.2 El Gobierno de Bolivia (GdB) a través de EETC-MT, ha implementado desde el año 2014 a la fecha ocho rutas de teleféricos urbanos en dos fases. La implementación de la red de teleféricos responde a la planificación de la Red de Integración Metropolitana (RIM), que tiene como objetivo principal lograr la interconexión de diferentes zonas de las ciudades de La Paz y El Alto, que -dadas sus características- generan y/o atraen viajes cotidianos en ambas ciudades. La RIM tiene como objetivo final la conformación de arcos de conexión que faciliten los desplazamientos, evitando las externalidades de congestión y dificultad de acceso, permitiendo la movilidad de pasajeros en menores tiempos de viaje y a un menor costo relativo. La RIM está constituida por 11 líneas, con un total de 32,7 km, 39 estaciones y una capacidad nominal de

transporte de 34.000 pasajeros hora-sentido, una vez se hayan implementado las cuatro rutas restantes, Líneas Morada y Café, previstas para septiembre y diciembre de 2018, respectivamente, línea Plateada prevista para el 2019 (financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo [BID]) y línea Dorada prevista para el año 2020. Al año 2017, la red de teleféricos que opera en la Región Metropolitana de La Paz ha transportado 75 millones de pasajeros en todas sus líneas en operación.

- 2.3 El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en el marco del Plan Integral de Desarrollo La Paz 2040¹ ha planificado el Sistema Integrado de Transporte “La Paz Bus” como respuesta a las necesidades de desplazamiento de su población a través de buses de alta capacidad y transporte masivo de pasajeros, integrado a las otras modalidades de transporte que operan en la Región Metropolitana de La Paz y en su territorio. En ese contexto, el Municipio de La Paz ha iniciado operaciones a través de la creación de un operador público denominado Servicio de Transporte Municipal (SETRAM) y que a la fecha opera siete rutas de transporte público implementadas en dos fases. Con una flota actual de 141 buses propios tipo padrón de 61 pasajeros, el cual transporta alrededor de 35 mil pasajeros/día. La implementación del primer corredor Troncal Norte Sur contempla el transporte de 20.813 pasajeros/hora².
- 2.4 El Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, ha implementado desde la gestión 2014 un sistema de transporte público denominado Wayna Bus con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad de la población de El Alto, a través de buses tipo padrón de 80 pasajeros mediante dos rutas: ruta Circular y la ruta a Ventilla, operadas a través del Municipio por cuenta propia mediante el Servicio de Transporte Municipal dependiente de la Secretaría de Movilidad Urbana Sostenible. El municipio de El Alto ha considerado en la planificación del Sistema Integrado de Transporte tres corredores de transporte masivo a ser operados a través de buses de alta capacidad. De acuerdo con el Estudio de Actualización de la demanda del año 2011 se prevé el transporte de 23.708 pasajeros/hora una vez implementado el sistema.
- 2.5 Los sistemas de transporte público impulsados desde los Municipios de La Paz y El Alto, así como la EETC-MT, operan de forma independiente y no coordinada en términos de planificación, operación, tarifas y puesta en marcha, lo cual evita que puedan explotarse las potencialidades de un sistema integrado. De forma adicional los esfuerzos por la regulación, control y mejora de las condiciones de prestación del servicio del transporte regular en la Región Metropolitana son insuficientes, ocasionando costes adicionales en la población, así como ineficiencias por mayores tiempos de desplazamiento y transbordos.
- 2.6 En un esfuerzo por iniciar actividades conjuntas de integración, los Alcaldes de La Paz y El Alto así como el Gerente Ejecutivo de “Mi Teleférico”, han suscrito convenios interinstitucionales de CT con el objetivo de enfocar las acciones de sus sistemas de transporte para la proposición, diseño y puesta en marcha de medidas de integración y complementación entre las partes, lo cual es una primera aproximación a actividades concretas para la integración de sistemas de transporte.
- 2.7 La CT contribuirá a la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz y El Alto, a través del desarrollo de estudios de integración y reconversión del sistema de transporte actual que incluye: la actualización de la matriz metropolitana de demanda; la gestión social de los operadores del sistema actual de transporte y el desarrollo de capacidades de investigación asociados al sistema de transporte por

¹ El Plan Integral “La Paz 2040: La Paz que Queremos”, es el tercer Plan de Desarrollo Municipal (PDM), el primer Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT); y se constituye en el primer Plan Municipal a largo plazo del Municipio de La Paz que integra la planificación y ordenamiento del territorio con el desarrollo humano, socioeconómico, ambiental e institucional para el corto, mediano y largo plazo.

² Estudio de Actualización de la Demanda, TRANTER Consultores SRL, 2011.

cable. Asimismo, contribuirá a explorar medidas innovadoras de gestión, administración, control y operación de sistemas de transporte por cable, incluyendo la formación y capacitación del personal en rubros específicos que incrementen la productividad y eficiencia del sistema de transporte por cable.

- 2.8 En cuanto a el sistema carretero, la red carretera boliviana cuenta de 74.831 km de vías, que se dividen en tres niveles funcionales, coincidentes con la estructura política del país. La Red Vial Fundamental (RVF), la Red Departamental y la Red Municipal, siendo que las dos últimas no son de competencia del GdB. La RVF³ (16.054 km), dependiente del GdB, está a cargo de la ABC. Tan solo el 12% de la red boliviana está pavimentada (38% de la RVF), lo que incrementa los costos de transporte de cargas y pasajeros, generando obstáculos a las actividades económicas⁴ y la cohesión territorial. Bolivia tiene una densidad vial de 0,07 km/km² (el promedio de Latinoamérica y el Caribe (ALC) es de 0,18 km/km²); este bajo valor evidencia la escasa cobertura, integración territorial y accesibilidad. De acuerdo con el Foro Económico Mundial (2015), Bolivia ocupa el puesto 109 en términos de calidad de carreteras, de una muestra de 140 países. Dado el flujo comercial del país⁵, el transporte terrestre es estratégico para el funcionamiento de las cadenas de valor y el suministro de bienes y servicios. En el 2014, el transporte carretero de Bolivia movió el 61% de la carga de exportación, excluyendo al transporte de hidrocarburos por ductos y el 83% de la carga de importaciones.
- 2.9 Aunque se ha incrementado la inversión en el sector vial, aún persisten algunos problemas: (i) la reducida densidad y disponibilidad de infraestructura vial en buen estado⁶, asociada a la limitada conexión vial con los países vecinos, afectando la accesibilidad desde/hacia las distintas zonas productivas y de mercado e incrementando los costos de transporte; (ii) las limitaciones en la capacidad institucional para articular el creciente portafolio de proyectos, relacionadas a la suficiencia de profesionales técnicos, en particular en las oficinas regionales de la ABC, con alto impacto en la ejecución de las obras; (iii) la inadecuada gestión de activos viales, que incluye la necesidad de promover modalidades eficientes de mantenimiento a través de contratos de conservación plurianuales por niveles de servicio; y (iv) los desafíos presupuestarios para el financiamiento de la conservación vial, asociados a la limitada capacidad para gestionar el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF.
- 2.10 En este contexto, la presente CT apoyará a la ABC en el diseño de un Plan de Conservación Vial de la RVF, que identifique los requerimientos de inversión desde el punto de vista de la conservación, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario de carreteras de la RVF, considerando además un análisis de los ingresos generados por Vías Bolivia (peaje) para el mantenimiento de carreteras.
- 2.11 La CT también contribuirá a apoyar al sector transporte de Bolivia, en la identificación y priorización de proyectos estratégicos, que contribuyan a mejorar la calidad y nivel de servicio de las carreteras identificadas como prioritarias, mediante la rehabilitación y mejora de corredores que conectan centros de producción con mercados locales y externos.

³ Estado actual de la RVF: bueno 37%, regular 43,8% y malo 19,2%. Fuente ABC.

⁴ La Encuesta a Empresas del Banco Mundial, encontró que el 30% de las empresas analizadas perciben la calidad de transporte como uno de los principales obstáculos para su operación, superior al 24% promedio en ALC.

⁵ Transporte intensivo de *Commodities* como mineral de oro, plata, zinc y estaño, madera, productos químicos y soya, que suman junto con los hidrocarburos el 80% del valor exportado por el país.

⁶ Sólo un 24% de la RVF pavimentada se encuentra en buen estado, mientras que el 51% se encuentra en estado regular y el 25% en mal estado.

2.12 **Alineación Estratégica.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los siguientes desafíos: (i) Inclusión social e igualdad, a través del fortalecimiento de la capacidad del Estado mediante estudios estratégicos para la mejora de la movilidad urbana y (ii) Productividad e innovación, a través de la oferta de planificación urbana e infraestructura rural mediante el Plan de Conservación Vial de la RVF. La CT se encuentra alineada con la Estrategia del Banco con Bolivia 2016-2020 (GN-2843) a través de la mejora de la efectividad de la gestión pública a través de la realización de estudios estratégicos para la mejora de la movilidad urbana, apoyo a la implementación de la Ley de Transportes N° 165, así como en el diseño de un Plan de Conservación Vial para la RVF de Bolivia.

III. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

3.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con dos componentes: (i) apoyo al desarrollo de estudios estratégicos para la mejora de la movilidad urbana (US\$230.682); y (ii) apoyo al fortalecimiento del sector transporte (US\$120.000).

