

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Colombia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Preparación del Programa de Seguridad Vial
▪ Número de la CT:	CO-T1325
▪ Nombre de la operación vinculada:	Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial
▪ Número de la operación vinculada:	CO-L1111
▪ Equipo de proyecto:	Ana María Pinto, Jefe de Equipo (TSP/CCO); Alejandro Taddia, Jefe de Equipo Alterno, María Romero, Virginia Navas (INE/TSP); Manuel Rodríguez (TSP/CCO); María Paola Bustos (CAN/CCO); Rodolfo Gastaldi (PDP/CCO); Mylenna Cárdenas (FMP/CCO); y Bernardita Sáez (LEG/SGO)
▪ Fecha autorización de síntesis de CT:	Marzo, 28 de 2013
▪ Beneficiario:	República de Colombia - Ministerio de Transporte (MT)
▪ Organismo Ejecutor (OE):	El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la División de Transporte en la Representación de Colombia (TSP/CCO)
▪ Fondos donantes:	IFN – <i>InfraFund Non reimbursable</i>
▪ Recursos BID solicitados:	US\$150.000
▪ Contrapartida local:	US\$37.500
▪ Periodo de desembolso (el cual incluye período de ejecución):	24 meses (21 meses de ejecución)
▪ Fecha de inicio:	Junio de 2013
▪ Tipos de consultores:	Individuales y firmas
▪ Unidad de preparación:	TSP/CCO
▪ Desembolsos (UDR):	CAN/CCO
▪ CT incluida en la estrategia de país; CT incluida en el CPD:	CT incluida en la estrategia de país (Y); CT incluida en el CPD (Y)
▪ Prioridad sectorial GCI-9:	(b) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1. **Antecedentes y justificación.** Las cifras de accidentalidad vial en Colombia son muy elevadas, manteniéndose desde 2006, en el orden de 5.500 muertes y 40.000 lesionados al año, lo que supone un costo económico estimado de un 1,5% del Producto Interno Bruto (PIB)¹. Después de los homicidios (57%), este hecho supone la segunda causa de muerte violenta en Colombia (20%). Los principales grupos vulnerables, con el 69% de los fallecidos son los motociclistas, peatones y ciclistas. Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre los 5 y 14 años (4% del total) y la segunda causa de muerte en adultos entre los 15 y 44 años de edad.
- 2.2. Entre las principales causas estructurales² de esta problemática se encuentran: i) la débil estructura institucional y capacidad para el diseño y ejecución de las acciones

¹ Fuente: MT de Colombia. PNSV 2011-2016.

² Riu, Antoni, 2012. “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción”. Diagnóstico del sistema de seguridad vial en Colombia y propuesta de plan de acción para el PNSV. BID. Consultoría de apoyo del BID al MT.

de política en materia de seguridad vial; ii) falta de homogeneidad en la información que dificulta un adecuado diagnóstico de la causalidad de los accidentes, así como la definición de acciones de prevención; y iii) contar con un débil sistema de otorgamiento de licencias, un ineficaz procedimiento sancionador, la falta de fiscalización y sanción, la insuficiencia o poca eficacia de planes y campañas de comunicación y de sensibilización en seguridad vial, así como la debilidad de los planes de vigilancia y control.

- 2.3. En este contexto, el Gobierno de Colombia (GdC) declaró la seguridad vial como política de Estado y la incluyó como una de sus principales estrategias del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014. Así mismo, el desarrollo de una institucionalidad para la gestión de la seguridad vial, es una de las acciones prioritarias del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2016. Dicho plan tiene como objetivo la reducción del número de víctimas fatales por accidentes viales, cuya implementación³ implica la priorización de una serie de acciones identificadas por el MT, que van dirigidas a actuar sobre las citadas causas de accidentalidad.
- 2.4. Por lo anterior, como parte de las principales acciones emprendidas por el MT, se encuentra en proceso la creación de la Unidad de Seguridad Vial⁴ (USV), al interior del Viceministerio de Transporte⁵ (VMT), con un equipo dedicado a la gestión de la seguridad vial y a la articulación de las responsabilidades de los distintos actores de la seguridad vial en el país.
- 2.5. La operación Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111), actualmente en preparación, se encuentra alineada con la estrategia del GdC y con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (DECENIO)⁶, y tiene como objetivo apoyar en la consolidación de la Política Nacional de Seguridad Vial (POLÍTICA) y contribuir a la reducción del número de víctimas mortales y lesionados por accidentes de tránsito. Esta operación focaliza sus actividades en el fortalecimiento institucional para la gestión de la seguridad vial en el país, por medio de los siguientes ejes de acción: i) fortalecimiento de la capacidad institucional del MT para la estructuración y desarrollo de las acciones de política pública de seguridad vial; ii) la estructuración e implementación de un sistema eficiente y confiable de compilación y procesamiento de la información, que permita la planificación, evaluación y monitoreo de las acciones de política y planes de acción que de ella se deriven; y iii) apoyo y asesoría técnica a las entidades sub-nacionales en la formulación de sus planes de seguridad vial.
- 2.6. **Objetivo.** La presente Cooperación Técnica (CT) tiene como objetivo apoyar la preparación de la operación CO-L1111 y el arranque de la ejecución de la misma, mediante actividades de consultoría y supervisión en temas específicos de seguridad vial.

³ Ibíd. 2.

⁴ Actualmente se encuentra en proceso de resolución al interior del VMT.

⁵ El VMT tiene, entre otras funciones, la de apoyar y hacer seguimiento a la implementación del PNSV.

⁶ La Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el DECENIO formulando recomendaciones específicas para la toma de medidas en seguridad vial a nivel nacional, regional y local. Véase http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/

- 2.7. De acuerdo a lo mencionado, a través de esta CT se proveerán servicios de consultoría especializada en seguridad vial, dado que el OE (§2.4) cuenta actualmente con capacidad técnica limitada, y no dispone de la oportunidad de recursos financieros necesarios para desarrollar dichos trabajos, que a su vez requieren de una respuesta rápida y eficaz, que garanticen una correcta puesta en marcha de la citada operación.
- 2.8. La CT está alineada con la Estrategia de País del Banco con Colombia (GN-2648-1), que identifica a la seguridad vial como un área estratégica de apoyo del Banco al país en el sector transporte ⁷. Asimismo, dado el carácter transversal e interinstitucional de la seguridad vial, esta operación se enmarca dentro de las prioridades de la estrategia institucional del Banco establecidas en el Noveno Aumento General de Recursos, en el capítulo de Infraestructura para la Competitividad y Bienestar Social. Adicionalmente, esta operación hace parte de la Estrategia de Seguridad Vial del Banco (ESV) ⁸.

III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES, COMPONENTES Y PRESUPUESTO

Las principales actividades a ser desarrolladas en el marco de esta CT incluyen:

- 3.1. **Componente 1. Apoyo técnico.** Este componente contempla consultorías de asesoría y apoyo técnico al OE en materia de seguridad vial durante la fase de preparación de la operación CO-L1111 y arranque de la ejecución de la misma, así como actividades de apoyo a la supervisión de la CT. Este apoyo permitirá profundizar en la definición del alcance técnico, estructura y plan de implementación de las acciones prioritarias del Plan de Acción para la implementación del PNSV que serán financiadas a través de la operación [CO-L1111](#).
- 3.2. A través de este componente se prevén actividades de asistencia técnica y de consultoría de apoyo al OE en temas de seguridad vial relacionadas con: i) el fortalecimiento y capacitación de la institucionalidad del GdC para la gestión de la seguridad vial, especialmente del VMT y de su USV, en aspectos relacionados con la capacitación del personal actual y de los nuevos técnicos; ii) el diseño y definición de la estructura, lineamientos y plan de implementación detallado de las acciones prioritarias del PNSV, el cual se focaliza en los principales grupos vulnerables (§2.1) y destaca como acciones centrales: a) la definición de la estructura de un proceso reglamentado de realización de pruebas para la obtención de la licencia de conducción; b) la definición de la estrategia y alcance de un plan de vigilancia y control en seguridad vial y de planes de comunicación específicos para este propósito; c) la definición de una estrategia de comunicación del PNSV de acuerdo a las acciones de POLÍTICA; iii) la gestión y asesoría en el desarrollo de los procesos y procedimientos relacionados con la implementación y operación del

⁷ La estrategia establece que el Banco apoyará al MT en la formulación y posterior implementación del PNSV 2011-2015, lo cual comprende el análisis y recomendaciones del plan, la identificación de mecanismos técnicos y financieros para el fortalecimiento de las instituciones nacionales y regionales encargadas de la temática, así como la conformación del ONSV.

⁸ Documento de la ESV del BID. Véase <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37043401>

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) en el MT; y iv) la definición de la estrategia de apoyo a entidades sub-nacionales en lo relativo a la estructura metodológica para la elaboración de sus planes de seguridad vial, actividades de capacitación y asesoría técnica.

- 3.3. **Componente 2. Herramientas de gestión del programa.** Este componente contempla, entre otras actividades, el apoyo técnico a la USV para la realización de actividades relacionadas con aspectos operativos durante la fase de preparación, aprobación e inicio de la ejecución de la operación CO-L1111. Este componente prevé financiar la realización del Reglamento Operativo del Programa (ROP).

