

COMPONENTE 1:**Consultor para la elaboración del Plan de Desarrollo para la Recuperación de áreas verdes en la ciudad Cobija.**

Puesto de trabajo: Bolivia

El Grupo BID es una comunidad de personas diversas, versátiles y apasionadas, unidas para mejorar vidas en América Latina y el Caribe. Aquellos que trabajan con nosotros encuentran un propósito y hacen lo que más les gusta en un entorno inclusivo, colaborativo, ágil y gratificante.

Acerca de este puesto de trabajo

Estamos buscando un consultor especialista en el área de diseño arquitectónico urbano y planificación urbana, con experiencia en diseños de áreas de equipamiento urbano, para el proyecto Plan de Desarrollo para la recuperación de áreas verdes en la ciudad Cobija.

Trabajarás en la División de Desarrollo Urbano y Vivienda que tiene el desafío crucial de extender la totalidad de los beneficios de la urbanización a todos los residentes urbanos, tanto en el presente como en el futuro. Para alcanzar este objetivo se requiere el apoyo a las intervenciones y los cambios institucionales que ataquen en forma sistemática los cuatro principales problemas que afectan a las ciudades de la región: (i) déficits en la infraestructura y servicios urbanos; (ii) déficits de vivienda; (iii) degradación del hábitat; y (iv) déficits en la gobernanza urbana.

Esto es lo que harás

- Elaboración de un Plan de Desarrollo para la recuperación de áreas verdes:
 - Criterios de parámetros de diseño de un plan de recuperación de áreas verdes
 - Criterios de diseño de infraestructura necesaria a un plan de mejoramiento actual adecuado a las necesidades de los usuarios– inclusiva y participativa
 - Criterios de diseño de implementación de tecnología aplicada al reciclamiento de y tratamiento de basuras, tratamiento de aguas servidas y de energías alternativas, como energía solar y vientos.
 - Criterios para el diseño de edificaciones estructurales de servicio de uso cultural, uso comercial y de diseño ornamental paisajístico.
 - Criterios de conexiones e identificación de espacios verdes, a fin de obtener áreas públicas articuladas.
 - Criterios de identificación de espacios verdes significativos de la ciudad donde se muestre cultura, modernidad y convivencia con el medio ambiente.
 - Para los diseños se deberán dar cumplimiento de las normas locales en el Estado Plurinacional de Bolivia y de ser necesario o a falta de normas locales (Municipales, Departamentales, Nacionales), tomarán las normas internacionales al efecto.
- Se deberá tomar en cuenta los siguientes puntos para elaborar el diseño final de áreas interiores: Arquitectura con acabados en áreas interiores del proyecto, que incluyen áreas técnicas, operativas, públicas, complementarias y otras correspondientes a todas las áreas interiores y fachadas de los edificios a ser desarrollados en el proyecto.
- Las áreas exteriores para diseñar están referidas a: áreas peatonales, ciclovías, miradores, áreas de descanso, áreas recreativas, áreas deportivas, paisajismo, áreas comerciales y otras que sean desarrolladas en el diseño final, que incluye sistema de

iluminación vial, accesibilidad universal, sistema de riego eficiente y tratamiento de aguas servidas para el riego de áreas paisajísticas, señalización, vialidad todas las áreas como en todas las áreas de parque, caminos peatonales, senderos, áreas de descanso, etc.

- Todos los diseños deben ser fácilmente accesibles para sillas de ruedas u coches de bebés y todo el mobiliario urbano las estructuras del mobiliario se diseñan teniendo en cuenta las edades de los usuarios; deberán realizarse con materiales de fácil mantenimiento. Los bancos, deben ser construibles preferiblemente con materiales ligeros de exteriores necesarios para garantizar la calidad, eficiencia, operatividad y seguridad del proyecto.
- Se deben diseñar los cierres perimetrales de áreas identificadas (con muros perimetrales de ladrillo, bloque, enrejado, malla, etc.), cuya definición del tipo de cerramiento estará en función a las características particulares de cada área identificada.
- Se debe verificar la Topografía existente actual de las áreas identificadas para realizar el plan de recuperación de áreas verdes.
- Diseño de planimetría de los parques y de las áreas verdes con cortes longitudinales, cortes transversales y de perspectivas para mostrar los acabados de cada una de las intervenciones.
- Colocación estratégica de señalética horizontal y vertical, pasos de peatones, diseño de vías compartidas de Bicicletas con automóviles y vía peatonal.
- Diseño de espacios públicos adecuados con vistas interesantes de la naturaleza existente en la ciudad y de vistas ciudad de Cobija.
- Diseño de Puestos comerciales y puestos de comida para tener equipamiento adecuado a cada sector identificado, para sostenibilidad de cada uno de los proyectos.
- Diseño de baños para damas, varones y de personas con discapacidad con el diseño de rampas para acceso de sillas de ruedas.
- Diseño de estaciones de descanso, área turística con equipamiento para los usuarios y visitantes de cada una de las áreas verdes.

Cronograma de Entregas y Pagos

<u>Entregable #</u>	<u>Porcentaje</u>	<u>Fecha Estimada de Entrega</u>
Primer Informe (Plan de Trabajo, Cronograma de Actividades)	30%	mayo 2024
Segundo Informe, indicando los avances en los diseños de las áreas mencionadas anteriormente	40%	julio 2024
Informe Final (Plan de recuperación de áreas verdes y prediseños de las áreas verdes identificadas)	30%	septiembre 2024

Esto es lo que necesitas

- **Educación:** Maestría en Arquitectura, Proyectos u otros campos pertinentes a las responsabilidades de la función. Preferiblemente con diplomados o postgrados relacionados a la consultoría.

- **Experiencia:** Mínimo 5 años de experiencia o 6 proyectos en diseño, monitoreo y/o supervisión de proyectos urbanos y planificación urbana (equipamiento urbano). Se valorará experiencia en proyectos específicos de áreas verdes, parques, ciclovías y otros similares al proyecto de la consultoría.
- **Idiomas:** Se requiere dominio de español y de inglés, oral y escrito. Se prefiere tener conocimientos adicionales de francés y portugués.

Habilidades claves

- Aprendizaje continuo
- Colaborar y compartir conocimientos
- Centrarse en los clientes
- Comunicar e influir
- Innovar y probar cosas nuevas

Requisitos

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano de Bolivia o ciudadano de uno de nuestros 48 países miembros, con residencia o permiso legal para trabajar en Bolivia.
- **Consanguinidad:** No tienes miembros de tu familia (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el BID, BID Invest o BID Lab.

Tipo de contrato y duración

- **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada.
- **Duración:** 7 meses.
- **Ubicación Laboral:** Remoto.

Qué ofrecemos

El Grupo BID ofrece beneficios que responden a las diferentes necesidades y momentos de la vida de un empleado. Estos beneficios incluyen:

- Un paquete de **remuneración competitiva**.
- Una manera flexible de trabajar. Se te evaluará por entregable.

Nuestra cultura

En el Grupo BID, trabajamos para todas las personas den lo mejor de sí y traigan a su verdadero yo al trabajo, estén dispuestas a intentar nuevos enfoques sin miedo, rindan cuentas de sus acciones y reciban una retribución por ellas.

La Diversidad, la Equidad, la Inclusión y el Sentido de Pertenencia (DEIB) son los pilares de nuestra organización. Celebramos todas las dimensiones de diversidad y animamos a que se postulen mujeres, LGBTQ+, personas con discapacidades, afrodescendientes e indígenas.

Nos cercioraremos de que a las personas con discapacidades se les brinden adaptaciones razonables para participar en el proceso de las entrevistas laborales. Si usted es un candidato calificado que tiene una discapacidad, envíenos un correo electrónico a diversity@iadb.org a fin de solicitar adaptaciones razonables para poder completar esta solicitud.

Nuestro Equipo de Recursos Humanos revisa exhaustivamente cada solicitud.

Acerca del Grupo BID

El Grupo BID, compuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), BID Invest y BID Lab, ofrece soluciones de financiamiento flexibles a sus países miembros para financiar el desarrollo económico y social a través de préstamos y subsidios a entidades públicas y privadas en América Latina y el Caribe.

Acerca del BID

El Banco Interamericano de Desarrollo tiene como misión mejorar vidas. Fundado en 1959, el BID es una de las principales fuentes de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional de América Latina y el Caribe. El BID también realiza proyectos de investigación de vanguardia y ofrece asesoría sobre políticas, asistencia técnica y capacitación a clientes públicos y privados en toda la región.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/inter-american-development-bank/>

<https://www.facebook.com/IADB.org>

https://twitter.com/the_IDB

Desarrollo del Plan de Implantación de ciclovías transfronterizas para el Municipio de Cobija, Bolivia

Puesto de trabajo: Bolivia

Acerca de este puesto de trabajo:

El Sector Transporte (TSP-INE) del BID en Bolivia pretende realizar la contratación de un consultor que cuantifique la demanda potencial para el uso de ciclovías transfronterizas en las ciudades de Cobija, Etipaciolancia y Brasileia, así como la identificación y cuantificación de infraestructura para la implementación.

El sector transporte de la Representación de Bolivia, ha venido acompañando la modernización del transporte público en Bolivia a través de distintos estudios estratégicos y asesorías en sectores estratégicos del país. El Banco ha apoyado en la implementación de la Línea Plateada de Mi Teleférico, el Desarrollo del Estudio para el Desarrollo del Sistema Integrado de Transporte en el Área Metropolitana de La Paz así como el desarrollo de estudios estratégicos de mejora de la movilidad urbana en la ciudad de Sucre que comprenden la peatonalización del centro histórico, la reforma y modernización del transporte público y la integración de una red ciclista en el centro de la ciudad a través de la operación BO-L1233.

La ciudad de Cobija, en Bolivia, es la capital del departamento de Pando y cuenta con una población aproximada de 80.000 habitantes. La movilidad urbana en la ciudad presenta varios desafíos, ya que la mayoría de las vías son estrechas y no están equipadas con infraestructuras adecuadas para la movilidad sostenible, como ciclovías o aceras amplias. Además, las altas temperaturas en la ciudad hacen que la población evite medios de transporte cerrados o sin sistemas de aire acondicionado.

En este contexto, el transporte público en la ciudad está dominado por las "moto-taxis", que ofrecen servicio de transporte de personas y, en muchas ocasiones, de cargas pequeñas. También hay algunos colectivos (minibuses) que brindan servicio en la ciudad, pero su frecuencia y puntualidad pueden ser irregulares. Según las estadísticas municipales, el 89% del parque automotor de Cobija está compuesto por motocicletas.

Este sistema de movilidad urbana ha generado una serie de problemas socioeconómicos, como el deterioro de la salud debido a los niveles crecientes de contaminación y sedentarismo, la mayor prevalencia de siniestros viales, la sensación de temor y preocupación en el uso de la infraestructura pública, y la inequidad en el acceso a los diferentes espacios públicos por parte de grupos vulnerables.

El municipio de Cobija ha planteado una estrategia para promover un "**Sistema Integral de Movilidad Urbana Sostenible**" que busca promover una movilidad segura y cómoda, que reconozca la interdependencia entre las modalidades de transporte, resguarde la salud y garantice el derecho a una ciudad ordenada. Entre sus metas se encuentran **reducir la necesidad del uso del transporte individual** motorizado, aumentar la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y/o en bicicleta, desarrollar y mantener una buena infraestructura para el tránsito de los peatones y personas con discapacidad, y acelerar la transición hacia vehículos menos contaminantes.

En este sentido, se plantea la necesidad de estudiar la factibilidad de construcción de una red de ciclovías en el municipio de Cobija (Bolivia), Etipaciolancia y Brasileia (Brasil), para promover la movilidad transfronteriza y reforzar los lazos de integración entre los 3 municipios, además de promover la movilidad urbana sostenible y reducir los impactos negativos de los motores de combustión.