3.2 **Componente 1. Apoyo al desarrollo de estudios estratégicos para la mejora de la movilidad urbana (US\$230.682).** Este componente apoyará a la EETC-MT al desarrollo y fortalecimiento de capacidades técnicas específicas a través de consultorías de: diseño del sistema integrado de recaudo Metropolitano, gestión social con operadores de transporte, y la investigación y desarrollo de capacidades. El componente contratará los siguientes elementos:

- i. Diseño del sistema integrado de recaudo Metropolitano, que incluye: sistema tarifario comercial de la integración, sistema de cobro, esquema de administración del recaudo, y sistema de reparto de los ingresos generados.
- ii. Gestión social con los operadores de transporte.
- iii. Investigación y desarrollo de capacidades para generación de capacidades técnicas específicas para la gestión, administración y control de mantenimiento de la EETC-MT; intercambio de buenas prácticas en la gestión de teleféricos; y generación de capacidades técnicas específicas en cuanto a políticas tarifarias.
- iv. Apoyo para el intercambio de experiencias y eventos estratégicos vinculados a movilidad urbana, y desarrollo sostenible.

3.3 El resultado esperado de este componente es la mejora del conocimiento por parte de la EETC-MT en aspectos relacionados a la movilidad urbana con un enfoque integral.

3.4 **Componente 2. Apoyo al fortalecimiento del sector transporte (US\$120.000).** Este componente financiará consultorías para la elaboración de estudios estratégicos del sector transporte en sus diferentes modos, establecidos en el marco de la Ley N° 165. Incluyendo actividades para la consolidación y puesta en marcha de la Ley, y las actividades priorizadas e identificadas en el Plan Nacional Sectorial de Transportes (PLANAST) por parte del VMT, que ayuden al GdB al cumplimiento de los objetivos señalados en su Plan Nacional. De igual forma apoyará a la identificación de los requerimientos de inversión en conservación, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario de carreteras de la RFV, considerando los ingresos generados por tasas de peaje, que nos permita identificar y priorizar proyectos estratégicos, que contribuyan a mejorar la calidad y nivel de servicio de las carreteras. El componente contratará los siguientes elementos:

- i. Diseño de un Plan de Conservación Vial para la RFV.
- ii. Apoyo y fortalecimiento al Sector transporte para el cumplimiento de la Ley N° 165.

- 3.5 Los resultados esperados de este componente son el apoyo a la ABC y al VMT en el fortalecimiento de esquemas sostenibles de gestión y planificación y la elaboración de perfiles estratégicos de estudios del sector transporte.
- 3.6 El presupuesto de la CT es de US\$350.682 que serán provistos por el Banco. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Tabla 1. Presupuesto indicativo (US\$)

Componentes	Descripción	Financiamiento BID
Apoyo al desarrollo de estudios estratégicos para la mejora de la movilidad urbana	Diseño del sistema integrado de recaudo Metropolitano	140.000
	Gestión social con operadores de transporte	30.000
	Investigación y desarrollo de capacidades	30.000
	Apoyo para la realización de eventos estratégicos e intercambio de experiencias en materia de movilidad, desarrollo sostenible y procesos de integración regional	30.682
Apoyo al fortalecimiento del sector transporte	Identificación de los requerimientos de inversión en conservación, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento periódico y rutinario de carreteras de la RFV	70.000
	Apoyo y fortalecimiento a proyectos estratégicos del sector transporte en sus diferentes modos para el cumplimiento de la Ley N° 165	50.000
TOTAL		350.682

IV. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 4.1 A solicitud del GdB, el Organismo Ejecutor (OE) de esta operación será el Banco⁷, a través de la División de Transporte en Bolivia (TSP/CBO), quien, en coordinación estrecha con el Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (MOPSV), el VMT, la ABC y la EETC-MT; quienes son beneficiarios de la CT.
- 4.2 TSP/CBO se encargará de los procesos de adquisición considerando el amplio conocimiento en el desarrollo de estudios relacionados a los temas de movilidad urbana y temas emergentes del sector de transporte, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución (GN-2629-1).
- 4.3 El proyecto estará a cargo del especialista sectorial, quien tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT y se encargará de la selección, contratación y supervisión de consultores externos. Así como de la adquisición de otros servicios de acuerdo con los procedimientos aplicables del Banco. Las contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las políticas: GN-2765-1 y sus procedimientos (Guía OP-1155-4) para contratación de firmas; GN-2303-20 para adquisición de bienes o servicios diferentes de consultoría; y

⁷ De conformidad a lo establecido en la Ayuda Memoria del Programa Operativo, cuadro de CT no reembolsable 2018, que indica en la nota al pie que las CTs identificadas en el cuadro serán ejecutadas por el Banco en base a la solicitud expresa de la entidad beneficiaria.

AM-650 para la contratación de individuos. Los costos de supervisión del equipo de proyecto serán cubiertos con recursos transaccionales de TSP/CBO.

- 4.4 Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco y deberán contar con la aprobación de los beneficiarios, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.
- 4.5 Los tiempos para la CT se estiman en 30 meses para los desembolsos y la ejecución.
- 4.6 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Para más información sobre las adquisiciones previstas, consultar el plan de adquisiciones.

V. Riesgos Importantes

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

VI. Excepciones a las Políticas del Banco

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

VII. Salvaguardias ambientales

- 7.1 La presente CT no genera impactos negativos ambientales o sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. De esta forma, se clasifica como categoría "C" (ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#)).

Anexos requeridos:

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

AYUDA MEMORIA

PROGRAMA OPERATIVO 2018

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA – BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

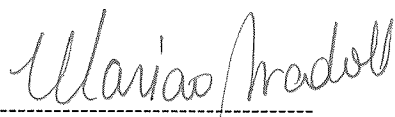
Como resultado de la reunión para revisar la programación de préstamos para el año 2018, realizada entre el Ministerio de Planificación del Desarrollo y el Banco Interamericano de Desarrollo, la Ministra de Planificación de Desarrollo, Mariana Prado Noya y el Representante del BID en Bolivia, Alejandro Melandri, acordaron la siguiente actualización al programa de operaciones de préstamo con garantía soberana:

Proyecto	Nombre	Programación Marzo 2018 US\$ Millones
BO-L1189	Programa para Fortalecer el Sector Eléctrico en Bolivia (PBL)	51.60
BO-L1190	Programa de Expansión de Infraestructura Eléctrica	78.00
BO-L1184	Programa de Agua Potable y Saneamiento Básico para Pequeñas Localidades y Comunidades Rurales II	79.00
BO-L1182	Programa Nacional de Gestión Turística	26.00
BO-L1198	Programa de Mejora en la Accesibilidad a los Servicios de Salud Materno en Bolivia	275.00
BO-L1111	Programa de Apoyo a la Pre-Inversión para el Desarrollo II	15.00
BO-L1192	Programa de Ampliación y Mejora para el Abastecimiento Sostenible y Resiliente de Agua en Ciudades II	100.00
TOTAL (Blend 15%-85%)		624.60

De igual forma, como resultado del diálogo sostenido entre el Ministerio de Planificación del Desarrollo y el BID, se estableció el acuerdo para el siguiente programa de cooperación técnica no reembolsable para Bolivia en 2018.

Programa de Cooperaciones Técnicas No Reembolsables del BID en Bolivia 2018		
Proyecto	Nombre	US\$ miles
BO-T1311*	Apoyo a la preparación del Programa de mejora en la accesibilidad a los servicios de salud materna en Bolivia	500
BO-T1313*	Apoyo al desarrollo y modernización de las políticas de RRHH	350
BO-T1312*	Apoyo al desarrollo organizacional de la AISEM y el diseño de un modelo de inversión en salud en red	300
BO-T1315*	Apoyo a la Sostenibilidad de la Inversión Publica para el Desarrollo	200
BO-T1323*	Apoyo al desarrollo del sector eléctrico en Bolivia	200
BO-T1308	Impulso al financiamiento del desarrollo productivo en Bolivia	250
BO-T1289*	Desarrollo de Productos de Conocimiento en Recursos Naturales y Agricultura	300
BO-T1317*	Apoyo Operativo para el Desarrollo Integral del Sector Agropecuario Boliviano	150
BO-T1310*	Habilidades para el futuro: políticas para la productividad en un contexto de informalidad y cambio tecnológico	350
BO-T1320*	Plan Maestro y de negocios para la Ciudadela Científica-Tecnológica de Cochabamba	600
BO-T1322*	Diagnóstico de políticas públicas en Bolivia	80
BO-T1321*	Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte en Bolivia	350
BO-T1319*	Apoyo a la Preparación del Programa de Ampliación y Mejora para Abastecimiento Sostenible y Resiliente de Agua en Ciudades II	200
BO-T1314*	Apoyo a la transversalización de temas de Género y Diversidad en la Cartera de Operaciones del BID en Bolivia	300
TOTAL		4,130.00
(1) LAS COOPERACIONES TECNICAS IDENTIFICADAS CON * SERAN EJECUTADAS POR EL BANCO EN BASE A LA SOLICITUD DE LA ENTIDAD BENEFICIARIA		
(2) LA AUTORIZACIÓN DEL MPD DE COOPERACIONES TÉCNICAS QUE NO CONSTAN EN ESTE LISTADO Y QUE SEAN IDENTIFICADAS CON POSTERIORIDAD A LA FIRMA DE ESTA AYUDA MEMORIA, SERÁN SOLICITADAS DE MANERA INDEPENDIENTE EN BASE AL REQUERIMIENTO DE LA ENTIDAD BENEFICIARIA		

En función de lo acordado, suscriben en la ciudad de La Paz, el 6 de marzo de 2018.