Cuadro 1. Matriz indicativa de resultados

	Unidad	Año base		Objetivo		Fecha esperada de terminación
		Valor	Año	Planeado	Actual	
Producto 1. Apoyo técnico	Número	0	Abril 2013	1		Junio 2014
Output 1. Reportes de consultorías y asesoría técnica en temas de seguridad vial	Número	0	Abril 2013	1		Junio 2014
Producto 2. Herramientas de gestión del Programa	Número	0	Abril 2013	1		Junio 2014
Output 2. Elaboración del ROP del programa	Número	0	Abril 2013	1		Junio 2014

- 3.4. **Presupuesto.** El monto total de la CT es de US\$187.500, de los cuales el Banco financiará US\$150.000 con recursos del *Infrafund*. Los recursos restantes serán aportados en especie como contrapartida del MT.

Cuadro 2. Presupuesto indicativo

Actividad/Componente	Descripción	BID (US\$)	Contrapartida (US\$)	Total (US\$)
Apoyo técnico	Actividades de consultoría y asesoría técnica en temas de seguridad vial	85.000	-	100.000
	Apoyo a la supervisión de la operación	15.000	-	
Herramientas de gestión del programa	Consultorías para la preparación e inicio de ejecución de la operación	50.000	-	50.000
Insumos y aportes técnicos, administrativos y otros en especies		-	37.500	37.500
Total		150.000	37.500	187.500

IV. AGENCIA EJECUTORA

- 4.1. De conformidad con lo establecido en el apéndice 10, de las directrices operativas para productos de CT (GN-2629-1), durante la misión de orientación de la operación CO-L1111, el GdC solicitó al Banco la ejecución de la presente CT. Lo anterior dado que los procesos de adquisiciones a través del organismo beneficiario se tomarían mayor tiempo del máximo para cumplir con las metas establecidas. Por lo tanto, el OE de esta operación será la División de Transporte en la Representación de Colombia (TSP/CCO) del BID, quién identificará en coordinación con el VMT, las necesidades de apoyo al programa y las actividades asociadas. Los estudios a ser contratados serán de directa aplicación, tanto durante la preparación, como al inicio de la ejecución de la operación de “Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial” (CO-L1111). Los trabajos serán supervisados por el personal del Banco.
- 4.2. El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la misma 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 BID. A lo largo de la duración de las actividades, se solicitarán aportes y comentarios a los clientes y socios del proyecto. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco. Las actividades de monitoreo o vigilancia, incluidas las visitas de inspección regulares, serán asumidas como costos para supervisar la ejecución de la CT por TSP/CCO. El tiempo de ejecución y desembolsos de la CT se estima en 24 meses.

V. RIESGOS

- 5.1. No se visualizan riesgos en la ejecución de esta CT. Se espera una activa participación de la contraparte técnica en el trabajo que realizarán los consultores y el equipo del Banco.

VI. EXCEPCIONES A LA POLÍTICA DEL BANCO

- 6.1. No se prevén excepciones a la política del Banco durante la ejecución de la presente CT.

VII. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL

- 7.1. La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socio-ambientales, la clasificación de esta operación es categoría “C”.

COLOMBIA
APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
(CO-L1111)

Misión de Orientación

(Del 12 de febrero al 15 de febrero de 2013)

Ayuda Memoria

Introducción

1. Una misión del BID visitó Bogotá, Colombia del 12 al 15 de febrero de 2013, con el objeto de mantener reuniones con las autoridades gubernamentales, para continuar con la preparación de la operación, definir en detalle sus componentes y actividades, analizar la asignación presupuestal, el mecanismo de ejecución y determinar los próximos pasos de la operación.
2. La misión estuvo liderada por Ana María Pinto (TSP/CCO) e integrada por Alejandro Pablo Taddia (INE/TSP), Sissi Maribel De la Peña (INE/TSP), Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CCO), Javier Game (CAN/CCO), Mylenna Cárdenas (FMP/CCO), Rodolfo Gastaldi (FMP/CCO) y María Paola Bustos Ríos (CAN/CCO).
3. La misión sostuvo reuniones con funcionarios del Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte (MT), Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y el Fondo Nacional de Prevención Vial (FNPV).
4. La misión desea expresar su reconocimiento por los avances realizados y agradecer, en particular, las atenciones recibidas por parte del Gobierno de Colombia y su equipo técnico, sin cuya colaboración no se hubieran alcanzado los resultados obtenidos.

Principales asuntos tratados

Preparación de la Operación

5. El Banco informó al Gobierno de Colombia (GdC) que el perfil de proyecto se declaró elegible, por parte del Banco, el día 5 de febrero de 2013.
6. El GdC y el Banco acordaron el siguiente cronograma de preparación de la Operación:

ACTIVIDAD	PLAZO
Aprobación del Perfil de Proyecto	5 de febrero de 2013
Borrador POD (Propuesta para el Desarrollo de la Operación)	15 de marzo de 2013

ACTIVIDAD	PLAZO
Versión final del POD	1 de abril de 2013
Misión de Análisis	Por definir de acuerdo a las necesidades.
CONPES aprobado	15 de abril de 2013
Entrega del MT de documento justificativo y presentación al MHCP para citar Comisión Interparlamentaria de Crédito Público	16 de abril de 2013
Comisión Interparlamentaria de Crédito Público	8 de mayo de 2013
Entrega del BID al GdC del borrador minuta Contrato de Préstamo	8 de mayo de 2013
Resolución de gestión	17 de mayo de 2013
Pre negociación DNP y MHCP	20 de mayo de 2013
Negociación del Préstamo	21 de mayo de 2013
Fecha máxima de entrega del MT de documento justificativo y presentación al MHCP para citar Comisión Interparlamentaria de Crédito Público	24 de mayo de 2013
Segunda Comisión Interparlamentaria de Crédito Público	5 de junio de 2013
Aprobación de la Operación por parte del Directorio del Banco.	19 de junio de 2013
Resolución de celebración para firmar el Contrato de Préstamo	28 de junio de 2013
Firma del Contrato de Préstamo	2 de julio de 2013
Elegibilidad del Contrato de Préstamo	15 de julio de 2013
Primer desembolso del Contrato de Préstamo	16 de julio de 2013

7. El DNP solicitó al Banco incluir en el Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD) componentes, alcance técnico específico para cada uno de ellos e indicadores. El Banco informó que se está revisando y analizando el tema técnicamente con el MT y se consignarán estos aspectos en el POD.
8. EL Viceministro de Transporte manifestó que es importante definir, para la preparación de la operación, de qué manera se articularán las distintas alternativas que el GdC está abordando en temas de seguridad vial.
9. El DNP solicitó al MT constituir la Unidad de Seguridad Vial de manera oportuna para la ejecución del Contrato de Préstamo y evaluar de manera integral la capacidad institucional.

Presupuesto

10. El DNP informó que el GdC tiene COPS1.500 millones (fuente crédito 18) apropiados en el marco de gasto para el año 2013, una vez se suscriba el Contrato de Préstamo el MT podrá Programa Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111)

Ayuda memoria – Misión Orientación

utilizar este recurso durante el año 2013. El MT informó que el rubro presupuestal se denomina *Fortalecimiento Institucional en la Seguridad Vial*.

11. En la misión se planteó al MT realizar los trámites requeridos, ante el DNP y MHCP, para que una porción de los COP\$1.500 millones cambie de fuente crédito a fuente nación, y así poder iniciar la ejecución de los recursos y apoyar el fortalecimiento de la Unidad de Seguridad Vial.
12. El DNP informó que el GdC no acepta reconocimiento de gastos, dada las consideraciones y procedimientos de la Ley Nacional en materia de contratación.
13. El Banco recomendó al MT realizar los correspondientes trámites presupuestales para asegurar el cupo presupuestal de la operación en la vigencia 2014. Igualmente recomendó al DNP analizar los aspectos presupuestales para que el MT cuente con asignación de recursos cada año y así garantizar la ejecución del Préstamo (aproximadamente COP\$5.000 millones por año). Al respecto, DNP manifestó que depende de la capacidad de ejecución del MT y de la programación de actividades.
14. El DNP recomendó al MT prever la utilización del esquema de vigencias futuras, con el fin de dar continuidad a los procesos de adquisiciones que se lleguen a estructurar, especialmente los de consultoría, cuyo plazo de ejecución se prevea que dure más de un año.

Monto de la Operación

15. El Banco manifestó que el monto del Contrato de Préstamo es de US\$10.000.000 con un plazo de ejecución estimado de 4 años.
16. El DNP manifestó que para este Contrato de Préstamo no habrá recursos de contrapartida.
17. El DNP solicitó al MT un cronograma de desembolsos para la estructuración del documento CONPES.

Esquema de Ejecución

18. El Viceministro de Transporte manifestó que es de interés del GdC que este Contrato de Préstamo se apruebe en el primer semestre del 2013.
19. El Viceministro de Transporte manifestó que la Doctora Yazmín Gaitán, asesora de la Ministra de Transporte será la coordinadora de Seguridad Vial por parte del MT
20. El MT manifestó que se conformará una Unidad de Seguridad Vial dentro de la estructura organizacional del MT, en cabeza del Viceministro de Transporte, la cual ejecutará el Contrato de Préstamo.