Esto es lo que harás

1.1. General

Identificar y cuantificar la demanda de viajes que se realizarían a través de una red de ciclovías transfronterizas en los municipios de Cobija (Bolivia), Eptaciolandia y Brasileia (Brasil) y la cuantificación de las inversiones necesarias y la construcción de una hoja de ruta para la implementación de la red de ciclovías transfronterizas en el Municipio de Cobija y municipios brasileños aledaños.

1.2. Actividades

Para el desarrollo de la consultoría se han previsto las siguientes actividades:

Caracterización del Usuario de Ciclovías:

Realizar un perfil detallado del usuario de ciclovías en las ciudades de Cobija, Eptaciolandia y Brasileia en Brasil.

Encuestas de Preferencia:

Llevar a cabo encuestas de Preferencia Revelada y Preferencia Declarada para evaluar la probabilidad de uso de una red de ciclovías transfronterizas y el uso de la bicicleta como principal medio de transporte en las tres ciudades.

Talleres y Grupos Focales:

Organizar talleres y grupos focales con actores representativos de la sociedad de Cobija, Eptaciolandia y Brasileia para identificar atributos cualitativos relacionados con la usabilidad, conectividad, seguridad, confort y otros factores relevantes de las ciclovías.

Urbanismo Táctico:

En coordinación con el Municipio de Cobija, llevar a cabo tres intervenciones de urbanismo táctico en corredores identificados en el municipio para evaluar el comportamiento de los usuarios, la aceptación de medidas de fomento ciclista y métricas relevantes para evaluar el desempeño de las ciclovías. Los puntos de intervención serán propuestos por el contratista y deberán ser aprobados por el Municipio de Cobija.

Análisis de Movilidad No Motorizada:

Conocer y evaluar los planes de movilidad no motorizada existentes en el Municipio de Cobija e integrar estos datos en el análisis de factibilidad del proyecto de ciclovías transfronterizas.

Inventario de Infraestructura Ciclista:

Realizar un inventario y diagnóstico de la infraestructura ciclista existente en Cobija, incluyendo aquella incorporada en los planes municipales de desarrollo ciclista.

Viabilidad y Demanda de Ciclovías Transfronterizas:

Evaluar la viabilidad técnica y la demanda de ciclovías que atraviesen las ciudades de Cobija, Eptaciolandia y Brasileia.

Identificación de Rutas Potenciales:

Identificar rutas potenciales para ciclovías transfronterizas, considerando aspectos logísticos y de seguridad.

Promoción de la Movilidad Sostenible:

Fomentar la movilidad sostenible y la interconexión entre las comunidades a través de rutas seguras para bicicletas, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible.

Conclusiones y Recomendaciones:

El estudio deberá concluir con un informe que incluya las conclusiones derivadas de las actividades realizadas y recomendaciones para la implementación exitosa de las ciclovías transfronterizas en la Amazonía Boliviana.

Plan de Implementación:

Proponer el plan de implementación que contiene los siguientes elementos:

- Trazado de ciclovías transfronterizas, para las ciudades de Cobija, Eptaciolandia y Brasileia en Brasil.
- Estimación inicial presupuestaria y propuestas constructivas de ciclovías y equipamientos asociados (Cicloparqueaderos, estacionamientos temporales y otros).
- Plan de señalización horizontal y vertical
- Propuesta de estructuración normativa para el Municipio de Cobija para promover las ciclovías transfronterizas.
- Elaboración del Informe Técnico de Condiciones Previas (ITCP) para las ciclovías dentro del Municipio de Cobija.

Cronograma de Entregas y Pagos:

De acuerdo con el alcance descrito se establecen los siguientes productos:

<u>Entregable #</u>	<u>Porcentaje</u>	<u>Fecha Estimada</u>
<u>Primer Informe:</u> Planificación de los productos de la consultoría	25%	A ser presentado hasta los 20 días calendario posteriores a la firma del contrato.
<u>Segundo Informe:</u> Presentación de la cuantificación de la demanda, por municipio del uso de bicicletas transfronteriza como medio de transporte para viajes cotidianos	30%	A ser presentado a los 60 días posteriores a la firma del contrato
<u>Tercer Informe:</u> Presentación de las alternativas de trazado, cuantificación de infraestructura, recursos y requisitos técnicos para la implementación del proyecto.	25%	A ser presentado a los 90 días posteriores a la firma del contrato
<u>Informe Final:</u> Plan de implementación y la totalidad de los productos establecidos en los Términos de Referencia.	20%	A ser presentado a los 150 días a partir de la firma del contrato

Esto es lo que necesitas:

- **Educación:** Ingeniero civil, de transporte, industrial, arquitecto o de ramas afines.
- **Experiencia:** Experiencia profesional general de al menos 10 años, contabilizada a partir de la obtención del primer título académico en materia de movilidad urbana.
 - Experiencia profesional específica de al menos 5 años en áreas relacionadas a la oportunidad.
 - **Habilidades:** Liderazgo, planificación y coordinación para dirigir eventos y jornadas de trabajo y capacitación.
- **Idiomas:** Español

Habilidades claves

- Aprendizaje continuo
- Colaborar y compartir conocimientos
- Centrarse en los clientes
- Comunicar e influir
- Innovar y probar cosas nuevas

- Capacidad de coordinar diferentes equipos multidisciplinarios y capacidad de consolidación de información

Requisitos

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de Bolivia o ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Bolivia.
- **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

Tipo de contrato y duración:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada.
- **Duración del contrato:** 150 días
- **Fecha de inicio:** septiembre 2024
- **Ubicación:** Sede de residencia del consultor y Municipio de Cobija, Bolivia

Qué ofrecemos

El Grupo BID ofrece beneficios que responden a las diferentes necesidades y momentos de la vida de un empleado. Estos beneficios incluyen:

- Un paquete de **remuneración competitiva**.

Una manera flexible de trabajar. Se le evaluará por entregable.

Nuestra cultura:

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

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

Nuestro Equipo de Recursos Humanos revisa exhaustivamente cada solicitud.

Acerca del Grupo BID

El Grupo BID, compuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), BID Invest y BID Lab, ofrece soluciones de financiamiento flexibles a sus países miembros para financiar el desarrollo

económico y social a través de préstamos y subsidios a entidades públicas y privadas en América Latina y el Caribe.

Acerca del BID

El Banco Interamericano de Desarrollo tiene como misión mejorar vidas. Fundado en 1959, el BID es una de las principales fuentes de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional de América Latina y el Caribe. El BID también realiza proyectos de investigación de vanguardia y ofrece asesoría sobre políticas, asistencia técnica y capacitación a clientes públicos y privados en toda la región.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/inter-american-development-bank/>

<https://www.facebook.com/IADB.org>

https://twitter.com/the_IDB

Acerca de BID Lab

BID Lab es el laboratorio de innovación del Grupo BID, la principal fuente de financiamiento y conocimiento para el desarrollo enfocada en mejorar vidas en América Latina y el Caribe. El propósito de BID Lab es impulsar innovación para la inclusión en la región, movilizándolo financiamiento, conocimiento y conexiones para probar soluciones del sector privado en etapas tempranas con potencial de transformar la vida de poblaciones vulnerables afectadas por condiciones económicas, sociales y ambientales.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/idblab/>

<https://www.facebook.com/IDBLab>

https://twitter.com/IDB_Lab

Acerca de BID Invest

BID Invest, miembro del Grupo BID, es un banco multilateral de desarrollo comprometido a promover el desarrollo económico de sus países miembros en América Latina y el Caribe a través del sector privado. BID Invest financia empresas y proyectos sostenibles para que alcancen resultados financieros y maximicen el desarrollo económico, social y medio ambiental en la

región. Con una cartera de US\$15.300 millones en activos bajo administración y 375 clientes en 25 países, BID Invest provee soluciones financieras innovadoras y servicios de asesoría que responden a las necesidades de sus clientes en una variedad de sectores.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/idbinvest/>

<https://www.facebook.com/IDBInvest>

<https://twitter.com/BIDInvest>

Proceso de selección #BO-T1437-P00X

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la elaboración del Estudio Estratégico de Integración para el Departamento de Pando
[BOLIVIA]

BO-T1437

<https://www.iadb.org/en/whats-our-impact/BO-T1347>

Apoyo a la implementación de programas y estudios en la región Urbana de la Amazonía

1. Antecedentes y Justificación

El Departamento de Pando cuenta con 552,19 km de Red Vial Fundamental (RVF), de los cuales más del 90% corresponde a caminos de ripio y solo 33 km están pavimentados con flexibilidad. La RVF en Pando articula el Corredor Interoceánico denominado Corredor Oeste Norte. A este corredor se conectan más de 500 km de carreteras que han sido intervenidas desde el año 2014 por el Gobierno de Bolivia (GdB), a través de la construcción de puentes sobre los Ríos Madre de Dios y Beni, así como la implementación de pavimento rígido en tramos como Puerto Rico-El Sena, con una extensión de 82 kilómetros.

Actualmente, se están ejecutando tres tramos carreteros en construcción de nuevas carreteras: la carretera Porvenir-Puerto Rico, Tramo IA: Porvenir – San Miguel, con un monto de contrato de US\$ 504 millones y una longitud de 64,3 km; la construcción de la carretera Porvenir-Puerto Rico: Tramo IB: San Miguel-Puerto Rico, con un monto de US\$ 563 millones y una extensión de 68,9 km; y la construcción de la carretera Porvenir-El Chorro, Tramo II: Puerto Rico-Puerto Madre de Dios (El Sena), con un monto de contrato de US\$ 501,4 millones y una longitud de 62,4 kilómetros. Estas obras subrayan la importancia de dotar a Pando de nueva infraestructura vial debido a las limitadas condiciones de accesibilidad en la región.

Además de la red vial, el departamento cuenta con otros modos de transporte que contribuyen a mejorar la conectividad, como el aeropuerto de Cobija, recientemente modernizado a través de un préstamo del Banco al GdB y puertos fluviales de menor desarrollo.

El Gobierno Autónomo Departamental de Pando, a través del Plan Territorial de Desarrollo Integral (PTDI), ha identificado la necesidad de llevar a cabo diversas obras de infraestructura que mejoren la conectividad territorial de la región, tanto dentro del departamento como con el resto del país y los países vecinos, para potenciar su competitividad y mejorar la calidad de vida de su población. Entre estas obras se incluye la construcción de 165 kilómetros de puentes en el interior del departamento, la mejora de 417,2 kilómetros de la RVF para el año 2025 y la optimización de los caminos municipales e intermunicipales que contribuyan a la articulación de la red de transporte.

No obstante, se requiere una visión estratégica que permita identificar las necesidades de infraestructura vial y logística que impulsen aún más el desarrollo de la región. Esto incluye establecer una hoja de ruta y un orden de prioridad de inversiones que permita asignar de manera eficiente y con mayor impacto los recursos económicos para potenciar el desarrollo regional.

2. Objetivos

Elaborar el “Estudio Estratégico de Integración para el Departamento de Pando” como instrumento de planificación y priorización de inversiones. Este estudio tiene como propósito listar propuestas de

inversiones en infraestructura vial, fluvial, logística, multimodal, entre otras, con el fin de identificar el orden de prioridad de las inversiones y establecer una hoja de ruta para su implementación con base a escenarios presupuestales. El objetivo final es contribuir al desarrollo económico y al impulso de la región de Pando, permitiendo su articulación a nivel departamental, nacional e internacional bajo un enfoque productivo y de fomento de las exportaciones. La elaboración de esta cartera de proyectos facilitará la toma de decisiones, la solicitud de financiamiento y la concentración de recursos con base a un plan integral, evitando abordar requerimientos aislados sin conexión o sentido *estratégico*.

3. Alcance de los Servicios

Los servicios contemplados en este alcance abarcan desde el análisis detallado de la infraestructura existente y la identificación de necesidades hasta la formulación de propuestas de inversiones, la priorización de proyectos y la elaboración de una hoja de ruta para su implementación. Asimismo, se incluye la preparación de documentos técnicos y la realización de consultas y validaciones con las partes interesadas.

a) Análisis de Infraestructura Existente:

Evaluación detallada de la infraestructura vial, fluvial, aérea y logística actual en el Departamento de Pando, incluyendo carreteras, puentes, puertos fluviales, aeropuertos y otros modos de transporte.