Mariana Prado Noya
 Ministra

Ministerio de Planificación del Desarrollo



Alejandro Melandri
 Representante

Banco Interamericano de Desarrollo

Results Matrix

Outcomes

Outcome: [1 Fortalecimiento de las instituciones sectoriales](#)
 Outcome: [2 Mejora del conocimiento en movilidad urbana](#)

CRF Indicator

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 Desarrollo de estudios estratégicos para la mejora de la movilidad urbana						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Fund	Flags		
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2018	2019	2020	2021	EOP	2018	2019	2020	2021	EOP					
1.1 Management information systems (MIS) designed	Integrated Metropolitan Collection system designed	Systems (#)	1	2019	Design of the integrated metropolitan Collection system.	P		1			1	P		40000	100000		140000	Institutional Development	CTY	
						P(a)		1			1	P(a)		40000	100000		140000			
						A						A								
1.2 Feasibility study completed	Social management study and conversion of the transport system completed	Studies (#)	1	2020	Estudio concluido.	P			1		1	P			30000		30000	Institutional Development	CTY	
						P(a)			1		1	P(a)			30000		30000			
						A						A								
1.3 Training products developed	Innovation capabilities in Mi Teleferico designed	Products (#)	1	2020	Plan elaborado.	P		1			1	P		30000			30000	Technology and Innovation	CTY	
						P(a)		1			1	P(a)		30000			30000			
						A						A								
1.4 Strategic events and exchange of experiences made		Evento	1	2019	Eventos estratégicos e intercambio de experiencias realizados en materia de Movilidad, Desarrollo Sostenible y procesos de integración regional.	P			1		1	P			30682		30682	Institutional Development	CTY	
						P(a)			1		1	P(a)			30682		30682			
						A						A								
2 Fortalecimiento del sector transporte						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Fund	Flags		
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2018	2019	2020	2021	EOP	2018	2019	2020	2021	EOP					
2.1 Institutional development plan designed	Plan de Conservación Vial de la RFV diseñado	Plans (#)	1	2020	plan concluido	P				1	1	P			50000	20000	70000	Institutional Development	CTY	
						P(a)				1	1	P(a)			50000	20000	70000			
						A						A								
2.2 Strategic studies of the transport sector concluded		Estudio	1	2020	Estudios estratégicos del sector transporte concluidos	P				1	1	P			30000	20000	50000	Institutional Development	CTY	
						P(a)				1	1	P(a)			30000	20000	50000			
						A						A								

Other Cost

Total Cost

	2018	2019	2020	2021	Total Cost
P		\$70,000.00	\$240,682.00	\$40,000.00	\$350,682.00
P(a)		\$70,000.00	\$240,682.00	\$40,000.00	\$350,682.00
A					

CRF Indicator

Standard Output Indicator

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
DIVISIÓN DE TRANSPORTE
APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA (BO-T1321)
CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN VIAL PARA LA RED VIAL FUNDAMENTAL
DE BOLIVIA
TÉRMINOS DE REFERENCIA

Contexto:

La red carretera boliviana cuenta de 74.831 km de vías, que se dividen en tres niveles funcionales, coincidentes con la estructura política del país. La Red Vial Fundamental (RVF) (15.960 km), dependiente del Gobierno Nacional, está a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). Tan solo el 12% de la red boliviana está pavimentada (38% de la RVF), lo que incrementa los costos de transporte de cargas y pasajeros, generando obstáculos a las actividades económicas y la cohesión territorial. Bolivia tiene una densidad vial de 0,07 km/km² (el promedio de Latinoamérica y el Caribe [ALC] es de 0,18 km/km²); este bajo valor evidencia la escasa cobertura, integración territorial y accesibilidad. De acuerdo con el Foro Económico Mundial (2015), Bolivia ocupa el puesto 109 en términos de calidad de carreteras, de una muestra de 140 países. Dado que el país posee una estructura económica sustentada básicamente en productos primarios, el transporte terrestre es estratégico para el funcionamiento de las cadenas de valor y el suministro de bienes y servicios. En el 2014, el transporte carretero de Bolivia movió el 61% de la carga de exportación, excluyendo al transporte de hidrocarburos por ductos y el 83% de la carga de importaciones. La RVF es parte de la jurisdicción del Estado Plurinacional, bajo la responsabilidad de la ABC.

Aunque se ha incrementado la inversión en el sector vial, aún persisten algunos problemas: (i) la reducida densidad y disponibilidad de infraestructura vial en buen estado, asociada a la limitada conexión vial con los países vecinos, afectando la accesibilidad desde/hacia las distintas zonas productivas y de mercado e incrementando los costos de transporte; (ii) las limitaciones en la capacidad institucional para articular el creciente portafolio de proyectos, relacionadas a la suficiencia de profesionales técnicos, en particular en las oficinas regionales de la ABC, con alto impacto en la ejecución de las obras; (iii) la inadecuada gestión de activos viales, que incluye la necesidad de promover modalidades eficientes de mantenimiento a través de contratos de conservación plurianuales por niveles de servicio; y (iv) los desafíos presupuestarios para el financiamiento de la conservación vial, asociados a la limitada capacidad para gestionar el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF.

El equipo:

La ABC requiere el diseño de un Plan de Conservación Vial de la RVF, que identifique los requerimientos de inversión desde el punto de vista de la conservación, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario de carreteras de la RVF, considerando además un análisis de los ingresos generados por Vías Bolivia (peaje) para el mantenimiento de carreteras.

Lo que harás:

Las actividades para realizar por el Contractual son:

- i. Recibir, evaluar e integrar toda la información de inventario
- ii. Determinar la flota vehicular característica en base a información recibida
- iii. Elaborar, a partir de la información recibida y los criterios establecidos, la base de datos de inventario vial
- iv. Establecer criterios para una categorización de la RVF
- v. Elaborar un diagnóstico de la red vial en base a la categorización
- vi. Proponer tipologías de intervención acordes a las categorías
- vii. Determinar costos de las diferentes tipologías de intervención
- viii. Proponer distintas estrategias de intervención para cada categoría
- ix. Presentar la categorización, tipologías de intervención y estrategias. Ajustar tipologías y estrategias propuestas
- x. Presentar los programas resultantes
- xi. Hacer los ajustes y elaborar los programas plurianuales de intervención en infraestructura vial para tres escenarios presupuestales
- xii. Recopilar información que permita establecer año a año la magnitud de recursos disponibles para atender la demanda de la RVF
- xiii. Determinar la magnitud de la brecha presupuestal en cada uno de los tres escenarios

Entregables:

Los productos que generará el Consultor como resultado de este contrato son los siguientes:

- i. Producto 1 - Plan de trabajo
 - a. Se presentará el plan de trabajo con un cronograma detallado de las labores a ejecutar.
- ii. Producto 2 - Propuesta preliminar de programa vial de intervenciones e inversiones
 - a. Se presentará la clasificación de todos los tramos, así como la tipología, costos y estrategias de intervención propuestas.
 - b. Criterios para la clasificación de la red vial.
 - c. Diagnóstico vial y puentes.
 - d. Intervenciones propuestas (tipología y costos).
 - e. Estrategias planteadas.
 - f. Costos estimados para intervenciones en vías.
 - g. Síntesis de los programas para intervenciones en vías para tres escenarios presupuestales.
 - h. Síntesis de la información de disponibilidad presupuestal proyectada.
- iii. Producto 3 – Programas de intervenciones e inversiones
 - a. Se presentarán los programas del Plan Vial de la Red Fundamental conteniendo tres escenarios presupuestales, así como un resumen de los resultados para todos los escenarios. Será parte de este informe el análisis de viabilidad con HDM-4 y las

propuestas metodológicas para la elaboración de los programas de intervenciones e inversiones.

iv. Producto 4 – Determinación de la brecha presupuestal

- a. Se presentarán los resultados ajustados de la disponibilidad presupuestal y su comparación con los requerimientos presupuestales, determinando de ese modo la magnitud de la brecha presupuestal en cada uno de los tres escenarios calculados.

Cronograma de pagos:

- Primer pago: 20% contra la presentación y aprobación del Producto 1.
- Segundo pago: 30% contra entrega y aprobación del Producto 2.
- Tercer pago: 30% contra entrega y aprobación del Producto 3.
- Cuarto pago: 20% contra entrega y aprobación del Producto 4.

Habilidades que necesitarás:

- Haber dirigido y/o elaborado planes o programas de inversiones viales nacionales o subnacionales.
- Haber utilizado HDM-4 en la elaboración de los planes viales.
- Tener experiencia en el sector transporte en Bolivia.

Competencias generales y técnicas:

- Educación: Título académico con grado de licenciatura en Ingeniería Civil y/o de Transporte u otras ramas afines.
- Experiencia: Experiencia profesional general de al menos diez años, contabilizada a partir de la obtención del primer título académico. Experiencia profesional específica de al menos cinco años en elaboración de planes o programas de inversiones viales nacionales o subnacionales.
- Idiomas: Español.