21. El MT informó que actualmente en el MT funcionan dos grupos de trabajo en temas de seguridad vial, uno en temas operativos (tres personas de planta, una secretaria y dos coordinadores) y otro en temas de planeación de política (una persona de planta). Se espera consolidar una Unidad que integre estos dos aspectos y la misma estaría dentro de la estructura orgánica del MT. Posteriormente la Unidad migrará a la Agencia de Seguridad Vial en cabeza del MT, la cual actualmente se encuentra en proceso de estructuración, y a futuro abordaría los temas relacionados con Seguridad Vial del país. Para su creación el MT radicó en el 2012 el proyecto de Ley en el Congreso de la República y se espera que esté creada en el año 2014.
22. El MT informó que actualmente se encuentran estructurando una resolución que definirá el alcance, necesidades de personal requeridas y roles para la operación de la Unidad de Seguridad Vial. Igualmente informó que la Unidad de Seguridad Vial no será creada exclusivamente para la coordinación y ejecución del Préstamo.
23. El Banco recomendó al MT revisar los procesos y procedimientos internos del MT, dado que actualmente hay Contratos de Préstamo financiados con recursos del Banco que se están ejecutando. Lo anterior, con el fin de ir definiendo el esquema de ejecución del Contrato. Así mismo, se recomendó que dentro de la estructura de la Unidad de Seguridad Vial se consideren especialistas en las siguientes áreas: adquisiciones, financiero y monitoreo y seguimiento.
24. El Banco solicitó al MT definir las responsabilidades y atribuciones que tendrá la Unidad de Seguridad Vial para la ejecución del Contrato de Préstamo.

Elaboración del POD (Propuesta para el desarrollo de la operación) v sus Anexos

25. El Banco explicó al GdC en que consiste el documento POD y sus anexos; y manifestó que para su elaboración se requiere llevar a cabo las siguientes actividades:
 - a. **Análisis de la capacidad institucional en materia de adquisiciones:** ésta será llevada a cabo por el consultor del Banco, Sr. Juan José Olivella, y el Banco solicitó al MT el apoyo para la consecución de información.
 - b. **Plan de adquisiciones:** el MT debe formular el plan para un período de 18 meses y debe contemplar como mínimo: adquisiciones, montos estimados, origen de fondos, modalidad de contratación y estimación de fechas. Se debe clasificar el tipo de adquisición: obras, bienes, servicios de consultoría y no consultoría, entre otros.

Es importante definir la modalidad de las adquisiciones que se desarrollarán en el programa, dada la naturaleza o complejidad de las mismas.

El Banco manifiesta que las adquisiciones a ejecutar, en el marco del Contrato de Préstamo de Seguridad Vial, deberán ejecutarse bajo las políticas de adquisiciones del Banco.

Se sugiere consignar en el plan de adquisiciones los consultores individuales que se lleguen a contratar con recursos de aporte local.

Debe estar contemplada en el plan de adquisiciones la contratación de la firma auditora para el Programa.

- c. **Procesos y flujograma de contratación:** El Banco solicitó al MT la entrega de los procesos y flujogramas de contratación del Ministerio de Transporte, los cuales deben contemplar tiempos y responsables para cada actividad.
- d. **Evaluación de capacidad institucional en gestión financiera:** se utilizará la evaluación que se realizó en el año 2012 en el marco del Contrato de Préstamo de Logística. El Banco solicita al MT validar la información, para ver si se han generado cambios. Igualmente, el Banco solicita al MT realizar seguimiento al plan de fortalecimiento definido en la evaluación previamente realizada. Una vez se defina la Unidad de Seguridad Vial, el Banco coordinará con el MT la evaluación de capacidad institucional en gestión financiera y en materia de adquisiciones.
- e. **Taller de gestión de riesgos:** a principios del mes de marzo de 2013, el Banco plantea al MT realizar el taller de riesgos, cuyo objeto es la identificación y concertación de riesgos, evaluación de los mismos y severidad, así como también proponer acciones de mitigación y control.
- f. **Contabilidad y reportes:** El Banco solicitó al MT llevar los registros del proyecto de manera separada a través de una asignación interna en el SIIF, la cual deberá solicitar de manera oportuna al MHCP.
- g. **Manual Operativo:** Debe ser preparado para cumplir una de las condiciones previas de elegibilidad del Contrato de Préstamo. El Manual deberá contar con el módulo financiero. La especialista financiera del Banco enviará al MT el índice de los aspectos que deberá contener dicho módulo.
- h. **Condiciones especiales previas al primer desembolso:** Los especialistas fiduciarios del Banco manifestaron la necesidad de incluir como condiciones previas del primer desembolso las siguientes: i) que el MT haya creado la Unidad de Seguridad Vial y (ii) que haya entrado en vigencia el Manual Operativo del Programa, que incluya el capítulo financiero en los términos y condiciones previamente aprobados por el Banco.

Componentes del Contrato de Préstamo

26. En mesa técnica sostenida en la misión, el MT informó acerca de los temas que actualmente se están trabajando en materia de seguridad vial, a saber:

Programa Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111)

Ayuda memoria – Misión Orientación

Página 5 de 9

1. **Implementación del Observatorio Nacional para la seguridad vial:** el reto del MT es la elaboración de un plan de acción de implementación, para posteriormente adoptar las acciones del plan.
 2. **Agencia Vial de Seguridad Vial:** EL MT se encuentra realizando los trámites requeridos para que el Congreso de la República apruebe el proyecto de ley para la constitución de la Agencia.
 3. **Ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial**
 4. **Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas.**
 5. **Unidad de Seguridad Vial:** El MT tiene prevista la constitución de esta Unidad para el año 2013.
 6. **Planes locales de Seguridad Vial**
 7. **Manuales:** El MT tiene prevista la elaboración o modificación de manuales que implementen estándares de seguridad vial en los proyectos de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura.
27. El consultor del Banco, Sr. Antoni Riu, expuso en la misión los resultados de la consultoría realizada en la cual se plantea una propuesta de plan de acción concebida desde el Plan Nacional de Seguridad Vial, dicha propuesta considera:
- a. **Acciones prioritarias:** i) Obtención de la licencia de conducir, ii) Plan de comunicación, iii) Plan de vigilancia y control, iv) Agencia Líder y v) Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
 - b. **Grupos de riesgos prioritarios:** i) Peatones, ii) Transporte profesional y iii) Motocicletas.
 - c. **Programa especial:** Ciudad

Para referencia inmediata ver anexos en la presente ayuda de memoria.

28. En la misión se acordaron los siguientes componentes para el Programa del Contrato de Préstamo., y el Banco solicitó al MT definir para cada uno de ellos: i) objetivo, ii) alcance técnico, iii) presupuesto, iv) productos y resultados y v) necesidades de personal, entre otros.

Componente 1 – Observatorio de Seguridad Vial

- a. El MT manifestó que tiene identificada las necesidades técnicas, financieras y de personal, así como las líneas de investigación.
- b. El Banco solicitó al MT, una vez definido el alcance técnico del componente, analizar los aspectos que garanticen la sostenibilidad del observatorio.

Componente 2 - Planes departamentales, locales y regionales de seguridad vial

- a. Se acordó en la misión considerar en la formulación del alcance técnico del componente, la definición de metodologías para la toma de datos, asistencia técnica a

los departamentos para recolección local de datos, definir metodología para procesamiento de datos e identificación de mejoras, acciones de coordinación y estudios específicos, entre otros. Es importante priorizar las necesidades en función de la capacidad. Al respecto el MT manifestó que lo importante es crear institucionalidad y pretenden tener el control con el fin de garantizar el monitoreo.

Componente 3 - Apoyo a la implementación del plan nacional de seguridad vial

- a. El Banco recomendó definir líneas estratégicas de acción.
- b. El Banco solicitó al MT definir, para la Unidad de Seguridad Vial, el plan de trabajo para el año 2013 y las prioridades para el año 2014.

Definición de Indicadores para la formulación de la Matriz de Resultados y el Esquema de Monitoreo y Evaluación

29. El Banco manifestó que en la Estrategia Banco País vigente para Colombia, se tiene establecido el indicador “*Reducción del número de muertes por accidentes viales*” para temas de seguridad vial. Igualmente el DNP informó que tiene dentro de su batería de indicadores uno para temas de Seguridad Vial y corresponde a “*Reducción de la fatalidad – muertos en accidentes de tránsito*”. Se infiere que el indicador de impacto del Programa ya se encuentra identificado.
30. El Banco manifestó que en la preparación se deben definir tres tipos de indicadores: i) de producto, ii) resultado e iii) impacto; y recomendó la formulación de indicadores de resultados asociados a la operación y no asociados a cada componente.
31. El Banco manifestó que los indicadores deben ser específicos, medibles, alcanzables, relevantes y ubicados temporalmente. Deben considerar una línea de base, una meta final, presupuesto asignado y medios de verificación.
32. El DNP manifestó que los indicadores se deben asociar a lo que está consignado en el Plan Nacional de Desarrollo de Colombia. Así mismo manifestó que se debe definir en detalle los alcances de cada componente y los responsables, con el fin de dimensionar los productos y resultados, para luego consolidar la batería de indicadores.
33. El Banco realizará una propuesta de indicadores y metodología de Esquema de Monitoreo y Evaluación al MT, para lo cual solicita al MT hacer entrega, de manera oportuna, del alcance específico de cada componente y sus productos.

Evaluación Económica

34. Como insumo para la Evaluación Económica del proyecto, el Banco solicitó al MT y al DNP revisar y analizar los costos de las inversiones que tiene que hacer el GdC para la reducción de la meta.