Identificación de deficiencias, limitaciones y áreas de mejora en la infraestructura existente.

b) Identificación de Necesidades de Infraestructura:

Recopilación de información sobre las necesidades de infraestructura vial, fluvial, logística y multimodal, mediante consultas con autoridades locales, expertos en transporte y logística, y otros actores relevantes.

Análisis de las demandas actuales y futuras de transporte de carga y pasajeros en la región.

c) Propuestas de Inversiones:

Formulación de propuestas de inversiones en infraestructura vial, fluvial, logística y multimodal, considerando proyectos de construcción, rehabilitación, ampliación y modernización.

Evaluación de alternativas técnicas y económicas para cada propuesta de inversión.

d) Priorización de Inversiones:

Establecimiento de criterios y metodologías para la priorización de inversiones, considerando aspectos como impacto económico, social y ambiental, conectividad territorial, potencial de desarrollo económico y fomento de exportaciones.

Aplicación de análisis multicriterio para determinar el orden de prioridad de las inversiones propuestas.

e) Hoja de Ruta y Planificación Estratégica:

Desarrollo de una hoja de ruta detallada para la implementación de las inversiones prioritarias en el tiempo, considerando plazos estimados de ejecución, etapas de desarrollo y recursos requeridos.

Identificación de sinergias y complementariedades entre los diferentes proyectos de infraestructura.

f) Elaboración de Documentos Técnicos:

Preparación de documentos técnicos detallados que respalden las propuestas de inversiones, incluyendo diseños conceptuales, estimaciones de costos globales, entre otros.

g) Consultas y Validación:

Realización de consultas con las autoridades locales, departamentales y nacionales, organismos de financiamiento, sectores privados y sociedad civil para validar las propuestas de inversiones y la hoja de ruta propuesta.

h) Entrega de Resultados:

Presentación de informes finales que incluyan todas las propuestas de inversiones, criterios de priorización, hoja de ruta y documentos técnicos respaldatorios.

Facilitación de sesiones de capacitación y talleres para transferir el conocimiento generado durante el estudio.

4. Actividades Clave

a) Revisión de Bibliografía y Estudios Anteriores:

Recopilación y revisión de estudios previos relacionados con la infraestructura, conectividad y desarrollo regional en el Departamento de Pando, planes nacionales y estudios relacionados.

Análisis de datos y conclusiones de investigaciones anteriores para informar el proceso de planificación.

b) Visitas de Campo y Evaluación In Situ:

Realización de visitas a proyectos de infraestructura en construcción y en funcionamiento en el departamento.

Evaluación in situ de las condiciones de la infraestructura existente, incluyendo carreteras, puentes, puertos fluviales y aeropuertos.

c) Entrevistas con Actores Clave:

Realización de entrevistas con autoridades gubernamentales a nivel local, regional y nacional.

Consultas con representantes de organismos de financiamiento, sector privado, sociedad civil y comunidades locales para recabar información y opiniones.

d) Talleres Participativos:

Organización de talleres participativos con diversos actores interesados, incluyendo autoridades, expertos técnicos, empresarios y miembros de la comunidad.

Facilitación de sesiones de trabajo colaborativo para discutir necesidades, prioridades y soluciones potenciales.

e) Análisis de Datos Geoespaciales:

Utilización de datos geoespaciales y herramientas de análisis SIG (Sistemas de Información Geográfica) para evaluar la ubicación y la distribución de la infraestructura existente y potencial.

f) Formulación de Propuestas de Inversiones:

Desarrollo de propuestas de inversiones en infraestructura vial, fluvial, logística y multimodal, basadas en el análisis de necesidades y prioridades identificadas.

g) Priorización de Proyectos:

Aplicación de técnicas de análisis multicriterio para establecer el orden de prioridad de las inversiones propuestas.

Evaluación de impacto económico, social, ambiental y estratégico de cada proyecto.

5. Resultados y Productos Esperados

5.1. Primer informe: *El primer informe estará compuesto por la planificación de actividades de la consultoría. El informe contendrá las fechas de presentación de productos, las actividades, componentes y sub componentes a desarrollar, así como los requerimientos de información secundaria que serán requeridas al Gobierno Municipal de Cobija, Gobierno Departamental y*

entidades nacionales.

- 5.2. Segundo informe:** *El segundo informe contiene los resultados de las visitas in situ y el análisis de información secundaria obtenido*
- 5.3. Tercer informe:** *El informe contendrá los resultados de los talleres de formulación y entrevistas con autoridades y expertos.*
- 5.4. Cuarto informe:** *El informe contendrá la propuesta de formulación de propuestas de inversiones, hoja de ruta y propuesta de priorización de proyectos en formato borrador, para presentación de alternativas a autoridades departamentales, municipales y nacionales.*
- 5.5. Informe final y presentación ejecutiva.** *El informe final contendrá la incorporación de criterios y recomendaciones resultante de la presentación borrador, así como todos los productos señalados en los Términos de Referencia.*

6. Calendario del Proyecto e Hitos

- 6.1.** *La consultoría tendrá una duración de 7 meses a partir de la firma del contrato.*
- 6.2.** *El plazo podrá ser ampliado en función del avance y desarrollo de la consultoría.*

7. Experiencia de la Empresa y del Personal especialista

- 7.1.** La firma consultora que participe en el desarrollo de este proyecto deberá comprobar la siguiente experiencia mínimas.
 - 7.1.1.** 3 años como empresa consultora con giro principal en servicios de consultoría relacionados con proyectos de infraestructura de transporte, integración modal, y evaluación de proyectos
 - 7.1.2.** Al menos 2 proyectos relacionados en Latinoamérica que hayan incluido el desarrollo de planes de priorización de inversiones o alternativas de priorización de inversiones.
- 7.2.** El personal clave que deberá la firma consultora para la prestación de este servicio, así como los perfiles a cubrir en cada caso son:
 - 7.2.1. Director de proyecto.**
 - 7.2.1.1.** Ingeniero civil, de transporte, vial, arquitecto, economista o de carreras afines
 - 7.2.1.2.** Al menos 15 años de experiencia en el desarrollo de proyectos similares o equivalentes
 - 7.2.1.3.** Experiencia internacional como coordinador, director y/o especialista en proyectos de infraestructuras de transporte.
 - 7.2.1.4.** Dirección o gerencia de 2 proyectos de infraestructura de transporte.
 - 7.2.2. Especialista en planeación de infraestructura**
 - 7.2.2.1.** Ingeniero civil o de transporte.
 - 7.2.2.2.** Experiencia profesional en el desarrollo de proyectos de transporte de al menos 10 años.
 - 7.2.2.3.** Participación en al menos 3 proyectos de infraestructura multimodal.

8. Supervisión, Informes y criterios de aceptación

- 8.1.** *El Banco designará un supervisor para la revisión y aprobación de los informes de la firma.*

9. Calendario de Pagos

- 9.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera

hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

PAGO	HITO DE PAGO	PORCENTAJE
Primer Pago	A la presentación del primer informe de la Consultora, consistente en el Plan de Trabajo y planificación de actividades	30 %
Segundo Pago	A la presentación del segundo informe de la Consultora	20 %
Tercer Pago	A la presentación del tercer informe de la Consultora	20 %
Cuarto Pago	A la presentación del cuarto informe de la consultora	10%
Pago Final	A la presentación del informe Final de la consultoría	20%

ANEXO
LISTADO DE ESTACIONES

ESTACIONES PARA ESTUDIO SISTEMA FOTOVOLTAICO - LECTURA MEMORIA DE MASA DE MEDIDORES MES MARZO 2022

Prioridad	LINE A	Estacion	Tipo	Observaciones para las areas	Energia Marzo (kWh)	Energia BM (kWh)	Pot. Max Marzo (kW)	Potencia Max BM (kW)	Area Disponible (m ²)	Area Panel (m ²)	Potencia Modulo [Wp]	Generacion Maxima					Energia SFV [MWh-año]	Energia SFV [kWh-mes]
												Potencia Inversor [kWac]	Modulos [pza]	Inversores [pza]	Potencia SFV [kWpico]	Potencia SFV [kWac]		
1	Azul	16 de Julio	Motriz	Parqueo + Plateada + roja	184.460,40	124.343,10	465,3	463,5	5.144,83	4.630	400	70	2420	13	968	910	2015	167916,667
2	Plateada	16 de Julio	Motriz	Area en L Azul	125.607,60	85.677,30	319,50	319,50		0	n/a							0
3	Morada	Faro Murillo	Motriz	Parqueo + Plateada	166.988,25	101.528,10	642,6	514,8	1890,86	1.700	400	40	924	8	370	320	764,6	63716,6667
4	Azul	Rio Seco	Motriz	Parqueo	87.888,00	57.773,76	213,6	213,6	1613	1.450	400	60	798	5	319	300	661,5	55125
5	Morada	6 de Marzo	Motriz	Parqueo	106.997,64	71.648,88	294,00	294,00	1009	910	400	55	500	3	200	165	413,6	34466,6667
6	Amarilla	Mirador	Motriz	Parqueo	69.645,75	41.275,80	256,80	227,40	841,87	760	400	50	418	3	167	150	346,2	28850
7	Blanca	San Jorge	Motriz	Parqueo	70.698,60	45.496,80	183,6	183,6	680	610	400	40	336	3	134	120	277,7	23141,6667
8	Verde	17 Obrajés	Motriz	N/A	198.267,75	133.506,45	509,4	509,4	510	460	400	30	252	3	101	90	207,7	17308,3333
9	Roja	Cementerio	Motriz	N/A	176.012,55	115.361,10	531,00	529,20	457	410	400	40	224	2	89,6	80	185,2	15433,3333
10	Naranja	Periferica	Motriz	N/A	191.760,96	129.947,04	501,60	501,60	490	440	400	20	224	4	89,6	80	184,7	15391,6667
11	Celes	San Jorge	Motriz	N/A	70.320,51	45.722,52	192,6	192,6	424	380	400	20	209	4	83,6	80	176,3	14691,6667
12	Amarilla	Sopochi	Motriz	N/A	155.758,44	100.759,32	489,6	472,8	318	285	400	20	154	3	61,6	60	125,6	10466,6667
13	Celes	C. Zapata	Motriz	N/A	125.272,08	84.310,56	344,4	344,4	283	255	400	25	126	2	50,4	50	104,6	8716,6667
14	Café	Villas Alto	Motriz	N/A	44.348,52	28.259,94	172,2	100,8	274	245	400	25	126	2	50,4	50	104,9	8741,6667
15	Verde	Alto Obrajés	Intermedia	Parqueo	4.159,43	1.393,19	18,48	15,84	2.130,00	1.915	400	100	1040	4	416	400	859,6	71633,3333

Proceso de selección #BO-T1437-P00X

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la elaboración del Programa Municipal de Transporte (PROMUT) para COBIJA

[BOLIVIA]

BO-T1437

<https://www.iadb.org/en/whats-our-impact/BO-T1347>

Apoyo a la implementación de programas y estudios en la región Urbana de la Amazonía

1. Antecedentes y Justificación

El rápido y desordenado crecimiento de la mancha urbana de Cobija ha generado una serie de problemas significativos en la estructuración del territorio. Con una densidad demográfica baja de 3.283 habitantes por km² (Instituto Nacional de Estadística, 2012), la zona urbana se caracteriza por su falta de compactación y eficiencia en el uso del suelo. Esto ha llevado a una tendencia de especulación inmobiliaria y la proliferación de asentamientos informales, tanto dentro como fuera del área urbana, debido a la escasez de suelos con servicios urbanos adecuados y equilibrados.

En términos de conectividad intraurbana, se observa que más de la mitad de las vías son de ripio, lo que las vuelve intransitables durante la temporada de lluvias, aumentando la vulnerabilidad de los barrios y comunidades en la periferia urbana. Además, el transporte público está dominado por mototaxis, que aunque son una opción común en Cobija, podrían convertirse en un problema insostenible a medida que aumente el parque automotor. El índice de asequibilidad al transporte público en el municipio de Cobija es del 35.4%, lo que destaca esta problemática como un aspecto urbano importante.