Resumen de la oportunidad:

- Tipo de contrato y modalidad: Contractual de Productos y Servicios Externos (PEC), Suma Alzada.
- Duración del contrato: Cinco (5) meses.
- Fecha de inicio: diciembre de 2018.
- Ubicación: Consultoría externa.
- Persona responsable: Especialista Sectorial (TSP/CBO).
- 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: Trabajando con nosotros, estarás rodeado por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

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

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

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA (BO-T1321)

CONSULTORÍA “EXPLORACIÓN DE MEJORES PRÁCTICAS EN GESTIÓN, ADMINISTRACIÓN, CONTROL Y OPERACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE POR CABLE”

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Contexto:

El Área Metropolitana de La Paz, conformada por los municipios de La Paz y El Alto principalmente, tiene una población estimada de dos millones habitantes para el año 2018 y un parque automotor de 380 mil vehículos, de los cuales 18 mil corresponde al transporte público.

La región ha sufrido un deterioro progresivo en las últimas décadas como consecuencia de políticas que afectaron de manera directa la forma en la que los paceños se desplazan de manera cotidiana. Políticas como la liberalización del transporte significaron la apertura de acceso a servicios de transporte a nuevas organizaciones sin regulación específica, generando la aparición de nuevos modos de transporte y por ende nuevas rutas en los corredores de mayor carga de pasajeros. Esta liberalización de acceso a la prestación del servicio de transporte generó principalmente la sobreposición de rutas que condujeron a incrementos en el parque automotor de vehículos de menor capacidad, lo cual a su vez ha generado, -entre otras externalidades- una mayor ocupación del espacio público lo cual derivó a su vez en el incremento del costo de transporte y mayores tiempos de desplazamiento para viajes cotidianos. Este efecto ha sido descrito por los estudios de movilidad urbana de los últimos 15 años como la atomización del transporte en la Región Metropolitana de La Paz.

Esta atomización ha modificado de manera progresiva la operación del sistema de transporte público de la región, obligando a operadores de transporte a reclutar mayor cantidad de vehículos de baja capacidad a frecuencias elevadas para cubrir una demanda creciente. El modelo adoptado coincide con la falta de regulación al sector y el crecimiento de la mancha urbana de La Paz y El Alto, lo cual permitió que, ante nuevos asentamientos humanos, se cuente con un sistema de transporte capaz de cubrir sus necesidades de acceso a los centros urbanos para viajes cotidianos de salud, educación, comercio y otros. El modelo permitió contar con una cobertura territorial aceptable en las laderas de La Paz y extremos de El Alto con una alta concentración de recorridos en los centros urbanos y mercados, haciendo cada vez más notorio el problema de sobreposición de recorridos y la falta de planificación del sistema de transporte público urbano.

El año 2004, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financió el estudio “Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz”, que propuso la implementación de un sistema de transporte público a través de corredores segregados con buses de alta capacidad, complementados con un sistema de buses alimentadores para la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz.

El año 2011 el BID financió la realización del estudio “Actualización de Demanda de Transporte, Diseño Operacional y Escenarios del SITM” a través del cual se identificaron los corredores de transporte público, cargas de pasajeros, así como el diseño operacional para la explotación de un sistema de transporte público tronco alimentado. El estudio incluyó la modelación de los

escenarios, así como la identificación de rutas alimentadoras que sirven al sistema determinando que el 73% de los viajes metropolitanos en transporte público son realizados en minibuses y *carrys*, el 19% en vehículos de media capacidad (microbuses y buses), y quedando un 8% que es cubierto por vehículos de baja capacidad “trufis” con una capacidad de cinco pasajeros. Los usuarios de transporte público deben realizar transbordos forzados con un nuevo cobro de tarifa, dado el abandono de rutas, así como la disminución de la oferta de transporte a partir de las 18:00 horas para concentrarse en los tramos de máxima demanda. El estudio determinó que la demanda de viajes en transporte público de la Región Metropolitana era de 1,7 millones de viajes/día.

Ambos estudios son la base de la planificación de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de La Paz y permitieron que los municipios de La Paz y El Alto, así como el Gobierno Nacional realicen los diagnósticos y propuestas de intervención para la mejora de la movilidad urbana de la región.

Así, los Gobiernos Municipales de La Paz (2014) y El Alto (2016), como el Gobierno Nacional de Bolivia (2014) han implementado acciones y medidas para constituir e implementar servicios de transporte público en los Municipios de La Paz y El Alto con la finalidad de mejorar la calidad del transporte público, la movilidad, accesibilidad bajo estándares de calidad, a fin de mejorar la vida de la población:

Los sistemas de transporte público impulsados desde los Municipios de La Paz y El Alto, así como la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT), operan de forma independiente y no coordinada en términos de planificación, operación, tarifarios y puesta en marcha, lo cual evita que puedan explotarse las potencialidades de un sistema integrado. De forma adicional los esfuerzos por la regulación, control y mejora de las condiciones de prestación del servicio del transporte regular en el área metropolitana son insuficientes, ocasionando costes adicionales en la población, así como ineficiencias por mayores tiempos de desplazamiento y transbordos.

En un esfuerzo por iniciar actividades conjuntas de integración, los Alcaldes de La Paz y El Alto así como el Gerente Ejecutivo de “Mi Teleférico”, han suscrito convenios interinstitucionales de Cooperación Técnica con el objetivo de enfocar las acciones de sus sistemas de transporte para la proposición, diseño y puesta en marcha de medidas de integración y complementación entre las partes, lo cual es una primera aproximación a actividades concretas para la integración de sistemas de transporte.

La población usuaria de los nuevos sistemas de transporte público de La Paz y El Alto han manifestado un alto grado de satisfacción con la calidad del servicio prestado desde los municipios y el Teleférico, índices superiores al 90% de satisfacción e indicadores elevados relacionados con el tiempo de viaje y tarifa, así como facilidades para usuarios vulnerables, son elementos que caracterizan la calidad del servicio ofrecido por los nuevos sistemas en la región y han motivado su expansión en las distintas fases desde 2014 a la fecha.

En ese sentido los términos de referencia tienen el objetivo de apoyar con herramientas e insumos para la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz a través de la generación de capacidades técnicas a profesionales para el fortalecimiento de los sistemas de transporte en el marco de los siguientes objetivos:

- i. Realizar la exploración de medidas innovadoras de gestión, administración, control y operación de sistemas de transporte por cable, así como la formación y capacitación de su personal en rubros específicos que incrementen la productividad y eficiencia del sistema de transporte por cable.

El equipo:

El Gobierno Nacional de Bolivia (GdB) a través de la EETC-MT, ha implementado desde el año 2014 a la fecha siete rutas de teleféricos urbanos en dos fases. La implementación de la red de teleféricos responde a la planificación de la Red de Integración Metropolitana (RIM), que tiene como objetivo principal lograr la interconexión de diferentes zonas de las ciudades de La Paz y El Alto, que -dadas sus características- generan y/o atraen viajes cotidianos en ambas ciudades. La RIM tiene como objetivo final la conformación de arcos de conexión que faciliten los desplazamientos, evitando las externalidades de congestión y dificultad de acceso, permitiendo la movilidad de pasajeros en menores tiempos de viaje y a un menor costo relativo. La RIM está constituida por 11 líneas, con un total de 32,7 km, 39 estaciones y una capacidad nominal de transporte de 34.000 pasajeros hora sentido, una vez se hayan implementado las cuatro rutas restantes, Líneas Morada y Café, previstas para septiembre y diciembre de 2018, respectivamente, línea Plateada prevista para el 2019 (financiada por el BID) y línea Dorada prevista para el año 2020. Al año 2017, la red de teleféricos que opera en la Región Metropolitana de La Paz ha transportado 75 millones de pasajeros en todas sus líneas en operación.

Lo que harás:

Primera responsabilidad – *Benchmark* de Sistemas de Transporte Público Urbano y Sistemas de Transporte por Cable

- i. Realizar un *Benchmark* de las mejores prácticas de Sistemas de Transporte Público Urbano (en todas sus modalidades) así como de Sistemas de Transporte por Cable en ámbitos de:
 - a. Seguridad operacional
 - b. Gestión del talento humano
 - c. Innovación tecnológica, implementación de ITS
 - d. Prácticas de gestión organizacional
 - e. Mantenimiento (vinculados a teleféricos, excluyente)
 - f. Control y monitoreo (vinculados a teleféricos, excluyente)
 - g. Gestión de demanda (vinculados a teleféricos, excluyente)
 - h. Gestión financiera
 - i. Gestión comercial
 - j. Atención y gestión de usuarios
 - k. Información a usuarios
- ii. Elaboración de fichas descriptivas de las prácticas implementadas, por tipo de sistema, entidad reguladora, actividades realizadas, autoridades y personas de contacto.
- iii. Proponer agenda de visitas técnicas a instalaciones y entidades gestoras de buenas prácticas, para visita conjunta con el personal Ejecutivo/Gerencial de Mi Teleférico.

Segunda responsabilidad – Visitas técnicas

- i. Gestionar, planificar y llevar adelante las visitas técnicas a las entidades seleccionadas, gestoras de buenas prácticas identificadas en el punto anterior para el intercambio de experiencias, conocimientos y tecnologías al personal de Mi Teleférico.