35. El Banco solicitó que se analicen los datos históricos de porcentaje de obras de seguridad vial, respecto del total de obras viales, basados en los datos de VMT, ANI, PVR, INVIAS. Lo anterior se tendrá en cuenta para la evaluación económica del programa.

Otros

36. La misión sostuvo reunión con el Fondo Nacional de Prevención Vial, en la cual el FNPV expuso los principales retos en temas de seguridad vial, a saber: i) Infraestructura, ii) Equipos y Vehículos, iii) Institucionalidad y iv) Comportamiento Humano.

37. El Banco ha ofrecido al GdC una Cooperación Técnica para apoyar la preparación del Contrato de Préstamo de Seguridad Vial. El GdC solicitó que la misma sea ejecutada por el Banco, debido a la USV no cuenta con capacidad suficiente para ejecutarla y que se necesitan contar con los recursos lo antes posible.

38. El Viceministro de Transporte solicitó al Banco explorar la posibilidad de financiar algunos consultores para apoyar la preparación de la operación de préstamo.

Compromisos

1. Se acordó el cronograma de preparación de la operación (numeral 6)
2. El MT realizará los trámites requeridos, ante el DNP y MHCP, para que una porción de los COP\$1.500 millones, disponibles a la fecha con recurso 18, cambie de fuente crédito a fuente nación.
3. El DNP solicitó al MT un cronograma de desembolsos para la estructuración del documento CONPES.
4. El Banco solicitó al MT definir las responsabilidades, roles y atribuciones que tendrá la Unidad de Seguridad Vial para la ejecución del Contrato de Préstamo.
5. El Banco solicitó al MT apoyo para la consecución de información de adquisiciones para llevar a cabo el análisis de la capacidad institucional en materia de adquisiciones, específicamente los procesos y flujogramas de contratación del MT. El Banco enviará la solicitud de información vía correo electrónico.
6. Plan de Adquisiciones: el MT deberá hacer entrega del plan de adquisiciones para un período de 18 meses, para este ejercicio contará con el apoyo del Banco.
7. El Banco solicitó al MT validar la información de capacidad institucional en gestión financiera realizada en el año 2012, en el marco del Contrato de Préstamo de Logística.

Igualmente el Banco solicitó al MT realizar seguimiento al plan de fortalecimiento definido en la evaluación previamente realizada.

8. El Banco coordinará con el MT, la realización del taller de gestión de riesgos, el que se llevaría a cabo a principios del mes de marzo de 2013.
9. El Banco solicitó al MT definir, para la Unidad de Seguridad Vial, el plan de trabajo para el año 2013 y las prioridades para el año 2014. Igualmente solicitó los documentos donde se consolida la estructura orgánica y las funciones del Viceministerio de Transporte.
10. El Banco solicitó al MT definir para cada componente del Programa: i) el objetivo, ii) alcance técnico, iii) presupuesto, iv) productos, v) necesidades de personal. Este compromiso se debe cumplir el día 22 de febrero de 2013.
11. El Banco realizará una propuesta de indicadores y metodología de Esquema de Monitoreo y Evaluación al MT, para lo cual el MT entregará el alcance específico de cada componente, considerando para cada uno de ellos lo expuesto en el numeral anterior.

Bogotá, DC., 15 de febrero de 2013,

Nicolás Estupifán
Viceministro de Transporte
Ministerio de Transporte

Natalia Bargans
Subdirectora de Crédito
Departamento Nacional de Planeación

Ana María Pinto Aysa
Jefe de Equipo
Banco Interamericano de Desarrollo

Anexo: Presentación e Informes del Consultor del Banco Antoni Riu.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (CO-T1325)

“Consultoría técnica de asistencia en la preparación del Programa de Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111) en lo relativo a la Implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial”

I. ANTECEDENTES

- 1.1 En Colombia la seguridad vial ha sido declarada como una política de Estado. El Plan Nacional de Desarrollo (PND) del Gobierno de Colombia (GdC) lo ha incluido como una de sus principales estrategias y el Congreso de la República de Colombia lo ha adoptado como un tema prioritario dentro de su agenda de trabajo. En este contexto, el desarrollo de una institucionalidad para la gestión de la seguridad vial es una de las acciones prioritarias del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV). Asimismo, dentro de la reforma del Ministerio de Transporte (MT) se creó el Viceministerio de Transporte (VMT) con la función de apoyar y hacer seguimiento a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (POLÍTICA). Igualmente, se encuentra en proyecto de resolución la creación de la Unidad de Seguridad Vial (USV) dentro del VMT, con un equipo dedicado a la gestión de la seguridad vial.
- 1.2 En Colombia, en el periodo 2000-2011 se registraron más de 69.000 fallecidos y 500.000 lesionados por accidentes de tránsito. Sólo en 2011, se registraron 5.792 víctimas fatales, y 40.806 víctimas de lesiones no fatales. Las muertes por accidentes de tránsito son, después de los homicidios (57%), la segunda causa de muerte violenta en Colombia (20%). Los principales grupos vulnerables, con el 69% de los fallecidos, son los motociclistas, peatones y ciclistas. Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre los 5 y 14 años y la segunda causa de muerte en adultos entre los 15 y 44 años de edad. Las zonas urbanas concentraron el 67% de los fallecidos y el 87% de los lesionados durante 2011. No obstante lo anterior, es importante resaltar que la exposición al riesgo, medida como la tasa de fallecidos por cada 10.000 vehículos, se redujo de 7,9 en 2010 a 7,2 en 2011, en un contexto en el que el parque automotor aumentó un 9% anual entre 2008 y 2011, pasando de 6 a 8,4 millones de vehículos en este periodo. Se estima que las pérdidas económicas debidas a accidentes de tránsito en Colombia suponen un 1,5% del Producto Interior Bruto (PIB) nacional.
- 1.3 En el marco institucional, además del MT, existen diversos actores que intervienen en la seguridad vial en el país, como la Policía Nacional (a través de la Dirección de Tránsito y Transporte), la Corporación Fondo de Prevención Vial, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Justicia, la Fiscalía General, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Agencia Nacional de Infraestructura, etc. Las diferentes entidades han venido realizando actividades de acuerdo con su competencia pero no necesariamente articuladas con la POLÍTICA, y por lo tanto, la efectividad de las acciones institucionales implementadas ha sido limitada.

- 1.4 Del mismo modo, Colombia cuenta con una importante cantidad de información acerca de la accidentalidad vial en el país. Sin embargo, ésta es generada por diversos actores (¶1.3), que no actúan de manera coordinada, lo cual genera una gran dispersión y repercute en la calidad y homogeneidad de la misma. Esto incide en un adecuado diagnóstico de las causas de la accidentalidad y, en consecuencia, en la planificación y ejecución de acciones efectivas en materia de seguridad vial.
- 1.5 Por otra parte, en el ámbito subnacional, la problemática identificada (¶1.2) adquiere mayor relevancia, destacando como mayores debilidades la ausencia de: i) un diagnóstico objetivo de la causalidad de accidentes a nivel regional y local; ii) una estrategia y planes de acción específicos de acuerdo con base en el diagnóstico realizado; y iii) una estructura institucional mínima responsable de formular e implementar planes de seguridad vial.
- 1.6 De acuerdo con su esquema fiscal y sancionatorio, Colombia cuenta con diversas fuentes de recursos relacionadas con la seguridad vial, asignadas a diferentes entidades según su competencia. A pesar de los importantes recursos destinados a seguridad vial, los mismos están asignados a fuentes dispersas y su implementación obedece a las directrices de cada entidad y no a una interacción coordinada con la POLÍTICA. El MT no cuenta con recursos asignados suficientes para gestionar la implementación de acciones concretas en seguridad vial.
- 1.7 El GdC a través del MT ha venido trabajando diferentes acciones, en lo relativo a la definición de la POLÍTICA y el fortalecimiento institucional para su implementación. En este sentido, formuló el PNSV 2011-2016 cuya implementación¹ implica la priorización de acciones, definición y seguimiento de metas e involucramiento de los principales actores. En este sentido, el GdC ha definido un plan de acción a corto, medio y largo plazo, el cual incluye las siguientes acciones prioritarias: i) el fortalecimiento institucional del VMT para la gestión de la seguridad vial, como entidad que lidera la POLÍTICA y responsable de la implementación de acciones prioritarias del PNSV (la implementación de un Plan de Vigilancia y Control en seguridad vial, la estructuración y consolidación de un procedimiento eficiente de formación de conductores y de obtención de la licencia de conducir, el diseño y desarrollo de un plan anual de comunicación para la concientización social, la definición e implementación de otras acciones para reforzar la seguridad de los grupos de riesgo prioritarios, peatones y motociclistas, de acuerdo a las acciones imprescindibles del PNSV); ii) la consolidación de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia de gestión del conocimiento para el monitoreo permanente de la situación de la seguridad vial en el país y el impacto que sobre esta tiene la implementación de la POLÍTICA; y iii) la formulación, desarrollo y adopción de Planes Regionales y Locales de Seguridad Vial (PRSV y PLSV).
- 1.8 El Banco se encuentra actualmente en fase de preparación de un préstamo de Cooperación Técnica (CT), Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111), que tiene como objetivo apoyar al

¹ Consultoría de apoyo al MT: “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción” que realizó un diagnóstico del sistema de seguridad vial en Colombia y propone un plan de acción del PNSV. BID, 2012.