Las fatalidades por accidentes de tráfico representan el 13% de las principales causas de discapacidad en el municipio de Cobija (INE, 2016). Por otro lado, la mancha urbana actual de Cobija sufre de un alto déficit tanto cualitativo como cuantitativo en cuanto a espacio público. Con una calidad del espacio público estimada en un 29.90%, siendo las áreas periféricas las más afectadas, y un índice de accesibilidad al espacio público del 46.6% (ONU-Habitat Bolivia, 2021a), se limita el disfrute integral de la ciudad. Además, la ciudad no es amigable para los peatones, lo que agrava la situación para personas con discapacidad y movilidad reducida. La ocupación irregular del espacio público por actividades comerciales, sin la debida tramitación de licencias, es una práctica común, a pesar de las regulaciones establecidas.

En este contexto, se hace evidente la necesidad de implementar el Programa Municipal de Transporte (PROMUT) en Cobija. Este programa tiene como objetivo abordar los desafíos mencionados, mejorar la movilidad urbana, promover la seguridad vial, garantizar el acceso equitativo al transporte público y al espacio público, así como fomentar el desarrollo sostenible y la calidad de vida de los ciudadanos de Cobija.

2. Objetivos

2.1 Elaborar el “Programa Municipal de Transporte – PROMUT” para el Municipio de Cobija, como documento integral de planificación en el ámbito de movilidad urbana y que considera políticas de desarrollo para el transporte sostenible y políticas de uso y acceso al espacio público para un horizonte

temporal de 5 años de acuerdo con normativa vigente.

3. Alcance de los Servicios

El desarrollo de los trabajos que comprende el Programa Municipal de Transporte para el Municipio de Cobija contempla cuatro fases:

- **Fase I:** *Diagnóstico y caracterización de la movilidad en el Municipio de Cobija.*
- **Fase II:** *Desarrollo de lineamientos Estratégicos y Programas Especiales.*
- **Fase III:** *Plan de Acción para la mejora de la Movilidad Urbana*
- **Fase IV:** *Elaboración del Programa Municipal de Transporte – PROMUT.*

Las actividades definidas para cada Fase se presentan a continuación:

Fase I: Diagnóstico y caracterización de la movilidad en el Municipio de Cobija.

I. Caracterización del Municipio y del Sector Transporte en Cobija

- Contexto General de la ciudad: Exploración de las características demográficas, económicas de desarrollo de Cobija.
- Análisis de la evolución urbana y su impacto en la movilidad urbana de la ciudad.
- Características del Sector Transporte: Evaluación de las modalidades de transporte predominantes, infraestructura existente, y los desafíos específicos enfrentados por el sector en Cobija.
- Diagnóstico de la movilidad urbana en Cobija: Compilar y centralizar la información cuantitativa de movilidad del municipio de Cobija para construir un repositorio de datos de movilidad urbana de la ciudad.

II. Diagnóstico de la Planificación Urbanística, normativa y de Ordenamiento Territorial

a) Planificación Urbanística y Uso de Suelo

- **Desarrollo Urbano y Zonificación:** Análisis detallado del uso actual del suelo, zonas residenciales, comerciales, industriales y de servicios de Cobija.
- **Planificación urbana:** Evaluación de la planificación urbana en relación con el crecimiento poblacional y las necesidades de movilidad de la ciudad, esto incluye el análisis y revisión de proyectos de movilidad y /o transportes existentes, en desarrollo o en planeación.
- **Interacción transfronteriza:** Evaluación y descripción de la dinámica de movilidad urbana transfronteriza de Cobija con los municipios colindantes de la República de Brasil.

b) Ordenamiento Territorial a Escala Municipal

- **Estrategias y Políticas de Ordenamiento:** Revisión de políticas municipales actuales y su efectividad en la gestión del espacio urbano y rural.
- **Estudio y análisis normativo y regulatorio:** Revisión del marco normativo y regulatorio municipal, desarrollo de competencias, estructura organizacional. Identificación del grado de desarrollo normativo y necesidades de desarrollo normativo futuro y desarrollo competencial municipal en materia de movilidad urbana.

c) Infraestructura de Transporte

- **Análisis de Infraestructura Vial existente y proyectada:** Evaluación detallada de calles, avenidas y caminos municipales, incluyendo la evaluación de su estado, capacidad y conectividad. La evaluación incluirá la inventariación vial municipal y la consolidación en una base de datos de información geográfica para administración municipal.

- **Análisis de Nodos de Transporte:** Estudio e identificación de nodos de transporte relevantes para la movilidad, incluyendo terminales de buses, paradas de taxi, estaciones de intercambio modal, puntos de intercambio o transporte transfronterizo, paradas de transporte público, centros de ruptura de carga o transferencia de carga y demás infraestructura o puntos de conexión entre demanda y servicios de transporte incluyendo transporte urbano de pasajeros, carga urbana y carga interdepartamental o internacional, enfocándose en términos de capacidad y eficiencia.

III. Diagnóstico de la Movilidad Urbana en el Municipio

a) Transporte Motorizado de Pasajeros

- **Evaluación de la Oferta de Transporte Público:** Análisis e inventariación de rutas de transporte público, frecuencias, calidad de servicio, y cobertura de buses, trufis, moto taxis, taxis y demás modalidades existentes. Esto incluye la recopilación de información y centralización de información de operadores de transporte público autorizados por el municipio y la identificación de operadores irregulares que presten servicio. Estudiar y analizar la existencia de rutas de transporte, tarifas y condiciones de prestación del servicio de transporte y movilidad urbana de Cobija.
- **Análisis de la Demanda de Transporte:** Estudio detallado de flujos de pasajeros, patrones de uso y necesidades no cubiertas. El análisis de demanda incluirá la caracterización de la demanda de transporte en el Municipio de Cobija y su vínculo con los municipios transfronterizos de Brasil. Para el desarrollo de la actividad se llevarán a cabo encuestas, mediciones y otros métodos de caracterización de información primaria incluyendo zonificación, conteos y caracterización vehicular, peatonal, ciclista y de carga, medición de ocupación, mapeo de puntos de congestión, registro de velocidades, Niveles de servicio, conteos sube y baja u otras mediciones para caracterización y estudio detallado de la demanda de transporte en el Municipio de Cobija.
- Identificación y caracterización de los motivos de viaje dentro del Municipio de Cobija, por modo de transporte.
- **Uso del Transporte Privado:** Estadísticas y tendencias sobre el uso de vehículos particulares y motocicletas, incluyendo análisis de congestión y estacionamiento en zonas urbanas de Cobija.

b) Transporte no Motorizado

- **Estado de Infraestructura para Peatones y Ciclistas:** Evaluación, caracterización e inventariación de aceras, ciclovías, pasarelas, señalización, seguridad y accesibilidad de espacios peatonales y ciclistas.
- **Diagnóstico de Áreas Públicas para Peatones:** Estudio sobre la disponibilidad, estado y accesibilidad de espacios públicos peatonales.

c) Espacio Público Vinculado a la Movilidad

- **Inventario y Uso del Espacio Público:** Levantamiento de datos sobre plazas, parques, y otros espacios abiertos, evaluando su relación con la movilidad.
- **Evaluación de Nivel de Ocupación y Deficiencias:** Análisis de la utilización efectiva del espacio público y la identificación de áreas de mejora.

d) Parque Automotor

- Análisis y estudio de la evolución y características del parque automotor del Municipio de Cobija, considerando el parque automotor flotante o proveniente de municipios transfronterizos.
- Caracterización del parque automotor de Cobija, incluyendo modelo, antigüedad, estado de conservación, combustible y otra información relevante del estado y características del parque automotor de Cobija.

e) Seguridad Vial

- Análisis de estadísticas municipales y policiales de siniestros viales, identificando lugares de mayor concentración de siniestros viales, causas predominantes.

- Identificación de los 10 lugares con mayor concentración de siniestros viales, sobre los cuales se deberá realizar la inventariación detallada y el análisis de seguridad vial para cada punto que incluye, conteos clasificados de peatones y vehículos, registro de velocidades, identificación de reglaje de prioridad, trayectorias y otros indicadores que contribuyan a la caracterización e identificación de riesgos a la seguridad vial.

IV. Diagnóstico del Tránsito Urbano en el Municipio

a) Gestión de Tránsito Urbano

- **Evaluación de la Gestión del Tránsito:** Análisis de las estrategias actuales de control de tránsito, tanto municipales como policiales, señalización, semáforos y medidas de seguridad vial y evaluación de efectividad.
- **Estacionamientos:** Análisis de la problemática de estacionamientos en el municipio, caracterización de la oferta de estacionamientos regulados y no regulados, rotación y capacidad de estacionamientos en vía pública y estacionamientos privados y cuantificación, zonificación y caracterización de la demanda de estacionamientos.
- **Carga y logística urbana:** Estudio y diagnóstico detallado de las operaciones de carga y logística urbana en el municipio, incluyendo análisis de rutas, horarios, vehículos, frecuencias y demanda.

VI. Diagnóstico de Percepción alrededor de la Movilidad y Transporte

- **Percepción ciudadana de la movilidad en Cobija:** Desarrollo y aplicación de encuestas y/o mediciones a través de grupos focales para capturar percepciones y opiniones de los ciudadanos sobre los aspectos de movilidad y transporte abarcando tanto el transporte público, privado, no motorizado, peatonal, de carga y aspectos de movilidad activa, logística urbana y seguridad vial.
- **Percepción de las autoridades:** Realización de entrevistas a actores claves de la movilidad de Cobija (autoridades municipales, policiales, operadores de transporte, universidades, etc) con representatividad institucional con respecto a las condiciones actuales de movilidad y sus perspectivas de mejora y evolución abarcando tanto el transporte público, privado, no motorizado, peatonal, de carga y aspectos de movilidad activa, logística urbana y seguridad vial.

Fase II: Desarrollo de lineamientos Estratégicos y Programas Especiales.**VII. Lineamientos Estratégicos****a) Taller de formulación de lineamientos Estratégicos.**

- Con base al diagnóstico y la información relevada en la Fase I, la Firma consultora planificará y llevará a cabo de forma conjunta con las Autoridades Municipales de Cobija el desarrollo de un Taller de Formulación de Lineamientos Estratégicos y construcción de la Visión Objetivo de la Movilidad Urbana en Cobija. El taller contará con la participación representativa de actores de la sociedad civil vinculados a movilidad urbana, incluyendo usuarios, operadores de transporte y autoridades, convocada a través del Gobierno Municipal de Cobija y que permitirá validar:
 - El Diagnóstico y caracterización de la problemática identificada por la Firma consultora.
 - Las necesidades de desarrollo y las prioridades de atención en materia de movilidad urbana.
 - La necesidad de coordinación y trabajo conjunto interinstitucional en materia de movilidad urbana.
 - La construcción de la Visión Objetivo de la Movilidad Urbana en Cobija, esto incluye i) la construcción de una metodología que permita a través de los asistentes identificar el futuro próximo de la movilidad urbana y sus efectos en caso de no tomar acciones, ii) la identificación de acciones prioritarias para alcanzar esa visión objetivo, iii) los cambios sociales y de comportamiento esperado de los actores de la movilidad en la ciudad, iv) necesidades y ajustes institucionales y de regulación, y v) otros.
 - **La firma de un acta de compromiso por mejorar la movilidad urbana en la ciudad (promovida por el Municipio)**

b) Conclusiones y construcción de la Visión Objetivo de la Movilidad en Cobija.

- Los resultados del taller serán procesados y sistematizados para la construcción de la visión Objetivo de la Movilidad Urbana en Cobija desde el punto de vista de la sociedad civil, rescatando las validaciones, el diagnóstico, la problemática, las perspectivas de mejora y desarrollo.