- ii. Acompañamiento, guía y coordinación con las entidades seleccionadas.
- iii. Elaboración de Ayudas Memoria de las instalaciones y entidades visitadas, a nivel de entrevista, generando una bitácora de acompañamiento técnico.
- iv. Identificación de los problemas resueltos, mejoras implementadas, indicadores, información estadística y/o bibliografía específica para Mi Teleférico.
- v. Compilación y generación de una base de datos de contactos, actividades, proveedores y desarrolladores de soluciones y facilidades para las mejoras identificadas.

Tercera responsabilidad – Plan de implementación:

- i. Elaboración de un documento metodológico de incorporación (gradual y progresiva) de las mejores prácticas identificadas según la especialidad.
- ii. Identificación de necesidades de formación/capacitación y actualización en base a las visitas técnicas realizadas.
- iii. Elaboración del cronograma de capacitaciones, contactos y contenido mínimo de capacitación.

Deliverables:

Primer Informe: Plan de trabajo con el detalle de las actividades a realizar.

Segundo Informe: Informe técnico con la agenda de visitas técnicas resultantes del *Benchmark*.

Informe Final: Informe final que contiene:

- i. Informe de las actividades realizadas.
- ii. Bitácora de visitas y viajes, incluyendo las entrevistas y material recopilado.
- iii. Base de datos de proveedores, capacitadores, funcionarios y contactos gerenciales de las entidades visitadas.
- iv. Documento de implementación de mejores prácticas identificadas.
- v. Plan de capacitación y contenidos.

Cronograma de pagos:

- 30 % a la firma de contrato y presentación del plan de trabajo.
- 50 % a la entrega y aprobación del Primer Informe.
- 20 % a la entrega y aprobación del Informe Final.

Habilidades que necesitarás:

- Capacidad de coordinar diferentes equipos multidisciplinares y capacidad de negociación con los clientes internos y externos.
- Conocimiento y experiencia en gestión de sistemas de recaudo de transporte público urbano.
- Conocimiento y experiencia en modelación de sistemas de transporte.

Competencias generales y técnicas:

- Educación: Título académico con grado de Ingeniería Civil y/o de transporte, u otras ramas afines.
- Experiencia: Experiencia profesional general de al menos diez años, contabilizada a partir de la obtención del primer título académico. Experiencia profesional específica de al menos cinco años en coordinación, gerencia o administración de proyectos de transporte público urbano y acreditar experiencia profesional específica en sistemas de transporte público urbano. Se valorará experiencia y conocimiento de sistemas de transporte por cable. Se valorará experiencia y conocimiento interno con el BID.
- Idiomas: Español

Resumen de la oportunidad:

- Tipo de contrato y modalidad: Contractual de Productos y Servicios Externos (PEC), Suma Alzada.
- Duración del contrato: cinco (5) meses.
- Fecha de inicio: diciembre de 2018.
- Ubicación: Consultoría externa con sede de trabajo en La Paz.
- Persona responsable: Especialista Sectorial (TSP/CBO).
- 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: Trabajando con nosotros, estarás rodeado por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

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

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

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA (BO-T1321)

CONSULTORÍA EN ACTUALIZACIÓN DE MATRIZ DE DEMANDA DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE LA PAZ Y ELABORACIÓN DE DISEÑO DE SISTEMA DE RECAUDO INTEGRADO.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Contexto:

El Área Metropolitana de La Paz, conformada por los municipios de La Paz y El Alto principalmente, tiene una población estimada de dos millones habitantes para el año 2018 y un parque automotor de 380 mil vehículos, de los cuales 18 mil corresponde al transporte público.

La región ha sufrido un deterioro progresivo en las últimas décadas como consecuencia de políticas que afectaron de manera directa la forma en la que los paceños se desplazan de manera cotidiana. Políticas como la liberalización del transporte significaron la apertura de acceso a servicios de transporte a nuevas organizaciones sin regulación específica, generando la aparición de nuevos modos de transporte y por ende nuevas rutas en los corredores de mayor carga de pasajeros. Esta liberalización de acceso a la prestación del servicio de transporte generó principalmente la sobreposición de rutas que condujeron a incrementos en el parque automotor de vehículos de menor capacidad, lo cual a su vez ha generado, -entre otras externalidades- una mayor ocupación del espacio público lo cual derivó a su vez en el incremento del costo de transporte y mayores tiempos de desplazamiento para viajes cotidianos. Este efecto ha sido descrito por los estudios de movilidad urbana de los últimos 15 años como la atomización del transporte en la Región Metropolitana de La Paz.

Esta atomización ha modificado de manera progresiva la operación del sistema de transporte público de la región, obligando a operadores de transporte a reclutar mayor cantidad de vehículos de baja capacidad a frecuencias elevadas para cubrir una demanda creciente. El modelo adoptado coincide con la falta de regulación al sector y el crecimiento de la mancha urbana de La Paz y El Alto, lo cual permitió que, ante nuevos asentamientos humanos, se cuente con un sistema de transporte capaz de cubrir sus necesidades de acceso a los centros urbanos para viajes cotidianos de salud, educación, comercio y otros. El modelo permitió contar con una cobertura territorial aceptable en las laderas de La Paz y extremos de El Alto con una alta concentración de recorridos en los centros urbanos y mercados, haciendo cada vez más notorio el problema de sobreposición de recorridos y la falta de planificación del sistema de transporte público urbano.

El año 2004, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financió el estudio “Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz”, que propuso la implementación de un sistema de transporte público a través de corredores segregados con buses de alta capacidad, complementados con un sistema de buses alimentadores para la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz.

El año 2011 el BID financió la realización del estudio “Actualización de Demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM” a través del cual se identificaron los corredores de transporte público, cargas de pasajeros, así como el diseño operacional para la explotación de un sistema de transporte público tronco alimentado. El estudio incluyó la modelación de los

escenarios, así como la identificación de rutas alimentadoras que sirven al sistema determinando que el 73% de los viajes metropolitanos en transporte público son realizados en minibuses y *carrys*, el 19% en vehículos de media capacidad (microbuses y buses) quedando un 8% que es cubierto por vehículos de baja capacidad “trufis” con una capacidad de cinco pasajeros. Los usuarios de transporte público deben realizar transbordos forzados con un nuevo cobro de tarifa, dado el abandono de rutas, así como la disminución de la oferta de transporte a partir de las 18:00 horas para concentrarse en los tramos de máxima demanda. El estudio determinó que la demanda de viajes en transporte público de la Región Metropolitana era de 1,7 millones de viajes/día.

Ambos estudios son la base de la planificación de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de La Paz y permitieron que los municipios de La Paz y El Alto, así como el Gobierno Nacional realicen los diagnósticos y propuestas de intervención para la mejora de la movilidad urbana de la región.

Así, los Gobiernos Municipales de La Paz (2014) y El Alto (2016), como el Gobierno Nacional de Bolivia (2014) han implementado acciones y medidas para constituir e implementar servicios de transporte público en los Municipios de La Paz y El Alto con la finalidad de mejorar la calidad del transporte público, la movilidad, accesibilidad bajo estándares de calidad, a fin de mejorar la vida de la población:

Los sistemas de transporte público impulsados desde los Municipios de La Paz y El Alto, así como la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT), operan de forma independiente y no coordinada en términos de planificación, operación, tarifarios y puesta en marcha, lo cual evita que puedan explotarse las potencialidades de un sistema integrado. De forma adicional los esfuerzos por la regulación, control y mejora de las condiciones de prestación del servicio del transporte regular en el área metropolitana son insuficientes, ocasionando costes adicionales en la población, así como ineficiencias por mayores tiempos de desplazamiento y transbordos.

En un esfuerzo por iniciar actividades conjuntas de integración, los Alcaldes de La Paz y El Alto así como el Gerente Ejecutivo de “Mi Teleférico”, han suscrito convenios interinstitucionales de cooperación técnica con el objetivo de enfocar las acciones de sus sistemas de transporte para la proposición, diseño y puesta en marcha de medidas de integración y complementación entre las partes, lo cual es una primera aproximación a actividades concretas para la integración de sistemas de transporte.

La población usuaria de los nuevos sistemas de transporte público de La Paz y El Alto han manifestado un alto grado de satisfacción con la calidad del servicio prestado desde los municipios y el Teleférico, índices superiores al 90% de satisfacción e indicadores elevados relacionados con el tiempo de viaje y tarifa, así como facilidades para usuarios vulnerables, son elementos que caracterizan la calidad del servicio ofrecido por los nuevos sistemas en la región y han motivado su expansión en las distintas fases desde 2014 a la fecha.

En ese sentido los términos de referencia tienen el objetivo de apoyar con herramientas e insumos para la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz a través de la generación de capacidades técnicas a profesionales para el fortalecimiento de los sistemas de transporte en el marco de los siguientes objetivos:

- i. Consolidar y actualizar la información de demanda de viajes de transporte público de La Paz y El Alto para el diseño de un modelo de viajes Metropolitano, que refleje el impacto de los nuevos sistemas de transporte y permita enfocar las acciones para la integración de los sistemas basados en el establecimiento de un sistema único de recaudo, así como de una planificación integral de los sistemas de transporte.