MT en la implementación de su estrategia en seguridad vial (¶1.7), tendiente a la reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito. Esta operación se articula a través de tres componentes: i) el fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV; ii) consolidación y operación del ONSV; y iii) la formulación de PRSV y PLSV.

- 1.9 En este contexto, ante el grave problema de salud pública que supone la accidentalidad vial en el país, se destaca la gran importancia de disponer de información homogénea y confiable que permita una correcta identificación de la causalidad de los accidentes y emita las directrices para el diseño de nuevas acciones de política en seguridad vial. Así, se plantea la necesidad de apoyar al MT durante la fase de preparación, aprobación y arranque de la citada operación (¶1.9), al objeto de reforzar principalmente el componente de diseño, estructuración e implementación del ONSV. No obstante, el alcance de la consultoría pretende ser extensible al resto de los componentes de la operación, vista ésta como un todo, dado el carácter transversal de los mismos.

II. OBJETIVOS

- 2.1 Servicios profesionales de un consultor individual para:

Apoyar al MT a través de acciones de gestión y asesoría en el desarrollo de los procesos y procedimientos relacionados con la implementación y operación del ONSV en el MT, durante la fase de preparación, aprobación e inicio de la operación CO-L1111 (¶1.8).

III. ACTIVIDADES

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo al avance del trabajo, resulten necesarias en la preparación y puesta en marcha de la operación CO-L1111 en sus tres componentes:

- Identificar las fuentes primarias existentes en el país, productoras de datos útiles al seguimiento de la seguridad vial, levantamiento de las fichas técnicas sobre el tipo de datos producidos por estas fuentes y gestión de los mecanismos de cooperación interinstitucional que permitan transferencia de información al ministerio, desde las fuentes identificadas.
- Apoyar la construcción del sistema de indicadores básicos para el seguimiento a la situación de la seguridad vial en Colombia y sus respectivas fichas técnicas, los cuales a su vez deben estar sintonizados con los sistemas de indicadores definidos internacionalmente y en especial con los del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.
- Contribuir a la definición de metodologías y planes de análisis sobre la situación de la seguridad vial, que sean posteriormente adoptadas dentro de los procedimientos estandarizados del ONSV.
- Dirigir la construcción de un protocolo de investigación sobre un problema prioritario relacionado con la seguridad vial, que requiere nuevo conocimiento para la adecuada toma de decisiones.
- Inventariar las experiencias internacionales en relación con la aplicación de encuestas que evalúan los conocimientos, actitudes y prácticas en

seguridad vial y apoyar la construcción de una encuesta de este tipo para el país, al igual que la metodología para la posterior aplicación de su prueba piloto.

- Acompañar la producción de documentos analíticos y/o publicaciones seriadas sobre seguridad vial que puedan ser divulgados ya sea en medio físico y virtual, a través de la página *web* del Observatorio de Seguridad Vial.
- Participar como conferencista o en la planeación logística de todas las actividades de sensibilización y capacitación que se programen en el ministerio, para aumentar las capacidades de los diferentes actores y operadores del sistema de la seguridad vial y en especial en los relacionados con la socialización del plan nacional de seguridad vial.
- Asesorar al ministerio en la definición de las diferentes intervenciones, sobre todo las relacionadas con el factor humano, para la promoción de la movilidad segura y la prevención de los traumatismos relacionados con el tránsito.
- Brindar asistencia técnica según los requerimientos de los organismos de tránsito, de diferentes regiones del país, interesados en la implementación de modelos de gestión de conocimiento, definición de indicadores, desarrollo de investigaciones, otro tipo de análisis, o diagnósticos sobre la situación local de la seguridad vial, al igual que para el diseño de intervenciones relacionadas con la promoción de la movilidad segura y la prevención de los traumatismos relacionados con el tránsito
- Apoyar, a través de asesoría técnica, la fase de preparación, aprobación e inicio de la ejecución de la operación CO-L1111 en sus tres componentes y en cada una de las fases de la misma.
- Participar en misiones, seminarios, reuniones, foros y cualquier otro espacio de discusión donde se debatan temas relacionados con la seguridad vial o donde el ministerio deba hacer presencia directa para la adecuada gestión de la seguridad vial en el país, con énfasis en aquellos aspectos relacionados con el ONSV. Se estiman un total de tres viajes.
- Participación en los talleres, reuniones, sesiones de conclusiones y misiones específicas que tengan lugar en el MT o en el Banco, en el marco de las actividades de consultoría a desarrollar.
- Confidencialidad: la información suministrada al consultor es de carácter confidencial y no podrá ser compartida ni reproducida por ningún motivo. Este trabajo se desarrollará bajo las cláusulas de confidencialidad del BID.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.1 Plan de trabajo: el consultor entregará durante los primeros siete días tras la firma del contrato un plan de trabajo, que contemple las actividades a desarrollar, el alcance y cronograma de ejecución de las mismas, así como el contenido e hitos de entrega de los informes de consultoría 1 y 2.
- 4.2 Informe 1: documento que detalle las actividades de consultoría y de asesoría técnica realizadas, las conclusiones de reuniones mantenidas, así como sus recomendaciones técnicas en cada uno de los temas de su especialidad requeridos para el avance del proyecto, producto del cumplimiento de las

actividades citadas en ¶III. El alcance del mismo será el definido en el plan de trabajo citado en ¶4.1.

- 4.3 Informe 2: el consultor presentará un informe final de la consultoría, a entregarse al final del periodo de duración del contrato, que deberá incluir como mínimo: la síntesis de la totalidad las actividades técnicas desarrolladas; la revisión y verificación en el cumplimiento de las metas fijadas en el contrato; y reflexiones y recomendaciones sobre aspectos técnicos encontrados al desarrollar las tareas. El alcance del mismo será el definido en el plan de trabajo citado en ¶4.1.

V. CRONOGRAMA DE PAGO

- 5.1 Firma del contrato: 30%.
- 5.2 Entrega y aprobación del informe 1: 40%.
- 5.3 Entrega y aprobación del Informe 2: 30%.
- 5.4 Las aprobaciones a cargo del Banco estarán referidas al cumplimiento de los aspectos técnicos y la ejecución de los servicios, así como las referidas al cumplimiento de los aspectos formales y administrativos, vinculados a la utilización de los recursos, necesarios para proceder a efectuar los pagos acordados.

VI. COORDINACIÓN

- 6.1 Supervisora: Ana María Pinto (apinto@iadb.org). Especialista en transporte y Jefe de la CT CO-T1325.
- 6.2 Departamento/División: TSP/CCO.

VII. CARACTERÍSTICA DE LA CONSULTORÍA

- 7.1 Categoría y modalidad: consultoría individual local.
- 7.2 Duración del contrato: 40 días no consecutivos, no excediendo el 31 de diciembre de 2013.
- 7.3 Lugar de trabajo: Colombia.

VIII. CALIFICACIONES

- 8.1 El consultor deberá tener título universitario en el ámbito de la sanidad o educación, con especialidad en áreas relacionadas con la investigación, manejo de datos y bioestadística; con experiencia no menor de 10 años en investigación y tratamiento de problemas de salud pública. Deberá disponer de una sólida experticia científica en el diseño, monitoreo, seguimiento y análisis de la información en eventos de salud pública (inequidad, violencias, seguridad ciudadana, etc.) para la correcta identificación de factores de riesgo, que permitan planificar acciones correctivas y generar de metodologías e indicadores de medición y seguimiento de sucesos. Será recomendable igualmente formación o experiencia en gestión y administración pública. Se valorará especialmente poseer un doctorado en los aspectos mencionados o estar en curso de realización.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (CO-T1325)

“Consultoría técnica de asistencia en la preparación del Programa de Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111) en lo relativo a la elaboración del Reglamento Operativo del Programa”

I. ANTECEDENTES

- 1.1 En Colombia la seguridad vial ha sido declarada como una política de Estado. El Plan Nacional de Desarrollo (PND) del Gobierno DE Colombia (GdC) lo ha incluido como una de sus principales estrategias y el Congreso de la República de Colombia lo ha adoptado como un tema prioritario dentro de su agenda de trabajo. En este contexto, el desarrollo de una institucionalidad para la gestión de la seguridad vial es una de las acciones prioritarias del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV). Asimismo, dentro de la reforma del Ministerio de Transporte (MT) se creó el Viceministerio de Transporte (VMT) con la función de apoyar y hacer seguimiento a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (POLÍTICA). Igualmente, se encuentra en proyecto de resolución la creación de la Unidad de Seguridad Vial (USV) dentro del VMT, con un equipo dedicado a la gestión de la seguridad vial.
- 1.2 En Colombia, en el periodo 2000-2011 se registraron más de 69.000 fallecidos y 500.000 lesionados por accidentes de tránsito. Sólo en 2011, se registraron 5.792 víctimas fatales, y 40.806 víctimas de lesiones no fatales. Las muertes por accidentes de tránsito son, después de los homicidios (57%), la segunda causa de muerte violenta en Colombia (20%). Los principales grupos vulnerables, con el 69% de los fallecidos, son los motociclistas, peatones y ciclistas. Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre los 5 y 14 años y la segunda causa de muerte en adultos entre los 15 y 44 años de edad. Las zonas urbanas concentraron el 67% de los fallecidos y el 87% de los lesionados durante 2011. No obstante lo anterior, es importante resaltar que la exposición al riesgo, medida como la tasa de fallecidos por cada 10.000 vehículos, se redujo de 7,9 en 2010 a 7,2 en 2011, en un contexto en el que el parque automotor aumentó un 9% anual entre 2008 y 2011, pasando de 6 a 8,4 millones de vehículos en este periodo. Se estima que las pérdidas económicas debidas a accidentes de tránsito en Colombia suponen un 1,5% del Producto Interior Bruto (PIB) nacional.
- 1.3 En el marco institucional, además del MT, existen diversos actores que intervienen en la seguridad vial en el país, como la Policía Nacional (a través de la Dirección de Tránsito y Transporte), la Corporación Fondo de Prevención Vial, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Justicia, la Fiscalía General, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Agencia Nacional de Infraestructura, etc. Las diferentes entidades han venido realizando actividades de acuerdo con su competencia pero no necesariamente articuladas con la POLÍTICA, y por lo tanto, la efectividad de las acciones institucionales implementadas ha sido limitada.