Fase III: Plan de acción para la mejora de la Movilidad Urbana.**VIII. Plan Integral Estratégico de mejora de la movilidad urbana en Cobija**

- Elaborar una planificación integral y estratégica de mejora de la movilidad urbana en Cobija, considerando su dinámica transfronteriza y de necesidades de integración local, regional, nacional e internacional para la mejora de la calidad de vida de su población a través de las mejoras de la movilidad en la ciudad.
- La firma consultora definirá de forma conjunta con las Autoridades Municipales las metas objetivo que serán trazadas en el plan estratégico y mejora de la movilidad de Cobija. Estas metas objetivo serán respaldada con base al Diagnóstico y al Taller de construcción de la Visión Objetivo de la Movilidad Urbana en Cobija y responderán a los siguientes atributos mínimos:
 - **Modos de transporte:** a través del cual se establecerán metas de migración de modos de transporte menos eficientes y contaminantes a modos de transporte más sostenibles.
 - **Mejora de cobertura de transporte público:** A través del cual se definirá la estrategia para mejorar la cobertura de servicios de transporte público a zonas con necesidad.

- **Seguridad Vial:** Reducción de tasas de siniestralidad y/o mortalidad en entornos urbanos.
- **Integración de modos de transporte no motorizados:** Establecimiento de objetivos de promoción de movilidad sostenible como parte de la partición modal de la ciudad.
- **Horizontes de planeación:** Corto plazo: 5 años, Mediano Plazo: 10 años. Largo Plazo: 15 años. (las actividades de mediano y largo plazo serán de carácter conceptual, dado el horizonte de planeación del PROMUT, lo que permitirá la incorporación de estas estrategias a largo plazo en otros instrumentos de planificación).
- **Inversiones:** Identificación de necesidades de inversión en infraestructura vial, peatonal, ciclista, de carga, logística urbana, de seguridad vial y de integración modal. Esto contempla el desarrollo de un plan de inversiones referencial identificando plazos y presupuestos.
- La firma consultora, con base a las metas definidas y la propuesta de actividades para la mejora de la movilidad urbana, con base a las capacidades técnicas y presupuestarias municipales elaborará una propuesta de desarrollo institucional que contendrá mínimamente: i) recursos económicos, ii) recursos y capacidades técnicas, iii) modificaciones y propuestas normativas, reglamentarias, iv) necesidades de coordinación interinstitucional.
- definirá de forma conjunta con las Autoridades Municipales las metas objetivo que serán trazadas en el plan estratégico y mejora de la movilidad de Cobija.
- Estas metas objetivo serán respaldada con base al Diagnóstico y al Taller de construcción de la Visión Objetivo de la Movilidad Urbana en Cobija y responderán a los siguientes atributos mínimos:
 - El plan deberá considerar los siguientes aspectos:
 - **Desarrollo normativo:** Proponer mejoras y desarrollo normativo y regulatorio, acompañado de mejoras o propuestas de desarrollo de estructuras organizacionales para responder las necesidades de desarrollo normativas y competenciales. La propuesta deberá identificar costos de personal y equipamiento para el desarrollo y mejora normativa y regulatoria.
 - **Acciones para reordenamiento de rutas de transporte / operadores de transporte.** Incluye el reordenamiento y reestructuración de rutas de transporte público basado en la estimación de demanda del servicio.
 - **Medidas de gestión y control de tránsito** como control de estacionamientos, gestión de velocidad, gestión de demanda, señalización y demarcación, plan de semaforización, etc.
 - **Ampliación y Mejora de infraestructura peatonal:** Proponer mejoras de infraestructura peatonales accesibles, seguras y suficientemente anchas para acomodar un alto volumen de peatones en los lugares identificados como prioritarios.
 - **Red de Ciclovías Seguras:** Elaboración de la propuesta de una red de ciclovías seguras que conecten puntos clave de Cobija y de las ciudades transfronterizas, con énfasis en la seguridad y la conectividad.
 - **Señalización y Seguridad:** Elaboración del plan de señalización y medidas de seguridad como iluminación adecuada y eliminación de barreras físicas.
 - **Facilidades de Apoyo:** Propuesta de implementación de estacionamientos para bicicletas, bancos, y señalización informativa a lo largo de rutas peatonales y ciclistas.
 - **Optimización de Rutas y sistemas de transporte sostenible:** Rediseño de rutas de transporte público para maximizar la cobertura y eficiencia.

- **Mejora de la Experiencia del Usuario:** Identificación de medidas de bajo costo que permitan mejorar la experiencia del usuario en el uso de transporte público.
- **Integración Tarifaria y Modal:** Proponer acciones orientadas a la integración tarifaria y/o modal para facilitar el trasbordo entre diferentes modos de transporte público a través de un sistema tarifario integrado y accesible.
- **Zonas de Carga y Descarga:** Establecimiento de zonas específicas para carga y descarga, minimizando la interferencia con el tráfico general.
- **Horarios de Operación:** Regulación de los horarios de transporte de carga para reducir la congestión en horas pico.
- **Indicadores de Monitoreo y Evaluación:** Desarrollo de un conjunto de indicadores clave de rendimiento (KPIs) para monitorear el progreso y la eficacia del plan. Esto incluye indicadores como reducción en tiempos de viaje, incremento en la seguridad vial, y aumento en el uso de modos de transporte sostenibles.
- **Circuitos Urbanos:** Desarrollo de circuitos específicos para peatones y ciclistas que conecten áreas de interés turístico, cultural y comercial.
- **Eventos y Actividades:** Organización de eventos como “Día del peatón y del ciclista” para promover el uso de estos circuitos.
- **Rediseño de Intersecciones:** Mejorar la seguridad y eficiencia en las intersecciones clave mediante el rediseño y la implementación de tecnologías inteligentes de tráfico.
- **Zonas de Baja Velocidad:** Creación de zonas de baja velocidad en áreas residenciales y escolares para aumentar la seguridad vial.
- **Rutas Seguras a la Escuela:** Implementación de rutas escolares seguras con supervisión y señalización adecuada.
- **Programas de Buses Escolares:** Desarrollo de un sistema de transporte escolar eficiente y seguro, con horarios y rutas optimizadas para reducir la congestión.
- **Plan de Seguimiento y Evaluación Continua:** Propuesta de un plan de seguimiento y evaluación que permita revisar periódicamente los avances del PROMUT, identificar áreas de mejora y realizar ajustes según sea necesario.
- **Participación Ciudadana:** Proponer iniciativas para involucrar activamente a los ciudadanos en el proceso de planificación y ejecución, incluyendo consultas públicas, talleres y plataformas de retroalimentación.
- **Consejo Municipal de Movilidad:** Propuesta para la creación de un consejo dedicado a la movilidad urbana en Cobija, que involucre a diferentes stakeholders, incluyendo representantes municipales, expertos en transporte, y miembros de la comunidad.

Fase IV: Elaboración del Programa Municipal de Transporte – PROMUT de Cobija

- a) Redacción del documento.
 - a. La firma consultora redactará el Programa Municipal de Transporte de Cobija con base a la información procesada durante el desarrollo de la consultoría.
 - b. El PROMUT deberá estar acompañado por la totalidad de las fichas de proyectos listadas en estos términos de Referencia, así como las memorias de cálculo como anexo.
 - c. El documento final deberá contener las siguientes presentaciones estratégicas:
 - a) Diagnóstico

- b) Caracterización de la movilidad
 - c) Construcción de la Visión Objetivo y Visión Objetivo
 - d) Metas
 - e) Propuesta del Plan.
- d. Las presentaciones estratégicas serán utilizadas por el Municipio de Cobija para la realización de socializaciones y difusión del plan, por tanto, deberán ser trabajadas de forma conjunta con el municipio y contemplar diseños institucionales.

4. Actividades Clave

5. Resultados y Productos Esperados

- a. **Primer informe:** El primer informe estará compuesto por la planificación de actividades de la consultoría. El informe contendrá las fechas de presentación de productos, las actividades, componentes y sub componentes a desarrollar, así como los requerimientos de información secundaria que serán proporcionados por el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.
- b. **Segundo informe:** El segundo informe contiene todas las actividades descritas en la Fase I: Diagnóstico y caracterización de la movilidad en el Municipio de Cobija.
- c. **Tercer informe:** El informe contendrá los resultados de la Fase II: Desarrollo de lineamientos estratégicos y programas especiales.
- d. **Cuarto informe:** El informe contendrá los resultados del componente Fase III: Plan de Acción para la mejora de la movilidad urbana.
- e. **Informe final y presentación ejecutiva.** El informe final contendrá lo establecido en la Fase IV: Elaboración del Programa Municipal de Transporte – PROMUT, el cual será presentado además en formato físico (3 copias), diagramado de acuerdo a la línea institucional del Municipio de Cobija y lo señalado en los Términos de Referencia.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

- a. La consultoría tendrá una duración de 7 meses a partir de la firma del contrato.
- b. El plazo podrá ser ampliado en función del avance y desarrollo de la consultoría.

7. Experiencia de la Empresa y del Personal especialista

- a. La firma consultora que participe en el desarrollo de este proyecto deberá comprobar la siguiente experiencia mínimas.
 - i. 3 años como empresa consultora con giro principal en servicios de consultoría relacionados con proyectos de movilidad urbana, planeación urbana y evaluación de proyectos
 - ii. Al menos 2 proyectos de movilidad urbana en Latinoamérica que hayan incluido el desarrollo de planes estratégicos de movilidad.
 - iii. Al menos 1 proyecto de movilidad urbana estratégica en Bolivia (PROMUT, PRODET o PROMUS).
- b. El personal clave que deberá la firma consultora para la prestación de este servicio, así como los perfiles a cubrir en cada caso son:
 - i. **Director de proyecto.**
 - 1. Ingeniero civil, de transporte, vial, arquitecto, economista o de carreras afines

2. Al menos 15 años de experiencia en el desarrollo de proyectos de sistemas de transporte.
3. Experiencia internacional como coordinador, director y/o especialista en proyectos de sistemas de transporte.
4. Dirección o gerencia de 2 proyectos de movilidad o transporte urbano

ii. Especialista en planeación de transporte público

1. Ingeniero civil o de transporte.
2. Experiencia profesional en el desarrollo de proyectos de sistemas de transporte de al menos 10 años.
3. Participación en al menos 3 proyectos de transporte público urbano.

iii. Especialista en planificación urbana

1. Arquitecto y/o urbanista
2. Experiencia en proyectos de movilidad urbana por lo menos de 5 años.
3. Experiencia comprobable en proyectos de movilidad urbana en al menos 3 ciudades de Latinoamérica.
4. Experiencia comprobable en planificación de movilidad en ciudades con alta participación de motocicletas como medio de transporte.

- iv. La firma consultora deberá contar con una oficina y personal local permanente en la ciudad de Cobija. El director de proyecto deberá permanecer al menos el 50% del tiempo de la consultoría en la ciudad de Cobija.