El equipo:

El Gobierno Nacional de Bolivia (GdB) a través de la EETC-MT, ha implementado desde el año 2014 a la fecha siete rutas de teleféricos urbanos en dos fases. La implementación de la red de teleféricos responde a la planificación de la Red de Integración Metropolitana (RIM), que tiene como objetivo principal lograr la interconexión de diferentes zonas de las ciudades de La Paz y El Alto, que -dadas sus características- generan y/o atraen viajes cotidianos en ambas ciudades. La RIM tiene como objetivo final la conformación de arcos de conexión que faciliten los desplazamientos, evitando las externalidades de congestión y dificultad de acceso, permitiendo la movilidad de pasajeros en menores tiempos de viaje y a un menor costo relativo. La RIM está constituida por 11 líneas, con un total de 32,7 km, 39 estaciones y una capacidad nominal de transporte de 34.000 pasajeros hora sentido, una vez se hayan implementado las cuatro rutas restantes, Líneas Morada y Café, previstas para septiembre y diciembre de 2018, respectivamente, línea Plateada prevista para el 2019 (financiada por el BID) y línea Dorada prevista para el año 2020. Al año 2017, la red de teleféricos que opera en la Región Metropolitana de La Paz ha transportado 75 millones de pasajeros en todas sus líneas en operación.

Lo que harás:

Primera responsabilidad – Consolidación y actualización de información de demanda de viajes en la Región Metropolitana de La Paz:

- i. Realización de consolidación de bases de datos de demanda del Municipio de La Paz, Municipio de El Alto y EETC-MT.
- ii. Actualización de la matriz de viajes Origen – Destino a nivel metropolitano a través de una metodología de acuerdo con la matriz consolidada.
- iii. Coordinación con autoridades de los municipios y la EETC-MT para la definición de la metodología de actualización.
- iv. Desarrollar la modelación del sistema de transporte metropolitano de La Paz, considerando los modos de transporte en operación en base a la matriz de demanda actualizada y realizar la proyección para los próximos 10 años, considerando la planificación de los municipios de La Paz, El Alto y Mi Teleférico.

Segunda responsabilidad – Relevamiento de la tecnología, protocolos y esquema de recaudo de los sistemas de transporte público del área metropolitano de La Paz:

- i. Realizar un diagnóstico de los sistemas de recaudo de los sistemas de transporte público de La Paz, El Alto y la EETC-MT.
- ii. Identificar los posibles puntos de convergencia tecnológica entre los sistemas que permitan la integración tarifaria del transporte público del Área Metropolitana de La Paz.
- iii. Identificación de la tecnología, acciones a seguir y hoja de ruta para la adaptación tecnológica de los actuales operadores del sistema de transporte regular del Área Metropolitana de La Paz, vinculado e integrado a la propuesta de integración realizada previamente.
- iv. Establecer las acciones, requerimientos, lineamientos, presupuesto, especificaciones técnicas y modificaciones normativas, reglamentarias y tecnológicas para la integración del sistema de recaudo en el Área Metropolitana de La Paz.

Tercera responsabilidad – Plan de implementación:

- i. Establecer la hoja de ruta, actividades a realizar, responsabilidades y cronogramas para la puesta en marcha del sistema de recaudo, así como la modelación de escenarios según la planificación de los Municipios de La Paz, El Alto y Mi Teleférico.

Entregables :

Primer Informe: Plan de trabajo con el detalle de las actividades a realizar. El plan de trabajo deberá contener la metodología propuesta para recopilación de información, consolidación, actualización, y calibración del modelo de transporte, así como el modelo a utilizar.

Segundo Informe: Informe técnico que contiene el diagnóstico del sistema de recaudo de la Región Metropolitana y la matriz de demanda actualizada y depurada.

Informe Final: Informe final que contiene:

- i. La propuesta de integración tecnológica, normativa y procedimental del sistema de recaudo, así como la propuesta de incorporación de los operadores actuales al sistema, términos de referencia, especificaciones técnicas y requerimiento reglamentarios normativos y tecnológicos para la integración tarifaria.
- ii. El modelo de transporte Metropolitano actualizado, los escenarios a diez años y los archivos de respaldo de generación.

Cronograma de pagos:

- 30% a la firma de contrato y presentación del plan de trabajo.
- 50% a la entrega y aprobación del Primer Informe.
- 20% a la entrega y aprobación del Informe Final.

Habilidades que necesitarás:

- Capacidad de coordinar diferentes equipos multidisciplinarios y capacidad de negociación con los clientes internos y externos.
- Conocimiento y experiencia en gestión de sistemas de recaudo de transporte público urbano.
- Conocimiento y experiencia en modelación de sistemas de transporte.

Competencias generales y técnicas:

- Educación: Título académico con grado de licenciatura en Ingeniería Civil y/o de Transporte u otras ramas afines.
- Experiencia: Experiencia profesional general de al menos diez años, contabilizada a partir de la obtención del primer título académico. Experiencia profesional específica de al menos cinco años en coordinación, gerencia o administración de proyectos de transporte público urbano y acreditar experiencia profesional específica de al menos dos años en modelación de sistemas de transporte. Se valorará experiencia y conocimiento interno con el BID.
- Idiomas: Español

Resumen de la oportunidad:

- Tipo de contrato y modalidad: Contractual de Productos y Servicios Externos (PEC), Suma Alzada.
- Duración del contrato: ocho (8) meses.
- Fecha de inicio: diciembre de 2018.
- Ubicación: Consultoría Externa con sede de trabajo en La Paz.
- Persona responsable: Especialista Sectorial (TSP/CBO).
- 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: Trabajando con nosotros, estarás rodeado por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

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

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

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA (BO-T1321)

CONSULTORÍA “ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE INCLUSIÓN SOCIAL Y PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DE CAPACIDADES DE OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MARCO DEL SITP”

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Contexto:

El Área Metropolitana de La Paz, conformada por los municipios de La Paz y El Alto principalmente, tiene una población estimada de dos millones habitantes para el año 2018 y un parque automotor de 380 mil vehículos, de los cuales 18 mil corresponde al transporte público.

La región ha sufrido un deterioro progresivo en las últimas décadas como consecuencia de políticas que afectaron de manera directa la forma en la que los paceños se desplazan de manera cotidiana. Políticas como la liberalización del transporte significaron la apertura de acceso a servicios de transporte a nuevas organizaciones sin regulación específica, generando la aparición de nuevos modos de transporte y por ende nuevas rutas en los corredores de mayor carga de pasajeros. Esta liberalización de acceso a la prestación del servicio de transporte generó principalmente la sobreposición de rutas que condujeron a incrementos en el parque automotor de vehículos de menor capacidad, lo cual a su vez ha generado, -entre otras externalidades- una mayor ocupación del espacio público lo cual derivó a su vez en el incremento del costo de transporte y mayores tiempos de desplazamiento para viajes cotidianos. Este efecto ha sido descrito por los estudios de movilidad urbana de los últimos 15 años como la atomización del transporte en la Región Metropolitana de La Paz.

Esta atomización ha modificado de manera progresiva la operación del sistema de transporte público de la región, obligando a operadores de transporte a reclutar mayor cantidad de vehículos de baja capacidad a frecuencias elevadas para cubrir una demanda creciente. El modelo adoptado coincide con la falta de regulación al sector y el crecimiento de la mancha urbana de La Paz y El Alto, lo cual permitió que, ante nuevos asentamientos humanos, se cuente con un sistema de transporte capaz de cubrir sus necesidades de acceso a los centros urbanos para viajes cotidianos de salud, educación, comercio y otros. El modelo permitió contar con una cobertura territorial aceptable en las laderas de La Paz y extremos de El Alto con una alta concentración de recorridos en los centros urbanos y mercados, haciendo cada vez más notorio el problema de sobreposición de recorridos y la falta de planificación del sistema de transporte público urbano.

El año 2004, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financió el estudio “Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz”, que propuso la implementación de un sistema de transporte público a través de corredores segregados con buses de alta capacidad, complementados con un sistema de buses alimentadores para la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz.

El año 2011 el BID financió la realización del estudio “Actualización de Demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM” a través del cual se identificaron los corredores de

transporte público, cargas de pasajeros, así como el diseño operacional para la explotación de un sistema de transporte público tronco alimentado. El estudio incluyó la modelación de los escenarios, así como la identificación de rutas alimentadoras que sirven al sistema determinando que el 73% de los viajes metropolitanos en transporte público son realizados en minibuses y *carrys*, el 19% en vehículos de media capacidad (microbuses y buses) quedando un 8% que es cubierto por vehículos de baja capacidad “trufis” con una capacidad de cinco pasajeros. Los usuarios de transporte público deben realizar transbordos forzados con un nuevo cobro de tarifa, dado el abandono de rutas, así como la disminución de la oferta de transporte a partir de las 18:00 horas para concentrarse en los tramos de máxima demanda. El estudio determinó que la demanda de viajes en transporte público de la Región Metropolitana era de 1,7 millones de viajes/día.

Ambos estudios son la base de la planificación de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de La Paz y permitieron que los municipios de La Paz y El Alto, así como el Gobierno Nacional realicen los diagnósticos y propuestas de intervención para la mejora de la movilidad urbana de la región.

Así, los Gobiernos Municipales de La Paz (2014) y El Alto (2016), como el Gobierno Nacional de Bolivia (2014) han implementado acciones y medidas para constituir e implementar servicios de transporte público en los Municipios de La Paz y El Alto con la finalidad de mejorar la calidad del transporte público, la movilidad, accesibilidad bajo estándares de calidad, a fin de mejorar la vida de la población:

Los sistemas de transporte público impulsados desde los Municipios de La Paz y El Alto, así como la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT), operan de forma independiente y no coordinada en términos de planificación, operación, tarifarios y puesta en marcha, lo cual evita que puedan explotarse las potencialidades de un sistema integrado. De forma adicional los esfuerzos por la regulación, control y mejora de las condiciones de prestación del servicio del transporte regular en el área metropolitana son insuficientes, ocasionando costes adicionales en la población, así como ineficiencias por mayores tiempos de desplazamiento y transbordos.