- 1.4 Del mismo modo, Colombia cuenta con una importante cantidad de información acerca de la accidentalidad vial en el país. Sin embargo, ésta es generada por diversos actores (§1.3), que no actúan de manera coordinada, lo cual genera una gran dispersión y repercute en la calidad y homogeneidad de la misma. Esto incide en un adecuado diagnóstico de las causas de la accidentalidad y, en consecuencia, en la planificación y ejecución de acciones efectivas en materia de seguridad vial.
- 1.5 Por otra parte, en el ámbito subnacional, la problemática identificada (§1.2) adquiere mayor relevancia, destacando como mayores debilidades la ausencia de: i) un diagnóstico objetivo de la causalidad de accidentes a nivel regional y local; ii) una estrategia y planes de acción específicos de acuerdo con base en el diagnóstico realizado; y iii) una estructura institucional mínima responsable de formular e implementar planes de seguridad vial.
- 1.6 De acuerdo con su esquema fiscal y sancionatorio, Colombia cuenta con diversas fuentes de recursos relacionadas con la seguridad vial, asignadas a diferentes entidades según su competencia. A pesar de los importantes recursos destinados a seguridad vial, los mismos están asignados a fuentes dispersas y su implementación obedece a las directrices de cada entidad y no a una interacción coordinada con la POLÍTICA. El MT no cuenta con recursos asignados suficientes para gestionar la implementación de acciones concretas en seguridad vial.
- 1.7 El GdC a través del MT ha venido trabajando diferentes acciones, en lo relativo a la definición de la POLÍTICA y el fortalecimiento institucional para su implementación. En este sentido, formuló el PNSV 2011-2016 cuya implementación² implica la priorización de acciones, definición y seguimiento de metas e involucramiento de los principales actores. En este sentido, el GdC ha definido un plan de acción a corto, medio y largo plazo, el cual incluye las siguientes acciones prioritarias: i) el fortalecimiento institucional del VMT para la gestión de la seguridad vial, como entidad que lidera la POLÍTICA y responsable de la implementación de acciones prioritarias del PNSV (la implementación de un Plan de Vigilancia y Control en seguridad vial, la estructuración y consolidación de un procedimiento eficiente de formación de conductores y de obtención de la licencia de conducir, el diseño y desarrollo de un plan anual de comunicación para la concientización social, la definición e implementación de otras acciones para reforzar la seguridad de los grupos de riesgo prioritarios, peatones y motociclistas, de acuerdo a las acciones imprescindibles del PNSV); ii) la consolidación de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia de gestión del conocimiento para el monitoreo permanente de la situación de la seguridad vial en el país y el impacto que sobre esta tiene la implementación de la POLÍTICA; y iii) la formulación, desarrollo y adopción de Planes Regionales y Locales de Seguridad Vial (PRSV y PLSV).
- 1.8 El Banco se encuentra actualmente en fase de preparación de un préstamo de Cooperación Técnica (CT), Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111), que tiene como objetivo apoyar al

² Consultoría de apoyo al MT: “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción” que realizó un diagnóstico del sistema de seguridad vial en Colombia y propone un plan de acción del PNSV. BID, 2012.

MT en la implementación de su estrategia en seguridad vial (§1.7), tendiente a la reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito. Esta operación se articula a través de tres componentes: i) el fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV; ii) consolidación y operación del ONSV; y iii) la formulación de PRSV y PLSV.

- 1.9 Durante la preparación de la operación, tuvo lugar una evaluación fiduciaria realizada al MT, con base en la aplicación de la herramienta “Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional” para la administración de procesos de adquisiciones, y para los procesos de gestión financiera, teniendo en cuenta además, el conocimiento del Organismo Ejecutor (OE), en lo relativo a la ejecución de proyectos del Banco. La evaluación concluyó que el MT cuenta con la capacidad suficiente para realizar las actividades de gestión financiera y administración de los recursos, sin embargo, se hace necesario realizar una evaluación de capacidad a la USV, seis meses después de constituida. Igualmente se concluyó que el riesgo fiduciario en gestión financiera y administración de procesos de adquisiciones financiados por el Banco es MEDIO. Por lo anterior, se han previsto acciones de mitigación dirigidas al fortalecimiento de la capacidad de gestión del OE, tales como talleres de capacitación y reuniones periódicas.
- 1.10 La operación contempla una serie de condiciones previas al primer desembolso, tales como la creación de la USV, adscrita al MT, designación del coordinador del programa, y la aprobación del Reglamento Operativo del Programa (ROP).
- 1.11 Por lo anterior, se plantea la necesidad de apoyar al MT durante la fase de preparación, aprobación y arranque de la citada operación (§1.9), al objeto de reforzar el VMT y su USV en cuanto a herramientas de gestión de operaciones con el Banco se refiere y más concretamente en lo que respecta a la elaboración del ROP.

II. OBJETIVOS

- 2.1 Servicios profesionales de un consultor individual para:
Apoyar al MT en la elaboración ROP identificando los flujos de procesos de ejecución, que optimicen la operatividad y toma de decisiones para ejecutar la operación CO-L1111 en los tiempos previstos.

III. ACTIVIDADES

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo al avance del trabajo necesarias para el logro de los objetivos:
 - Revisar la experiencia de cada OE en la ejecución de otros programas con el Banco o con otras entidades multilaterales de crédito, a partir de la información contenida en diferentes fuentes y de entrevistas con los principales actores.
 - Suministro de apoyo para la logística de las actividades de consultoría (agenda e instrucciones para llevar a cabo las visitas en la contraparte).

- Entrevistas estructuradas con funcionarios del VMT y su USV, los cuales forman parte de las unidades o procesos que estarán involucrados con la ejecución del programa y que apoyaran su gestión.
- Evaluar los roles y responsabilidades que tendrán las partes involucradas, prestando atención a su alcance y competencias específicas en la ejecución del programa.
- Evaluar el mecanismo de ejecución propuesto al interior del OE y concertar con el Banco y el propio OE el modelo más adecuado a ser adoptado para la ejecución del programa. Revisar y proponer mecanismos para asegurar el correcto funcionamiento de los flujos de información y supervisión y control, proponiendo los flujos de procesos de ejecución que optimicen la operatividad y toma de decisiones para ejecutar la operación en los tiempos previstos.
- Establecer el flujo de procesos dentro del MT y a su vez dentro del VMT y USV para desarrollar: i) aspectos fiduciarios en tema de adquisiciones de obras, bienes, servicios de consultoría y no consultoría, formulación y seguimiento al Plan de Adquisiciones (PA) y al Plan Operativo Anual (POA); ii) aspectos fiduciarios en gestión financiera: desembolsos, contabilidad, control interno, auditoría, entre otros; iii) asegurar la adecuada divulgación y transparencia en el desarrollo de las actividades del programa; iv) supervisión, seguimiento, monitoreo, evaluación y control; v) preparación de los informes periódicos de seguimiento al programa; vi) gestión social y ambiental; y vii) gestión de riesgos del proyecto y planes de mitigación para la identificación, preparación, aprobación de programas y su monitoreo.
- Revisar y formular en su caso los procedimientos y flujos administrativos consecuentes, para el manejo de los temas fiduciarios y la distribución de responsabilidades dentro del OE, los procesos de adquisición de bienes y contratación de servicios de consultoría, los procedimientos para asegurar la adecuada divulgación y transparencia en el desarrollo de las actividades del programa, los aspectos relativos a la supervisión, seguimiento y control, entre otros.
- Proponer procesos de ejecución que optimicen la operatividad y toma de decisiones para ejecutar la operación en los tiempos previstos.
- Revisar y proponer ajustes al mecanismo de ejecución del programa.
- Apoyo al VMT y a su USV en la elaboración del ROP que regirá la ejecución del programa, de acuerdo a los análisis efectuados por el consultor.
- Demás actividades que se requieran en la ejecución de la consultoría para atender a los requerimientos y cumplimiento de los objetivos de la misma.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.1 El consultor adelantará todos los aspectos solicitados en estos términos de referencia, y deberá entregar los siguientes informes:
- Informe 1: este informe deberá detallar la propuesta metodológica que se llevará a cabo para el desarrollo de los trabajos, a ser entregado durante los primeros siete días tras el inicio de la consultoría.