8. Supervisión, Informes y criterios de aceptación

- a. *A efectos de aprobación de los productos solicitados, el Banco designará un supervisor encargado de la revisión y aprobación de los informes.*

9. Calendario de Pagos

- a. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

PAGO	HITO DE PAGO	PORCENTAJE
Primer Pago	A la presentación del primer informe de la Consultora, consistente en el Plan de Trabajo y planificación de actividades	30 %
Segundo Pago	A la presentación del segundo informe de la Consultora	20 %
Tercer Pago	A la presentación del tercer informe de la Consultora	20 %
Cuarto Pago	A la presentación del cuarto informe de la consultora	10%
Pago Final	A la presentación del informe Final de la consultoría	20%

ANEXO
LISTADO DE ESTACIONES

ESTACIONES PARA ESTUDIO SISTEMA FOTOVOLTAICO - LECTURA MEMORIA DE MASA DE MEDIDORES MES MARZO 2022

Prioridad	LINE A	Estacion	Tipo	Observaciones para las areas	Energia Marzo (kWh)	Energia BM (kWh)	Pot. Max Marzo (kW)	Potencia Max BM (kW)	Area Disponible (m ²)	Area Panel (m ²)	Potencia Modulo [Wp]	Generacion Maxima					Energia SFV [MWh-año]	Energia SFV [kWh-mes]
												Potencia Inversor [kWac]	Modulos [pza]	Inversores [pza]	Potencia SFV [kWpico]	Potencia SFV [kWac]		
1	Azul	16 de Julio	Motriz	Parqueo + Plateada + roja	184.460,40	124.343,10	465,3	463,5	5.144,83	4.630	400	70	2420	13	968	910	2015	167916,667
2	Plateada	16 de Julio	Motriz	Area en L Azul	125.607,60	85.677,30	319,50	319,50		0	n/a							0
3	Morada	Faro Murillo	Motriz	Parqueo + Plateada	166.988,25	101.528,10	642,6	514,8	1890,86	1.700	400	40	924	8	370	320	764,6	63716,6667
4	Azul	Rio Seco	Motriz	Parqueo	87.888,00	57.773,76	213,6	213,6	1613	1.450	400	60	798	5	319	300	661,5	55125
5	Morada	6 de Marzo	Motriz	Parqueo	106.997,64	71.648,88	294,00	294,00	1009	910	400	55	500	3	200	165	413,6	34466,6667
6	Amarilla	Mirador	Motriz	Parqueo	69.645,75	41.275,80	256,80	227,40	841,87	760	400	50	418	3	167	150	346,2	28850
7	Blanca	San Jorge	Motriz	Parqueo	70.698,60	45.496,80	183,6	183,6	680	610	400	40	336	3	134	120	277,7	23141,6667
8	Verde	17 Obrajés	Motriz	N/A	198.267,75	133.506,45	509,4	509,4	510	460	400	30	252	3	101	90	207,7	17308,3333
9	Roja	Cementerio	Motriz	N/A	176.012,55	115.361,10	531,00	529,20	457	410	400	40	224	2	89,6	80	185,2	15433,3333
10	Naranja	Periferica	Motriz	N/A	191.760,96	129.947,04	501,60	501,60	490	440	400	20	224	4	89,6	80	184,7	15391,6667
11	Celes	San Jorge	Motriz	N/A	70.320,51	45.722,52	192,6	192,6	424	380	400	20	209	4	83,6	80	176,3	14691,6667
12	Amarilla	Sopochi	Motriz	N/A	155.758,44	100.759,32	489,6	472,8	318	285	400	20	154	3	61,6	60	125,6	10466,6667
13	Celes	C. Zapata	Motriz	N/A	125.272,08	84.310,56	344,4	344,4	283	255	400	25	126	2	50,4	50	104,6	8716,6667
14	Café	Villas Alto	Motriz	N/A	44.348,52	28.259,94	172,2	100,8	274	245	400	25	126	2	50,4	50	104,9	8741,6667
15	Verde	Alto Obrajés	Intermedia	Parqueo	4.159,43	1.393,19	18,48	15,84	2.130,00	1.915	400	100	1040	4	416	400	859,6	71633,3333

Proceso de selección #BO-T1437-P00X

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Estudio de potencial y plan turístico urbano

[Bolivia]

[BO-T1437]

[Apoyo a la implementación de programas y estudios en la región Urbana de la Amazonía]

<https://www.iadb.org/en/whats-our-impact/BO-T1347>

1. Antecedentes y Justificación

1.1. *El Banco Interamericano de Desarrollo tiene por objetivo reducir la pobreza, luchar contra las desigualdades sociales y promover el desarrollo económico sostenible en la región. En esta ocasión busca una firma consultora (FC) para que pueda realizar un análisis del potencial turístico regional para la preparación de un plan turístico urbano para el departamento de Pando.*

2. Objetivos

2.1. *Apoyar al Gobierno Autónomo Municipal de Cobija (GAM Cobija) y al Gobierno Departamental de Pando (GDP) en el análisis del potencial turístico regional para la preparación de un plan turístico urbano.*

3. Alcance de los Servicios

4. Actividades Clave

4.1. La empresa consultora realizará las siguientes actividades, como mínimo:

4.2. Preparar un plan de trabajo, que incluya hitos importantes de la consultoría, un cronograma de actividades, propuesta de fechas para entrega de productos y requerimientos del GAM Cobija y del GDP.

4.3. Revisar la documentación y literatura existente sobre estudios similares en Pando, Cobija o regiones similares. Esta revisión deberá permitir al consultor identificar mejores prácticas; evaluaciones; estrategias y políticas de desarrollo turístico, con enfoque en zonas urbanas de la Amazonía.

- 4.4. El consultor, en colaboración con el GAM Cobija, el GDP y el sector privado sistematizará la información disponible de disponibilidad de servicios: i) hotelería; ii) gastronomía; iii) transporte; y iv) operadores turísticos. Esta sistematización se realizará en una base de datos, que permita su actualización constante. Esta base de datos se podrá acceder a través del internet, tanto para consulta, como para su actualización.
- 4.5. El consultor, en colaboración con el GAM Cobija, el GDP y el sector privado diseñará una encuesta para determinar la demanda y visitas a Cobija y Pando. Esta encuesta, deberá identificar temporadas o fechas específicas para la recolección de información. Esta encuesta deberá tener un error estadístico máximo de 5% y ser representativa anualmente. Esta encuesta se realizará en Cobija y/o puntos de entrada al departamento de Pando y en La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra.
- 4.6. En base a la información de oferta y demanda el consultor realizará un análisis prospectivo de tres escenarios: i) sin inversión pública y/o privada; ii) inversión pública en accesos y áreas de esparcimiento urbano (i.e. parques, ciclovías, áreas protegidas) e inversión privada para mejorar los servicios a los visitantes; y iii) situación óptima en base a una tasa de crecimiento similar a la de atractivos turísticos en la Amazonía.
- 4.7. Para cada uno de los escenarios, el consultor estimará el potencial beneficio económico y financiero para el municipio de Cobija y el Departamento de Pando.
- 4.8. El consultor preparará un taller en Cobija para presentar los resultados preliminares del estudio, donde participarán el GAM Cobija, el GDP, empresas privadas, sociedad civil y otras instituciones.
- 4.9. En base a la retroalimentación del taller, el consultor preparará un informe final.

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. *La FC presentará los siguientes productos:*
- 5.2. *Plan de trabajo*
- 5.3. *Informe de avance, que incluirá: i) revisión de literatura; ii) información sistematizada, como se describe en la sección 4; y iii) propuesta metodológica para el análisis de demanda.*
- 5.4. *Informe final en borrador, que incluirá: i) resultados del estudio de demanda; ii) análisis prospectivo; y iii) estimación de beneficios económicos.*
- 5.5. *Informe final, que incluirá los comentarios y sugerencias del taller en la ciudad de Cobija, tendrá un contenido mínimo con: i) resumen ejecutivo; ii) experiencia en otras regiones y mejores prácticas; iii) información estadística sistematizada; v) resultados del estudio de demanda; vi) escenarios y beneficios económicos; vii) sugerencias y recomendaciones.*

6. Calendario del Proyecto e Hitos

- 6.1. *La duración del contrato esperada es de 3 meses iniciando en noviembre 2024.*

7. Requisitos de los Informes

- 7.1. *Todos los informes descritos en el punto 5 de estos Términos de Referencia deberán contener un detalle de las principales actividades realizadas, acompañado de un listado con datos de contacto de los actores clave con los que sostuvo reuniones para la realización de estas acciones. El informe*

deberá estar escrito en español.

7.2. *Todo informe debe ser remitido al Banco en un archivo electrónico. Los documentos deberán presentar una carátula en el documento principal, y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos)*

8. Criterios de aceptación

8.1. *La aceptación de los productos estará sujeta a la revisión del líder del equipo del Banco Interamericano de Desarrollo seleccionado para este contrato.*

9. Otros Requisitos

9.1. *La empresa consultora deberá tener como mínimo:*

Experiencia general de 10 años

Experiencia específica en la realización de estudios sobre turismo, desarrollo urbano, planificación, encuestas.

9.2. *Requisitos del equipo mínimo*

El equipo de consultores tendrá como mínimo:

Gerente de proyecto. Formación en economía, administración, turismo, medio ambiente o similares. Postgrado en turismo sostenible, economía, desarrollo económico o similares. Mínimo de 10 años de experiencia profesional. Experiencia específica en: i) turismo sostenible; ii) desarrollo económico; iii) análisis prospectivo; y iv) gerencia de proyectos.

Experto en turismo. Formación en turismo, economía, estadística, medio ambiente. Postgrado en turismo sostenible; desarrollo urbano; planificación urbana. Experiencia general de 10 años. Experiencia específica en: planificación; desarrollo turístico; estudios de oferta y demanda de turismo; preparación y/o implementación de proyectos de turismo.

10. Supervisión e Informes

10.1. *Los productos deberán ser enviados para revisión y aprobación al Líder de equipo del Banco. El Banco, a través del Líder de equipo, es el único que puede aprobar los entregables generados a través de la consultoría.*

11. Calendario de Pagos

11.1. *Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva*

para los servicios descritos en el presente documento.

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

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. <i>Plan de trabajo</i> .	20%
2. <i>Informe de avance</i>	30%
3. <i>Informe final en borrador</i>	30%
4. <i>Informe final</i>	20%
TOTAL	100%

Consultoría para generar un diagnóstico de capacidades en el Municipio de Cobija, para la gestión del impuesto sobre bienes inmuebles y su relación en la efectividad del recaudo para FMM

Puesto de trabajo: Bolivia

El Grupo BID es una comunidad de personas diversas, versátiles y apasionadas, unidas para mejorar vidas en América Latina y el Caribe. Aquellos que trabajan con nosotros encuentran un propósito y hacen lo que más les gusta en un entorno inclusivo, colaborativo, ágil y gratificante.

Acerca de este puesto de trabajo

La División de Gestión Fiscal (IFD/FMM) está buscando un profesional con experiencia en análisis de procesos fiscales, puntualmente en relación con el impuesto sobre bienes inmuebles, para llevar a cabo un diagnóstico de capacidades municipales para la gestión del impuesto sobre bienes inmuebles y su relación en la efectividad del recaudo, para el municipio de Cobija en el marco de la asistencia técnica de Apoyo a la implementación de programas y estudios en la región Urbana de la Amazonía

Para el Gobierno Boliviano, la Amazonía se posiciona como una de las prioridades dentro del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021–2025, por su posición estratégica, su alto potencial para generar un nodo de desarrollo económico, alrededor del turismo, industrialización y exportación de frutos exóticos gracias a su ubicación estratégica, conexión logística con la región Brasileña y facilidad para fortalecer conexiones logísticas de la región con Brasil.

El municipio de Cobija se encuentra ubicado en el departamento de Pando, el cual ocupa en noveno lugar por su participación en la recaudación tributaria tanto en ingresos de origen departamental, como en ingresos de origen municipal, de acuerdo con las cifras del ministerio de Economía y finanzas.¹

La participación del departamento en el Producto Interno Bruto Nacional es de alrededor del 1%,² lo cual puede deberse al nivel de productividad y la necesidad de fortalecimiento de ciertos factores de planificación, productividad y habilidades de la mano de obra. Para fortalecer este aspecto la capacitación laboral es crucial. Entre los años 2016 y 2022 el porcentaje de empresas en el eje central que capacitaban a sus trabajadores ha disminuido del 79% al 51%³, por lo cual se espera que el desarrollo de un piloto de capacitación permita el fomento de habilidades en la población que aporten en la transición para mejorar la competitividad, la sostenibilidad ambiental, la resiliencia a los impactos negativos del cambio climático y el fomento al emprendimiento.

Las actividades productivas más importantes en el departamento de Pando son agricultura, silvicultura, caza y pesca, con una participación en el **PIB departamental de 24,26%** y la extracción de minas y canteras con 19,64% . A pesar de no ser los sectores con mayor participación el sector de Restaurantes y Hoteles (3,56%) y el de transporte, almacenamiento y comunicaciones (1%) son sectores con bastante potencial debido a la biodiversidad y el potencial logístico que tiene la región por la ubicación geográfica. Empero, en el 2022 respecto al turismo el departamento de Pando solo registró 14.063 llegadas entre nacionales y extranjeros,

¹ BOLETÍN ECONÓMICO: INGRESOS TRIBUTARIOS N°13. Municipio de Pando aporta el 0.2% a los ingresos tributarios de origen departamental y 0.4% a los ingresos tributarios de origen municipal.