En un esfuerzo por iniciar actividades conjuntas de integración, los Alcaldes de La Paz y El Alto así como el Gerente Ejecutivo de “Mi Teleférico”, han suscrito convenios interinstitucionales de cooperación técnica con el objetivo de enfocar las acciones de sus sistemas de transporte para la proposición, diseño y puesta en marcha de medidas de integración y complementación entre las partes, lo cual es una primera aproximación a actividades concretas para la integración de sistemas de transporte.

La población usuaria de los nuevos sistemas de transporte público de La Paz y El Alto han manifestado un alto grado de satisfacción con la calidad del servicio prestado desde los municipios y el Teleférico, índices superiores al 90% de satisfacción e indicadores elevados relacionados con el tiempo de viaje y tarifa, así como facilidades para usuarios vulnerables, son elementos que caracterizan la calidad del servicio ofrecido por los nuevos sistemas en la región y han motivado su expansión en las distintas fases desde 2014 a la fecha.

En ese sentido los términos de referencia tienen el objetivo de apoyar con herramientas e insumos para la mejora de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de La Paz a través de la generación de capacidades técnicas a profesionales para el fortalecimiento de los sistemas de transporte en el marco de los siguientes objetivos:

- i. Establecer las líneas y acciones a seguir para la inclusión de transportistas potencialmente afectados por la incursión de nuevos sistemas de transporte, así como

la proposición de renovación de parque automotor y migración a esquemas empresariales concesionarios de servicios de transporte.

El equipo:

El Gobierno Nacional de Bolivia (GdB) a través de la EETC-MT, ha implementado desde el año 2014 a la fecha siete rutas de teleféricos urbanos en dos fases. La implementación de la red de teleféricos responde a la planificación de la Red de Integración Metropolitana (RIM), que tiene como objetivo principal lograr la interconexión de diferentes zonas de las ciudades de La Paz y El Alto, que -dadas sus características- generan y/o atraen viajes cotidianos en ambas ciudades. La RIM tiene como objetivo final la conformación de arcos de conexión que faciliten los desplazamientos, evitando las externalidades de congestión y dificultad de acceso, permitiendo la movilidad de pasajeros en menores tiempos de viaje y a un menor costo relativo. La RIM está constituida por 11 líneas, con un total de 32,7 km, 39 estaciones y una capacidad nominal de transporte de 34.000 pasajeros hora sentido, una vez se hayan implementado las cuatro rutas restantes, Líneas Morada y Café, previstas para septiembre y diciembre de 2018, respectivamente, línea Plateada prevista para el 2019 (financiada por el BID) y línea Dorada prevista para el año 2020. Al año 2017, la red de teleféricos que opera en la Región Metropolitana de La Paz ha transportado 75 millones de pasajeros en todas sus líneas en operación.

Lo que harás:

Primera responsabilidad – Diagnóstico operacional, organizacional e institucional de los operadores de transporte regular

- i. Realizar una revisión y consolidación de los estudios sociales vinculados a los operadores de transporte realizados a la fecha.
- ii. Realizar grupos focales con operadores de transporte para recopilar información cualitativa vinculada a:
 - a. Condiciones de trabajo
 - b. Mantenimiento de vehículos
 - c. Esquemas de financiamiento
 - d. Costos de operación
 - e. Beneficios sociales
 - f. Control y regulación del transporte
 - g. Asociatividad en el sector, costos de ingreso, beneficios, obligaciones
 - h. Estructura de organización
 - i. Proyección a largo plazo, etc.
- i. Los grupos focales deberán considerar a conductores propietarios, asalariados, controles, administrativos y exdirigentes.
- ii. Se deberá realizar un mapeo de actores, indicando el grado de influencia y representatividad, enfocado a la estrategia de abordaje para inserción de operadores en un esquema empresarial o concesionado de transporte.
- iii. Diseño de las alternativas de inserción, vinculadas al diagnóstico y la identificación de potencialidades vinculadas.

iv. Identificación de riesgos potenciales y estrategia de negociación con el sector.

Segunda responsabilidad – Propuesta de renovación del parque automotor

- i. En base a los estudios previos existentes y el diagnóstico institucional y organizacional, así como de grupos focales, se deberá realizar la propuesta de renovación de parque automotor considerando.
 - a. Análisis y diagnóstico del marco legal que permita la conformación de una entidad encargada de la chatarrización de unidades vehiculares, alternativas de financiamiento, estructura, dependencia y regulación
 - b. La conformación de una entidad estatal, pública, privada, mixta o concesionaria (se deberá realizar la identificación previa de alternativas) que administre la chatarrización de unidades
 - c. Equipamiento, recursos necesarios, perfiles y Manual de Funciones para la puesta en marcha del ente
 - d. Exploración de fideicomisos vinculados a chatarrización
 - e. Esquema de precios referenciales de compensación a operadores de acuerdo con análisis de mercado y colocación de residuos en el mercado (local e internacional) y contraparte estatal (de ser requerida)
 - f. Hoja de ruta de acciones necesarias para la puesta en marcha de la entidad

Tercera responsabilidad – Plan de implementación:

- Establecer la hoja de ruta, actividades a realizar, responsabilidades y cronogramas para la migración de operadores a esquemas empresariales, concesionados o tercerizados para la operación de rutas de transporte público urbano.

Entregables:

Primer Informe: Plan de trabajo con el detalle de las actividades a realizar. El plan de trabajo deberá contener la metodología propuesta para recopilación de información y actividades intermedias para el logro de objetivos de la consultoría.

Segundo Informe: Informe técnico intermedio que contiene el diagnóstico organizacional e institucional de los operadores de transporte, así como las conclusiones de los grupos focales y el diagnóstico y análisis para la conformación del ente encargado de la chatarrización de unidades vehiculares, así como la exploración de fideicomisos aplicables a la temática.

Informe Final: Informe Final que contiene:

- i. La propuesta de incorporación de operadores de transporte, identificación de potencialidades, estrategia de negociación, mapeo de actores y alternativas de inserción a sistemas de transporte públicos modernizados.
- ii. Conformación del ente encargado de la chatarrización vehicular, modelo de negocios, alternativas de implementación y requerimientos mínimos para la puesta en marcha.
- iii. Plan de implementación.

Cronograma de pagos:

- 30% a la firma de contrato y presentación del plan de trabajo.
- 50% a la entrega y aprobación del Primer Informe.

- 20% a la entrega y aprobación del Informe Final.

Habilidades que necesitarás:

- Capacidad de coordinar diferentes equipos multidisciplinarios y capacidad de negociación con los clientes internos y externos.
- Conocimiento y experiencia en gestión de sistemas de recaudo de transporte público urbano.
- Conocimiento y experiencia en modelación de sistemas de transporte.

Competencias generales y técnicas:

- Educación: Título académico con grado de licenciatura en Sociología, Administración de Empresas u otras ramas afines.
- Experiencia: Experiencia profesional general de al menos diez años, contabilizada a partir de la obtención del primer título académico. Experiencia profesional específica de al menos cinco años en coordinación, gerencia o administración de proyectos de transporte público urbano y acreditar experiencia profesional específica de al menos dos años en estudios sociales de impactos socioeconómicos derivados de la explotación de sistemas de transporte público urbano. Se valorará experiencia y conocimiento interno con el BID.
- Idiomas: Español.

Resumen de la oportunidad:

- Tipo de contrato y modalidad: Contractual de Productos y Servicios Externos (PEC), Suma Alzada.
- Duración del contrato: ocho (8) meses.
- Fecha de inicio: diciembre de 2018.
- Ubicación: Consultoría Externa con sede de trabajo en La Paz.
- Persona responsable: Especialista Sectorial (TSP/CBO).
- 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: Trabajando con nosotros, estarás rodeado por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir

a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA (BO-T1321)

IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL SECTOR TRANSPORTE EN SUS DIFERENTES MODOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY N° 165.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Contexto:

El objetivo de esta consultoría es apoyar al Viceministerio de Transportes (VMT) en el proceso de socialización del Plan Nacional Sectorial de Transportes (PLANAST), en términos de socialización de los resultados del estudio a nivel sectorial y subnacional. Asimismo, apoyará en la identificación de proyectos priorizados a corto y mediano plazo, que resultan estratégicos para el sector que coadyuven al Gobierno de Bolivia (GdB) a priorizar inversiones futuras.

El equipo:

El Banco se encuentra apoyando al Estado Plurinacional de Bolivia en el desarrollo de Planes de Transporte, a través de la Cooperación Técnica BO-T1284 de Apoyo Sectorial a Estudios de Transporte en Bolivia cuyo objetivo es apoyar al sector transporte de Bolivia en la identificación y priorización de proyectos estratégicos de diferentes modalidades de transporte identificados en el PLANAST, que contribuyan a mejorar la calidad y condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad de las poblaciones y cargas, incluyendo el aumento de la cobertura vial en condiciones de transitabilidad permanente, mediante la rehabilitación y mejora de corredores que conectan centros de producción con mercados locales y externos.