- Informe 2: este informe deberá contener una propuesta relativa a los flujos de procesos de ejecución, que optimicen la operatividad y toma de decisiones para ejecutar la operación en los tiempos previstos, a ser entregado dentro de los 30 días tras la aprobación de la propuesta metodológica del Informe 1.
- Informe 3: ROP, a ser entregado dentro de los 60 días tras el inicio de consultoría.
- Informe Final que incluya los productos antes mencionados, debidamente consensuado y acordado con el OE del programa; además la propuesta de los acuerdos y requisitos que se necesitarán para una ágil y efectiva ejecución del programa, contando con los niveles de control que brinden seguridad razonable del uso de los fondos y proporcione la información requerida por el Banco, a entregarse dentro de los 75 días de la consultoría.

V. CRONOGRAMA DE PAGO

- 5.1 Firma del contrato: 20%.
- 5.2 Entrega y aprobación del Informe 2: 30%.
- 5.3 Entrega y aprobación del Informe 3: 40%.
- 5.4 Entrega y aprobación del Informe final: 10%.
- 5.5 Las aprobaciones a cargo del Banco estarán referidas al cumplimiento de los aspectos técnicos y la ejecución de los servicios, así como las referidas al cumplimiento de los aspectos formales y administrativos, vinculados a la utilización de los recursos, necesarios para proceder a efectuar los pagos acordados.

VI. COORDINACIÓN

- 6.1 Supervisora: Ana María Pinto (apinto@iadb.org). Especialista en transporte y Jefe de la CT CO-T1325.
- 6.2 Departamento/División: TSP/CCO.

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 7.1 Categoría y modalidad: consultoría individual local.
- 7.2 Duración del contrato: 40 días no consecutivos no excediendo el 31 de diciembre 2013.
- 7.3 Lugar de trabajo: Colombia.

VIII. CALIFICACIONES

- 8.1 El consultor deberá contar con título universitario y de maestría en áreas de ciencias económicas, administración pública, ingeniería, o disciplinas relacionadas, con experiencia mínima de 10 años en análisis institucional, gestión institucional y organizacional, control interno, formulación y evaluación de procesos y proyectos, evaluación de riesgos y preparación de planes de fortalecimiento y mitigación de riesgos.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (CO-T1325)

“Consultoría técnica de asistencia en la preparación del Programa de Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111) en lo relativo a las acciones prioritarias a implementar del PNSV 2011-2016”

I. ANTECEDENTES

- 1.1 En Colombia la seguridad vial ha sido declarada como una política de Estado. El Plan Nacional de Desarrollo (PND) del Gobierno de Colombia (GdC) lo ha incluido como una de sus principales estrategias y el Congreso de la República de Colombia lo ha adoptado como un tema prioritario dentro de su agenda de trabajo. En este contexto, el desarrollo de una institucionalidad para la gestión de la seguridad vial es una de las acciones prioritarias del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV). Asimismo, dentro de la reforma del Ministerio de Transporte (MT) se creó el Viceministerio de Transporte (VMT) con la función de apoyar y hacer seguimiento a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (POLÍTICA). Igualmente, se encuentra en proyecto de resolución la creación de la Unidad de Seguridad Vial (USV) dentro del VMT, con un equipo dedicado a la gestión de la seguridad vial.
- 1.2 En Colombia, en el periodo 2000-2011 se registraron más de 69.000 fallecidos y 500.000 lesionados por accidentes de tránsito. Sólo en 2011, se registraron 5.792 víctimas fatales, y 40.806 víctimas de lesiones no fatales. Las muertes por accidentes de tránsito son, después de los homicidios (57%), la segunda causa de muerte violenta en Colombia (20%). Los principales grupos vulnerables, con el 69% de los fallecidos, son los motociclistas, peatones y ciclistas. Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre los 5 y 14 años y la segunda causa de muerte en adultos entre los 15 y 44 años de edad. Las zonas urbanas concentraron el 67% de los fallecidos y el 87% de los lesionados durante 2011. No obstante lo anterior, es importante resaltar que la exposición al riesgo, medida como la tasa de fallecidos por cada 10.000 vehículos, se redujo de 7,9 en 2010 a 7,2 en 2011, en un contexto en el que el parque automotor aumentó un 9% anual entre 2008 y 2011, pasando de 6 a 8,4 millones de vehículos en este periodo. Se estima que las pérdidas económicas debidas a accidentes de tránsito en Colombia suponen un 1,5% del Producto Interior Bruto (PIB) nacional.
- 1.3 En el marco institucional, además del MT, existen diversos actores que intervienen en la seguridad vial en el país, como la Policía Nacional (a través de la Dirección de Tránsito y Transporte), la Corporación Fondo de Prevención Vial, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Justicia, la Fiscalía General, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Agencia Nacional de Infraestructura, etc. Las diferentes entidades han venido realizando actividades de acuerdo con su competencia pero no necesariamente articuladas con la POLÍTICA, y por lo tanto, la efectividad de las acciones institucionales implementadas ha sido limitada.

- 1.4 Del mismo modo, Colombia cuenta con una importante cantidad de información acerca de la accidentalidad vial en el país. Sin embargo, ésta es generada por diversos actores (§1.3), que no actúan de manera coordinada, lo cual genera una gran dispersión y repercute en la calidad y homogeneidad de la misma. Esto incide en un adecuado diagnóstico de las causas de la accidentalidad y, en consecuencia, en la planificación y ejecución de acciones efectivas en materia de seguridad vial.
- 1.5 Por otra parte, en el ámbito subnacional, la problemática identificada (§1.2) adquiere mayor relevancia, destacando como mayores debilidades la ausencia de: i) un diagnóstico objetivo de la causalidad de accidentes a nivel regional y local; ii) una estrategia y planes de acción específicos de acuerdo con base en el diagnóstico realizado; y iii) una estructura institucional mínima responsable de formular e implementar planes de seguridad vial.
- 1.6 De acuerdo con su esquema fiscal y sancionatorio, Colombia cuenta con diversas fuentes de recursos relacionadas con la seguridad vial, asignadas a diferentes entidades según su competencia. A pesar de los importantes recursos destinados a seguridad vial, los mismos están asignados a fuentes dispersas y su implementación obedece a las directrices de cada entidad y no a una interacción coordinada con la POLÍTICA. El MT no cuenta con recursos asignados suficientes para gestionar la implementación de acciones concretas en seguridad vial.
- 1.7 El GdC a través del MT ha venido trabajando diferentes acciones, en lo relativo a la definición de la POLÍTICA y el fortalecimiento institucional para su implementación. En este sentido, formuló el PNSV 2011-2016 cuya implementación³ implica la priorización de acciones, definición y seguimiento de metas e involucramiento de los principales actores. En este sentido, el GdC ha definido un plan de acción a corto, medio y largo plazo, el cual incluye las siguientes acciones prioritarias: i) el fortalecimiento institucional del VMT para la gestión de la seguridad vial, como entidad que lidera la POLÍTICA y responsable de la implementación de acciones prioritarias del PNSV (la implementación de un Plan de Vigilancia y Control en seguridad vial, la estructuración y consolidación de un procedimiento eficiente de formación de conductores y de obtención de la licencia de conducir, el diseño y desarrollo de un plan anual de comunicación para la concientización social, la definición e implementación de otras acciones para reforzar la seguridad de los grupos de riesgo prioritarios, peatones y motociclistas, de acuerdo a las acciones imprescindibles del PNSV); ii) la consolidación de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia de gestión del conocimiento para el monitoreo permanente de la situación de la seguridad vial en el país y el impacto que sobre esta tiene la implementación de la POLÍTICA; y iii) la formulación, desarrollo y adopción de Planes Regionales y Locales de Seguridad Vial (PRSV y PLSV).
- 1.8 El Banco se encuentra actualmente en fase de preparación de un préstamo de Cooperación Técnica (CT), Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (CO-L1111), que tiene como objetivo apoyar al

³ Consultoría de apoyo al MT: “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción” que realizó un diagnóstico del sistema de seguridad vial en Colombia y propone un plan de acción del PNSV. BID, 2012.

MT en la implementación de su estrategia en seguridad vial (¶1.7), tendiente a la reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito. Esta operación se articula a través de tres componentes: i) el fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV; ii) consolidación y operación del ONSV; y iii) la formulación de PRSV y PLSV.

- 1.9 En este contexto, se plantea la necesidad de apoyar al MT durante la fase de preparación, aprobación y arranque de la citada operación (¶1.8), al objeto de definir el alcance, los lineamientos y planes de implementación de las acciones prioritarias del PNSV identificadas por el MT (¶1.7). Se destacan como acciones centrales, entre otras: i) la definición de la estructura de un proceso reglamentado para la obtención de la licencia de conducción; ii) la definición de la estrategia y alcance de un plan de vigilancia y control en seguridad vial y de planes de comunicación específicos para este propósito; y iii) la definición de una estrategia de comunicación del PNSV de acuerdo a las acciones de política. La consultoría podrá apoyar otras acciones prioritarias del PNSV identificadas en su citado plan de acción.
- 1.10 No obstante, el alcance de la consultoría pretende ser extensible al resto de los componentes de la operación, vista ésta como un todo, dado el carácter transversal de los mismos.

II. OBJETIVOS

- 2.1 Servicios profesionales de un consultor individual para:
- Apoyar al MT a través de asesoría técnica en seguridad vial en lo relativo al alcance, los lineamientos y planes de implementación de las acciones prioritarias del PNSV, durante la fase de preparación y aprobación de la operación CO-L1111 (¶1.8).