² Instituto Nacional de Estadísticas. 2021. Último dato disponible. Pando significó el 0,98% del PIB Nacional al 2021.

³ Encuesta de Mercado Laboral 2022-2023. BID.

siendo el 71% visitantes nacionales y respecto al movimiento de comercio exterior solo se identificó 71 millones de dólares de exportación. Por lo que se identifica la necesidad del desarrollo sectorial que apunten a la mejora del desempeño del departamento y sus principales zonas urbanas.

Esta región posee un importante porcentaje de la fauna y flora del país y concentra también la mayor producción y exportación de frutos del bosque, siendo la castaña el principal, con una exportación en el 2022 de alrededor de 192 millones de dólares.

Una de las principales ciudades de la región es Cobija, capital del departamento de Pando se encuentra ubicada en la frontera con Brasil y manteniendo la actividad comercial de forma constante. Esta ciudad cuenta con 90.277 habitantes, lo cual la clasifica dentro de los municipios tipo D⁴, los cuales en suma recaudan cerca del 86 % del total de impuestos de dominio municipal.

El desarrollo productivo de la capital del Departamento, Cobija, al igual que de otros municipios de Bolivia, presenta debilidades estructurales relativas a la escasa sostenibilidad financiera, la cual tiene relación directa con la baja capacidad de generación de ingresos fiscales. Esta situación limita la capacidad de financiar la provisión eficiente de servicios, infraestructura, el fortalecimiento de capacidades institucionales y la inversión para fomento de productividad y desarrollo. Una potencial fuente de ingresos fiscales podría ser impuesto sobre bienes inmuebles, al ser la principal fuente de ingresos propios⁵ sin embargo de acuerdo con las cifras municipales este alcanza un desempeño apenas del 30% frente a lo esperado. El municipio ha avanzado impulsando la regularización de la propiedad con el ánimo de favorecer la relación con los sujetos pasivos obligados a pagar impuestos, sin embargo, esto tampoco ha tenido el efecto esperado. Actualmente Cobija tiene cerca de 26 mil predios registrados, en los cuales se refleja una alta acumulación de deuda, una baja cultura de pago voluntario, incluidos los beneficiarios de las campañas de regularización de la propiedad, a pesar de los esfuerzos de la administración en la ejecución de campañas concientización y persuasión para mejorar el cumplimiento. Frente a estos desafíos, es esencial fortalecer las capacidades del municipio en relación con la administración, gestión y cobro del impuesto sobre bienes inmuebles

Es así como BID a través de la cooperación técnica (CT) tiene como objetivo contribuir con el desarrollo de estudios y un análisis de necesidades de capacitación laboral que incluya un piloto en la región de la Amazonía Boliviana para la mejora de la planificación estratégica y sectorial del municipio de Cobija y a municipios de la región Amazónica. Los objetivos específicos son: (i) desarrollar un plan de desarrollo urbano (ii) elaborar un estudio potencial y plan turístico urbano; (iii) plantear un plan estratégico de movilidad, que incluya el desarrollo de un estudio para la operación e implementación de ciclovías transfronteriza y el desarrollo de un plan de Integración Regional del departamento con Brasil, Perú y el Interior del País; por otro lado, se prevé (iv) generar un diagnóstico de capacidades municipales para la gestión del impuesto sobre bienes inmuebles y su relación en la efectividad del recaudo y (v) el diseño de un piloto de capacitación laboral.

⁴ Las categorías de los Municipios en Bolivia están determinadas por su carácter demográfico, es así que la categoría A aglutina a los Municipios con poblaciones no mayores a 5.000 habitantes, la B considera desde 5.000 hasta 15.000 habitantes, la C de 15.000 a 50.000 y la D a los que poseen una población mayor a 50.000 habitantes.

⁵ El impuesto sobre bienes inmuebles representa 50% de los ingresos propios en municipios bolivianos ([Radics et al. 2022](#)).

La operación está alineada con la Estrategia de País del Grupo BID con el Estado Plurinacional de Bolivia para 2022 – 2025 (GN-3088) en sus objetivos estratégicos de contribuir a apoyar la reconstrucción económica y contribuir a mejorar la productividad de sectores seleccionados de la economía. Adicionalmente, la CT está alineada con los objetivos de la Iniciativa Amazónica del BID, que promueve un desarrollo sostenible e inclusivo de la región.

En este sentido, la división de FMM está buscando un experto con experiencia en imposición predial. El objetivo específico es elaborar un diagnóstico de capacidades municipales para la gestión del impuesto sobre bienes inmuebles y su relación en la efectividad del recaudo, para el municipio de Cobija.

Esto es lo que harás:

1. **Primera responsabilidad:** Elaboración del cronograma y plan de trabajo, que describa el alcance, definición y secuencia de tareas, establecimiento de tiempos y recursos, distribución de tareas, y otros necesarios.
2. **Segunda responsabilidad:** Realizar entrevistas a funcionarios públicos y actores expertos impuesto sobre bienes inmuebles y programas relacionados, como catastro y programa de formalización.
3. **Tercera responsabilidad:** Elaboración de un informe diagnóstico de capacidades que permita identificar puntos clave a fortalecer para incrementar el potencial recaudador del impuesto sobre bienes inmuebles (entorno legal, capacidades institucionales, buenas prácticas).
4. **Cuarta responsabilidad:** Participar en reuniones con el Banco Interamericano de Desarrollo y/o el Gobierno de Bolivia, para realizar presentaciones de avances de los estudios y resultados finales.
5. **Quinta responsabilidad:** Documento con recomendaciones para el fortalecimiento en la efectividad del cobro del impuesto predial, practicas a corto y mediano plazo.

Entregables y Cronograma de pagos:

Entregable #	Porcentaje	Fecha Estimada de Entrega
Entregable 1: Plan de Trabajo.	20%	1 mes desde la firma del contrato
Entregable 2: Informe intermedio,	40%	6 meses desde la firma del contrato
Entregable 3: Informe final con para el fortalecimiento del potencial recaudador del impuesto predial en Bolivia.	20%	10 meses desde la firma del contrato
Entregable 4: Documento con recomendaciones para el fortalecimiento en la efectividad del cobro del impuesto predial, practicas a corto y mediano plazo.	20%	12 meses desde la firma del contrato

Esto es lo que necesitas:

- **Educación:** Maestría y/o Licenciatura en Economía, Derecho, Ingeniería o áreas afines.
- **Experiencia:** Mínimo 10 años de experiencia en el ejercicio de la profesión y haber trabajado previamente en temas de impuesto predial.
- **Idiomas:** Manejo con fluidez del español.

Tipo de contrato y duración:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos. Suma Alzada.
- **Duración del contrato:** 12 meses.
- **Ubicación:** Lugar de residencia del consultor
- **Persona responsable:** Especialista Sector Fiscal del BID
- **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.

Requisitos

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

Qué ofrecemos

El Grupo BID ofrece beneficios que responden a las diferentes necesidades y momentos de la vida de un empleado. Estos beneficios incluyen:

- Un paquete de **remuneración competitiva.**
- Una manera flexible de trabajar. Se le evaluará por entregable.

Nuestra cultura

En el Grupo BID, trabajamos para todas las personas den lo mejor de sí y traigan a su verdadero yo al trabajo, estén dispuestas a intentar nuevos enfoques sin miedo, rindan cuentas de sus acciones y reciban una retribución por ellas.

La Diversidad, la Equidad, la Inclusión y el Sentido de Pertenencia (DEIB) son los pilares de nuestra organización. Celebramos todas las dimensiones de diversidad y animamos a que se postulen mujeres, LGBTQ+, personas con discapacidades, afrodescendientes e indígenas.

Nos cercioraremos de que a las personas con discapacidades se les brinden adaptaciones razonables para participar en el proceso de las entrevistas laborales. Si usted es un candidato calificado que tiene una discapacidad, envíenos un correo electrónico a diversity@iadb.org a fin de solicitar adaptaciones razonables para poder completar esta solicitud.

Nuestro Equipo de Recursos Humanos revisa exhaustivamente cada solicitud.

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

Acerca del Grupo BID

El Grupo BID, compuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), BID Invest y BID Lab, ofrece soluciones de financiamiento flexibles a sus países miembros para financiar el desarrollo económico y social a través de préstamos y subsidios a entidades públicas y privadas en América Latina y el Caribe.

Acerca del BID

El Banco Interamericano de Desarrollo tiene como misión mejorar vidas. Fundado en 1959, el BID es una de las principales fuentes de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional de América Latina y el Caribe. El BID también realiza proyectos de investigación de vanguardia y ofrece asesoría sobre políticas, asistencia técnica y capacitación a clientes públicos y privados en toda la región.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/inter-american-development-bank/>

<https://www.facebook.com/IADB.org>

https://twitter.com/the_IDB

Acerca de BID Lab

BID Lab es el laboratorio de innovación del Grupo BID, la principal fuente de financiamiento y conocimiento para el desarrollo enfocada en mejorar vidas en América Latina y el Caribe. El propósito de BID Lab es impulsar innovación para la inclusión en la región, movilizandoo financiamiento, conocimiento y conexiones para probar soluciones del sector privado en etapas tempranas con potencial de transformar la vida de poblaciones vulnerables afectadas por condiciones económicas, sociales y ambientales.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/idblab/>

<https://www.facebook.com/IDBLab>

https://twitter.com/IDB_Lab

Acerca de BID Invest

BID Invest, miembro del Grupo BID, es un banco multilateral de desarrollo comprometido a promover el desarrollo económico de sus países miembros en América Latina y el Caribe a través del sector privado. BID Invest financia empresas y proyectos sostenibles para que alcancen resultados financieros y maximicen el desarrollo económico, social y medio ambiental en la región. Con una cartera de US\$15.300 millones en activos bajo administración y 375 clientes en 25 países, BID Invest provee soluciones financieras innovadoras y servicios de asesoría que responden a las necesidades de sus clientes en una variedad de sectores.

Síguenos:

<https://www.linkedin.com/company/idbinvest/>

<https://www.facebook.com/IDBInvest>

<https://twitter.com/BIDInvest>

Proceso de selección # BO-T1347-P00X

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para diseño de piloto en capacitación de habilidades laborales

BOLIVIA

BO-T1437

Apoyo a la implementación de programas y estudios en la región Urbana de la Amazonía

<https://www.iadb.org/en/whats-our-impact/BO-T1347>

b. Antecedentes y Justificación

- 1.1.** *El Sector Social (SCL) cuenta con un equipo multidisciplinario convencido de que invertir en la gente es el camino para mejorar vidas y superar los desafíos del desarrollo de América Latina y el Caribe. Junto con los países de la región, el Sector Social construye soluciones de política pública para reducir la pobreza y para mejorar los servicios de educación, trabajo, protección social y salud que los ciudadanos reciben. El trabajo del Sector tiene como objetivo impulsar una región más productiva con igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y con una mayor inclusión de las poblaciones más vulnerables.*
- 1.2.** *La División de Mercados Laborales y Seguridad Social (SCL/LMK) promueve más y mejor empleo en América Latina y el Caribe. El BID trabaja en la consecución de metas regionales en reducción de pobreza, equidad de oportunidades y mejora de la productividad laboral, mediante el fortalecimiento de servicios de empleo y capacitación, la mejora en el diseño y alcance de la seguridad social y el análisis de los mercados de trabajo e información laboral. Para lograr estas metas, el BID se centra actualmente en el trabajo analítico y proyectos en las siguientes cuatro áreas principales: Intermediación, Capacitación Laboral, Migración de la fuerza de trabajo y Seguridad Social.*
- 1.3.** *Dentro de la región urbana de la Amazonía boliviana, se encuentra el departamento de Pando. La participación de este departamento en el Producto Interno Bruto Nacional de Bolivia es de alrededor del 1%, lo cual puede deberse al nivel de productividad y la necesidad de fortalecimiento de ciertos factores de planificación, productividad y habilidades de la mano de obra. Para fortalecer este aspecto la implementación de capacitación laboral es crucial. De hecho, se identificó que el porcentaje de empresas en el eje central que capacitaban a sus trabajadores ha disminuido del 79% al 51% entre 2016 y 2022 y se priorizaron las habilidades específicas de los puestos de trabajo. Se espera que el desarrollo de un piloto de capacitación permita el fomento de habilidades en la población que aporten en la transición para mejorar la competitividad, la sostenibilidad ambiental, la resiliencia a los impactos negativos del cambio*

climático y el fomento al emprendimiento.