El organismo rector del sector es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), que cuenta con el VMT, integrado por dos direcciones: la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre, y la Dirección General de Transporte Aéreo. El VMT tiene entre sus funciones la responsabilidad de proponer políticas y normas, y aplicar que los planes sectoriales de transporte en el marco de las estrategias nacionales de desarrollo garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte seguro, eficiente e integral en sus diversas modalidades.

El PLANAST, tiene como objetivo general proveer de los elementos necesarios para ordenar en el mediano y largo plazo el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte, a la vez de sentar las bases de un sistema estable de planificación del sector, todo ello con miras a satisfacer con eficiencia y eficacia los requerimientos de la actividad productiva y de la población en general, a fin de contribuir a la mejora de la calidad de vida, la competitividad de la economía y la integración a mercados internacionales. El PLANAST incluye el transporte de pasajeros y cargas interurbanos, y contempla tanto la infraestructura como los servicios asociados de transporte en sus diversas modalidades (aérea, terrestre, ferroviaria y acuática), y provee los lineamientos para la formulación de los Programa Departamental de Transporte (PRODET) y Programa Municipal De Transporte (PROMUT) requeridos a los gobiernos autónomos departamentales y los gobiernos autónomos municipales por la Ley N°165.

Lo que harás:

- i. Ley 165. Ley General de Transporte:

- a. Elaboración de una matriz de estado de avances para la implementación de las políticas priorizadas en el Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte. Identificando los requerimientos, responsables institucionales y plazos que permitan dar cumplimiento a lo establecido para el 3er tramo, con seguimiento mensual de avances.
 - b. Apoyo al VMT y otras instituciones en la revisión y recomendación de aprobación de los estudios del PLANAST, incluyendo la coordinación con la supervisión técnica y equipo de expertos. Además, se deberá desarrollar una propuesta para la presentación y aprobación de los resultados del PLANAST por el CCS-Trans, incluyendo la propuesta de socialización.
- ii. Apoyo a proyectos de pasos de frontera:
- a. Apoyar al equipo del VMT y otras instituciones en la revisión y recomendaciones de los estudios preliminares para el Plan de Desarrollo para la Integración de los territorios e infraestructura de las ciudades fronterizas y sus áreas de influencia de los tres pasos de frontera entre Argentina y Bolivia (Yacuiba, Villazón, y Bermejo), incluyendo la coordinación con las autoridades del VMT y otras instituciones vinculadas de los pasos a seguir una vez concluidos los estudios.
 - b. Apoyar al equipo del VMT y otras instituciones en la identificación y definición de los estudios requeridos para los pasos de frontera asociados a la iniciativa del corredor ferroviario bioceánico, y la identificación de otros proyectos de prioridad en pasos de frontera.
- iii. Apoyo a proyectos Ferroviarios:
- a. Apoyo al equipo del VMT y otras instituciones la elaboración de la propuesta técnica y requerimientos para el cierre de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE), incluyendo cronograma y pasos a seguir.
 - b. Apoyo al equipo del VMT y otras instituciones la elaboración de la propuesta técnica y requerimientos para la creación de la Unidad técnica Ferroviaria (UTF), incluyendo cronograma y pasos a seguir.
 - c. Apoyo al equipo del VMT en la elaboración de una propuesta para el relevamiento físico de la actual vía férrea (150 km relevados a la fecha de actuales aprox. 9.000 km), valorando uso de tecnología costo eficiente a través de drones y/o con imágenes satelitales.
- iv. Apoyo a proyectos acuáticos:
- a. Apoyar al equipo del VMT y otras instituciones en la identificación de la intervención exploratoria de la Hidrovía Paraguay – Paraná, incluyendo el análisis de las siguientes alternativas: (i) primera alternativa de integración por Roboré vía férrea y empalme a Puerto Peralta; y (ii) segunda alternativa por Puerto Busch (contactarse con Mauricio Posada).

Entregables:

El Contractual deberá presentar los siguientes informes, sin que éstos sean limitativos, los mismos deberán ser recibidos a satisfacción por el Banco:

Producto No.1: Plan de prabajo, que incluya la propuesta de como desarrollara las actividades indicadas y un cronograma de entregables intermedios y de final de cada actividad.

Producto No.2: Informe inicial sobre la revisión y propuesta de complementación de la Ley 165 Ley General de Transporte.

Producto No.3: Informe intermedio sobre la evaluación del Plan de Desarrollo Económico Social (PDES) y el Plan Estratégico Institucional (PEIS) en el marco de las actividades indicadas en los literales b), c) y d).

Producto No.4: Informe final de la consultoría, incluyendo los productos finales de todas las actividades.

Cronograma de pagos:

El monto total convenido será cancelado en cuatro pagos de acuerdo con el siguiente detalle:

- Primer Pago: 25% contra la presentación y aprobación del producto 1.
- Segundo Pago: 25% contra entrega y aprobación del producto 2.
- Tercer Pago: 25% contra entrega y aprobación del producto 3.
- Pago Final: 25% contra entrega y aprobación del producto 4.

Habilidades que necesitarás:

Conocimiento de la Ley N° 165 y Ley N° 441.

Competencias generales y técnicas:

- Educación: Ingeniero civil, vial y/o de transporte.
- Experiencia: Siete años de experiencia general, cinco años de experiencia específica en el área de transporte, normativas y sistemas de peaje y pesaje.
- Idiomas: Español

Resumen de la oportunidad:

- Tipo de contrato y modalidad: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- Duración del contrato: 6 meses a partir de la firma del contrato.
- Fecha de inicio: diciembre de 2018.
- Ubicación: Consultoría externa.
- Persona responsable: La coordinación estará a cargo de Shirley Cañete (shirleyca@iadb.org) Especialista Sectorial (TSP/CBO).
- 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: Trabajando con nosotros, estarás rodeada por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

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.

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

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

PLAN DE ADQUISICIONES PARA OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BANCO														
País: Bolivia							Agencia Ejecutora: IDB				UBR: Bolivia			
Número de Proyecto: BO-T1321							Nombre del Proyecto: Apoyo a la preparación y ejecución de estudios operaciones de transporte Bolivia							
Periodo cubierto por el Plan: 30 meses							Monto Total del Proyecto: \$ 350.682							
Componente	Tipo de Adquisición (1) (2)	Tipo de Servicio (1) (2)	Descripción	Costo estimado del contrato (US\$)	Método de Selección (2)	Tipo de Contrato	Fuente de Financiamiento y Porcentaje				Fecha estimada del anuncio de adquisiciones	Fecha estimada del inicio de contrato	Duración estimada del contrato	Comentarios
							IDB/MIF		Otro Donante Externo					
							Monto	%	Monto	%				
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoría 1: Actualización de Matriz de Demanda de la Región Metropolitana de La Paz y elaboración de diseño de Sistema de Recaudo Integrado.	\$ 140.000	CCI	Suma Alzada	\$ 140.000	100%	\$ -	0%	20-Nov-18	15-Jan-19	8 meses	
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría 2: Estudio de alternativas de inclusión social y programa de reconversión de capacidades de operadores de transporte público en el marco del SITP.	\$ 30.000	CCI	Suma Alzada	\$ 30.000	100%		0%	20-Mar-19	20-May-19	8 meses	
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría 3: Exploración de mejores prácticas en gestión, administración, control y operación de sistemas de transporte por cable.	\$ 30.000	CCI	Suma Alzada	\$ 30.000	100%		0%	15-Mar-19	15-May-19	5 meses	
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría 4: Apoyo para la realización de eventos estratégicos e intercambio de experiencias en materia de Movilidad, Desarrollo Sostenible y procesos de integración regional.	\$ 30.682	CCI	Suma Alzada	\$ 30.682	100%		0%	20-Mar-19	20-Jun-19	8 meses	
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoría 5: Diseño de un Plan de Conservación Vial de la RFV	\$ 70.000	SCS	Suma Alzada	\$ 70.000	100%		0%	20-Dec-19	20-Jan-20	13 meses	
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoría 6: Estudios estratégicos del sector transporte	\$ 50.000	SCS	Suma Alzada	\$ 50.000	100%		0%	20-Dec-19	20-Jan-20	13 meses	
Preparado por:			TOTALES	\$ 350.682			\$ 350.682	100%	\$ -	0%				

(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar, tales como publicaciones, viajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse de forma agrupada bajo un solo rubro, con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: en un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se incluiría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US\$5 mil y una explicación en la columna Comentarios: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1".

(2) (i) **Consultor Individual:** CCI Calificación Consultor Individual; SD: Selección Directa o de Fuente Única. Proceso de selección debe ser de acuerdo con la AM-650.

(2) (ii) **Firma Consultora:** Según GN-2765-1, Métodos de selección para Firmas Consultoras en operaciones ejecutadas por el Banco con: Selección de Fuente Única (SD); SCS - Selección Competitivo Simplificado (<250K); Selección Competitiva Integral (>250K); y Convenio Marco - Orden de Tarea (TO). Todos los procesos de selección de firmas consultoras bajo esta política deben utilizar el módulo en Convergencia.

(2) (iii) **Bienes:** Según GN-2765-1, par. A.2.2.c: "las adquisiciones de bienes y servicios conexos, salvo cuando tales bienes y servicios sean necesarios para conseguir los objetivos del trabajo operativo que ejecute el Banco y estén incluidos en el contrato de servicios de consultoría y representen menos del 10% del valor de dicho contrato".