III. ACTIVIDADES

- 3.1 Para cumplir con los objetivos de la presente consultoría, el consultor deberá realizar las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas que, de acuerdo al avance del trabajo, resulten necesarias en la preparación y puesta en marcha de la operación CO-L1111 en sus tres componentes:
- Estudiar la estructura prevista por el VMT para la USV y definir un plan de fortalecimiento de la misma a través de capacitación de todos sus integrantes, mediante la organización de eventos y actividades de formación específicas, a realizar en una etapa posterior durante la ejecución de la operación.
 - Diseño del proceso a seguir para la realización de pruebas para obtener la licencia de conducir, con definición del tipo de pruebas, contenido de las mismas y propuesta de calendario de implementación y de los organismos de la administración que las deben realizar.
 - Colaborar en la preparación de un plan de vigilancia y control destinado a combatir las principales acciones de mayor peligro para la seguridad vial que debe ser ejecutado por las fuerzas de policía de tránsito, así como las

acciones de comunicación que deben desarrollarse simultáneamente para explicar los riesgos que se quieren evitar y justificar la acción policial.

- Trabajar con el VMT y su USV en la preparación de una estrategia de comunicación para conseguir que la seguridad vial esté permanentemente presente en los medios, a través de la cual explique a los ciudadanos la gravedad de la situación actual de la seguridad vial, que acciones se van a llevar a cabo para conseguir que una reducción del número de víctimas de los accidentes, y por último, cuál es el resultado conseguido con las acciones puestas en marcha.
- Marcar las estrategias a desarrollar para conseguir la implicación ciudadana a través de la colaboración activa de entidades públicas y privadas con el MT en la puesta en marcha de acciones destinadas a la mejora de la seguridad vial.
- Realizar propuestas para el estudio de la calidad de la atención a las víctimas en el lugar del accidente, contemplando los tiempos de demora, el equipamiento de las ambulancias y la formación del personal destinado a esta labor. Marcar las pautas para la mejora de la misma, así como también las acciones a realizar posteriormente para apoyo tanto de las víctimas como de sus familiares.
- Dar apoyo a los responsables del MT y Ministerio de Educación en la definición de los contenidos de educación vial a introducir en cada uno de los ciclos, así como en los programas de formación de profesorado.
- Apoyo a la redacción de un plan tipo de seguridad vial urbano y regional que sirva de guía los entes territoriales y locales en la redacción de sus propios planes.
- Ayuda en la definición de los contenidos de la formación de los técnicos de los entes territoriales para que estén bien capacitados para redactar con éxito los planes.
- Apoyo en la preparación de guías para la realización de estudios que permitan conocer la situación de la seguridad vial a nivel territorial y pautas para formar a los técnicos que deben desarrollarlos.
- Apoyo para lograr que el conocimiento del PNSV llegue a todos ciudadanos, a través de acciones realizadas por las administraciones territoriales más próximas a ellos.
- Participación en el diseño e implementación de un plan de formación en materia de seguridad vial a los funcionarios de los entes territoriales que deben trabajar en esta materia.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.1 Plan de trabajo: el consultor entregará durante los primeros siete días tras la firma del contrato un plan de trabajo, que contemple las actividades a desarrollar, el alcance y cronograma de ejecución de las mismas, así como el contenido e hitos de entrega de los informes de consultoría 1 y 2.
- 4.2 Informe 1 y 2: documento que detalle las actividades de consultoría y de asesoría técnica realizadas para cada una de las acciones prioritarias del PNSV, las conclusiones de reuniones mantenidas, así como sus

recomendaciones técnicas en cada uno de los temas de su especialidad requeridos para el avance del proyecto, producto del cumplimiento de las actividades citadas en ¶III. El alcance de los mismos será el definido en el plan de trabajo citado en ¶4.1.

- 4.3 Informe final: el consultor presentará un informe final de la consultoría, a entregarse al final del periodo de duración del contrato, que deberá incluir como mínimo la síntesis de la totalidad las actividades técnicas desarrolladas; la revisión y verificación en el cumplimiento de las metas fijadas en el contrato; reflexiones y recomendaciones sobre aspectos técnicos encontrados al desarrollar las tareas. El alcance del mismo será el definido en el plan de trabajo citado en ¶4.1.

V. CRONOGRAMA DE PAGO

- 5.1 Firma del contrato: 20%.
- 5.2 Entrega y aprobación del Informe 1: 30%.
- 5.3 Entrega y aprobación del Informe 2: 30%.
- 5.4 Entrega y aprobación del Informe Final: 20%.
- 5.5 Las aprobaciones a cargo del Banco estarán referidas al cumplimiento de los aspectos técnicos y la ejecución de los servicios, así como las referidas al cumplimiento de los aspectos formales y administrativos, vinculados a la utilización de los recursos, necesarios para proceder a efectuar los pagos acordados.

VI. COORDINACIÓN

- 6.1 Supervisora: Ana María Pinto (apinto@iadb.org). Especialista en transporte y Jefe de la CT CO-T1325.
- 6.2 Departamento/División: TSP/CCO.

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 7.1 Categoría y modalidad: consultoría individual internacional.
- 7.2 Duración del contrato: 40 días no consecutivos no excediendo el 31 de diciembre 2013.
- 7.3 Lugar de trabajo: el trabajo se realizará en las oficinas del consultor en su país de origen, salvo en viajes programados a Colombia con motivo de reuniones o misiones, con un mínimo tres misiones con una duración estimada de siete días cada una, previo acuerdo con el BID.

VIII. CALIFICACIONES

- 8.1 El consultor deberá ser ingeniero, economista o similar y tener al menos veinte años de experiencia en el desarrollo de políticas públicas en materia de seguridad vial. Se exigirá experiencia en administraciones públicas internacionales que hayan desarrollado planes de acción y reformas estructurales para el desarrollo y sensibilización de la sociedad en materia de seguridad vial. Se valorará experiencia internacional en cuanto a su participación en el desarrollo de reformas o programas relacionadas con la seguridad vial, sea en gestión y fortalecimiento institucional, protección del peatón, reformas de mejora del parque automotor, de mejora de la infraestructura y/o de atención a víctimas. Deberá disponer de excelentes habilidades organizacionales y de comunicación.

Anexos:

- 1) Estudio “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción” que realizó un diagnóstico del Sistema de seguridad vial en Colombia y propone un plan de acción del PNSV. Realizado por Antoni Riu para el BID, 2012.

PLAN DE ADQUISICIONES

País:	Colombia
Beneficiario:	República de Colombia - Ministerio de Transporte (MT)
Organismo Ejecutor (OE):	El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la División de Transporte en la Representación de Colombia (TSP/CCO)
Breve descripción de los objetivos y componentes del proyecto:	La presente Cooperación Técnica (CT) tiene como objetivo apoyar la preparación del proyecto CO-L1111 mediante: i) asesoría y consultorías técnicas en seguridad vial; y ii) aspectos operativos y de gestión
Fecha estimada de aprobación de la CT:	10 junio de 2013
Fecha estimada para el último desembolso:	10 junio de 2015
Dirección de la oficina ejecutora responsable:	TSP/CCO

No.	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición	Método de adquisición (*)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Estatus	Comentarios
			BID (CO-T1325)	Contrapartida local		
1	Apoyo técnico - consultorías y asesoría técnica en seguridad vial (Observatorio Nacional de Seguridad Vial). Costo estimado US\$30.000.	CCII o CCIN	100,0%	0,0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
2	Apoyo técnico - consultorías y asesoría técnica en seguridad vial (fortalecimiento institucional y creación de capacidad VMT-USV). Costo estimado US\$20.000.	CCII o CCIN	100,0%	0,0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
3	Apoyo técnico - consultorías y asesoría técnica en seguridad vial (licencias de conducción, plan de vigilancia y control, plan de comunicación, planes locales y regionales de seguridad vial, etc.). Costo estimado US\$65.000.	CCII o CCIN	100,0%	0,0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
4	Herramientas de gestión del programa-Elaboración del Reglamento Operativo del Programa (ROP). Costo estimado US\$20.000.	CCII o CCIN	100,0%	0,0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
5	Seguimiento y supervisión de los estudios y actividades contratados. Costo estimado US\$15.000.	-	-	-	-	-

*Firmas Consultoras: SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa. Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORT-ROAD SAFETY
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	
	Country	COLOMBIA
	Project Status	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Pinto Ayala, Ana Maria (apinto@iadb.org)
	Project Title	Support for the Preparation of Road Safety Program
	Project Number	CO-T1325
	Safeguard Screening Assessor(s)	Rodríguez Porcel, Manuel (marodriguez@iadb.org)
	Assessment Date	2013-05-21
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/ Recommendations		Comments:
		<input type="checkbox"/> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. <input type="checkbox"/> Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.). <input type="checkbox"/> The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
---	---------------------------------	----------------------------

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rodríguez Porcel, Manuel (marodriguez@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2013-05-21

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORT-ROAD SAFETY
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Pinto Ayala, Ana Maria (apinto@iadb.org)
	Project Title	Support for the Preparation of Road Safety Program
	Project Number	CO-T1325
	Safeguard Screening Assessor(s)	Rodríguez Porcel, Manuel (marodriguez@iadb.org)
	Assessment Date	2013-05-21
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Technical Cooperation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy–OP-102
		The operation is in compliance with environmental, specific women’s rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower’s compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)	

	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rodríguez Porcel, Manuel (marodriguez@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2013-05-21