- 1.4.** *El BID, mediante la implementación de la Cooperación Técnica BO-T1437 se plantea contribuir con el diseño e implementación de un programa piloto adaptado a las necesidades del mercado laboral de la región urbana de la Amazonía para mejorar el nivel de habilidades de los trabajadores y busca implementar un sistema interactivo de cursos y un esquema de contenidos para refrescar y actualizar conocimientos, a fin de promover la generación y transferencia de habilidades específicas que se identifiquen como necesarias para la implementación de tecnologías emergentes y tecnologías disponibles e implementables priorizadas de los sectores seleccionados. Este proceso será implementado con la participación activa de asociaciones empresariales estratégicas de los sectores seleccionados.*
- 1.5.** *En ese sentido, se busca elaborar un piloto de capacitación laboral a través del cual los participantes puedan adquirir las habilidades y conocimientos necesarios para el crecimiento sostenible de la economía de la región. A tal efecto, se requiere producir e implementar cursos piloto de desarrollo de habilidades específicas para ser implementados a través de la plataforma virtual de capacitación especialmente diseñada para ese efecto. Se espera que se tomen consideraciones de género y para grupos diversos dentro del diseño de los pilotos, según las necesidades identificadas en el análisis.*

2. Objetivos

- 2.1.** *El diseño y apoyo en la implementación de un piloto de capacitación laboral en habilidades laborales. Para esto, el contractual deberá trabajar en la elaboración de estudios sectoriales que permitan identificar el estado de situación y retos de formación e intermediación laboral.*

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. *Coordinación con asociaciones empresariales.*** *La FC establecerá un contacto con asociaciones empresariales con influencia en la región de los sectores seleccionados con las cuales trabajará para identificar las necesidades presentes y futuras de habilidades laborales del mercado laboral mencionado.*
- 3.2. *Diseño de un modelo de prospección de habilidades*** *basada en tecnologías emergentes y tecnologías disponibles e implementables priorizadas por los sectores especificados. Para ello, se espera que la FC identifique además la brecha en las habilidades necesarias para la implementación o cambios de procesos asociados a la implementación de estas tecnologías, tomando consideraciones de género y para grupos diversos.*
- 3.3. *Propuesta de diseño y constitución de los cursos piloto.*** *Con los insumos recolectados a partir de los análisis de habilidades del mercado laboral de la región, la FC presentará una propuesta de diseño de un piloto en capacitación laboral con sugerencias de los cursos que formarán parte del piloto, a los cuales se deberá poder acceder de manera remota y tanto sincrónica como asincrónicamente.*

4. Actividades Clave

- 4.1. *Identificar en coordinación con asociaciones empresariales relacionadas a los sectores identificados las necesidades presentes y futuras de habilidades en el mercado laboral de Pando.*
- 4.2. *Establecer un modelo de prospección de habilidades basada en tecnologías emergentes y tecnologías disponibles e implementables priorizadas por los sectores identificados.*
- 4.3. *Determinar las habilidades necesarias para la aplicación de estas tecnologías o los cambios necesarios de procesos asociados a la implementación de estas, con consideraciones de género y para grupos diversos.*
- 4.4. *Presentar una propuesta de diseño y constitución de un piloto para la implementación de cursos virtuales, incluyendo el plan estratégico de trabajo y hoja de ruta que delimitan la estructura del piloto, entregables necesarios, tiempos y actores relevantes (públicos y privados) para la correcta aplicación del piloto.*

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. **Plan de trabajo.** *El primer producto será un plan de trabajo que al menos deberá reflejar los tiempos, exclusiones, requerimientos e insumos por parte de la FC; análisis de riesgos y mitigantes. El cronograma deberá prever los tiempos requeridos para la aprobación de los productos por parte del Banco, para continuar con las siguientes actividades de la consultoría. Se espera también que la FC incluya el detalle de su metodología, su plan de gobernanza y su plan de gestión del Proyecto.*
- 5.2. **Análisis de necesidades presentes y futuras de habilidades en el mercado laboral en la región urbana de la Amazonía.** *La FC deberá trabajar en identificar el estado de situación del mercado laboral de la región urbana de la Amazonía, identificando las habilidades que son y serán necesarias en los sectores seleccionados dentro de la región.*
- 5.3. **Propuesta de un modelo de prospección de habilidades basada en tecnologías emergentes de los sectores y tecnologías disponibles e implementables priorizadas por los sectores.** *La FC deberá formular una propuesta de modelo de prospección de habilidades para la región de interés, identificando aquellas tecnologías que se adaptan mejor al contexto del mercado laboral estudiado y las habilidades faltantes en el mercado para la implementación de estas tecnologías en el mismo.*
- 5.4. **Propuesta de diseño de piloto de capacitación laboral.** *La FC preparará una propuesta escrita que describa la metodología y pasos a seguir para el diseño de los cursos del piloto, según las habilidades identificadas en los análisis realizados en el marco de la consultoría. Este documento vendrá acompañado de un Informe de Ejecución de Actividades, el mismo que presentará como anexo, las guías, lista de contactos u otros materiales intermedios producidos durante la consultoría.*

6. Calendario del Proyecto e Hitos

- 6.1. *Se espera que la consultoría tenga una duración de diez meses (305 días calendario) desde la*

firma del contrato (El cronograma deberá incluir el proceso de todas las revisiones del Banco).

<u>Producto</u>	<u>Plazo de entrega (días desde la firma del contrato)</u>
1) <i>Plan de trabajo</i>	<i>A los 15 días</i>
2) <i>Análisis de necesidades presentes y futuras de habilidades en el mercado laboral de la región urbana de la Amazonía</i>	<i>A los 100 días</i>
3) <i>Propuesta de modelo de prospección de habilidades</i>	<i>A los 200 días</i>
4) <i>Propuesta de diseño de piloto de capacitación laboral</i>	<i>A los 305 días</i>

7. Requisitos de los Informes

- 7.1.** *Todos los informes descritos en el punto 5 de estos Términos de Referencia deberán contener un detalle de las principales actividades realizadas, acompañado de un listado con datos de contacto de los actores clave con los que sostuvo reuniones para la realización de estas acciones. El informe deberá estar escrito en español.*
- 7.2.** *Todo informe debe ser remitido al Banco en un archivo electrónico. Los documentos deberán presentar una carátula en el documento principal, y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.*

8. Criterios de aceptación

- 8.1.** *El Producto 1 será aprobado al cumplir con las especificaciones solicitadas, detalladas en las actividades a desarrollar en los tiempos esperados.*
- 8.2.** *El Producto 2 será aprobado una vez sean presentados los resultados del análisis de habilidades indicado.*
- 8.3.** *El Producto 3 será aprobado una vez sea presentada y aprobada la propuesta de modelo de prospección de habilidades.*
- 8.4.** *El Producto 4 será aprobado al presentarse la propuesta del diseño del piloto de cursos para capacitación laboral y el Informe Final de la consultoría.*
- 8.5.** *Cada uno de los productos será puesto a consideración y aprobación del Especialista Sectorial de la División de Mercados Laborales y Seguridad Social del BID, acompañado del informe final de la consultoría.*

9. Otros Requisitos

- 9.1.** *La FC propondrá un equipo de expertos según el relevamiento de las necesidades que realice y es deseable que los miembros de este equipo tengan como experiencia probada al menos de tres años en experiencias similares.*
- 9.2.** *Perfil de los profesionales:*
- Coordinador de Proyecto Profesional de las ciencias sociales con más de 10 años de experiencia en el campo de la educación universitaria (pre o post grado). Con experiencia específica en diseño y facilitación de módulos de capacitación y coordinación de equipos de trabajo.*
- Pedagogo/pedagoga: Profesional en ciencias de la educación, con especialidad en diseño de materiales educativos multinivel, con más de 5 años de experiencia y en la generación de materiales educativos (deseable).*
- Comunicador/a Social: Profesional en diseño y producción de materiales para entornos educativos web, con más de 4 años de experiencia.*
- Experto/a en Sistemas, especializado en diseño, desarrollo, puesta en marcha y gestión completa de entornos virtuales de aprendizaje con sólidos conocimientos en el despliegue de contenidos educativos para plataformas virtuales; con experiencia de al menos 5 años*
- Diseñador/a gráfico: Profesional en diseño gráfico o ramas afines, con experiencia de al menos 2 años en el diseño, bosquejo y elaboración de materiales gráficos para contenidos web y/o redes sociales.*

10. Supervisión e Informes

- 10.1.** La FC enviará los productos e informes a la División de Mercados Laborales del Banco. El responsable de aprobar los informes, productos y documentos de trabajo como resultado de esta consultoría es el Especialista Sectorial de la División de Mercados Laborales del BID. Será responsabilidad de la FC garantizar que dichas reuniones se lleven a cabo y los informes se presenten al Banco.
- 10.2.** La supervisión de la consultoría estará a cargo de Manuel Urquidi, Especialista Sectorial LMK/SCL; email: manuelu@iadb.org y teléfono (591) 217-7757 quien aprobará los informes detallados en estos Términos de Referencia.

11. Calendario de Pagos

- 11.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 11.2.** La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. <i>Plan de trabajo</i>	10%
2. <i>Análisis de necesidades presentes y futuras de habilidades en el mercado laboral de la región urbana de la Amazonía.</i>	30%
3. <i>Propuesta de un modelo de prospección de habilidades basada en tecnologías emergentes</i>	30%
4. <i>Propuesta de diseño de piloto de capacitación laboral</i>	30%
TOTAL	100%

Proceso de selección # BO-T1347-P00X

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la producción e implementación de piloto de cursos en capacitación de habilidades laborales para la región urbana de la Amazonía

BOLIVIA

BO-T1437

Apoyo a la implementación de programas y estudios en la región Urbana de la Amazonía

<https://www.iadb.org/en/whats-our-impact/BO-T1347>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1.** *El Sector Social (SCL) cuenta con un equipo multidisciplinario convencido de que invertir en la gente es el camino para mejorar vidas y superar los desafíos del desarrollo de América Latina y el Caribe. Junto con los países de la región, el Sector Social construye soluciones de política pública para reducir la pobreza y para mejorar los servicios de educación, trabajo, protección social y salud que los ciudadanos reciben. El trabajo del Sector tiene como objetivo impulsar una región más productiva con igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y con una mayor inclusión de las poblaciones más vulnerables.*
- 1.2.** *La División de Mercados Laborales y Seguridad Social (SCL/LMK) promueve más y mejor empleo en América Latina y el Caribe. El BID trabaja en la consecución de metas regionales en reducción de pobreza, equidad de oportunidades y mejora de la productividad laboral, mediante el fortalecimiento de servicios de empleo y capacitación, la mejora en el diseño y alcance de la seguridad social y el análisis de los mercados de trabajo e información laboral. Para lograr estas metas, el BID se centra actualmente en el trabajo analítico y proyectos en las siguientes cuatro áreas principales: Intermediación, Capacitación Laboral, Migración de la fuerza de trabajo y Seguridad Social.*
- 1.3.** *Dentro de la región urbana de la Amazonía boliviana, se encuentra el departamento de Pando. La participación de este departamento en el Producto Interno Bruto Nacional de Bolivia es de alrededor del 1%, lo cual puede deberse al nivel de productividad y la necesidad de fortalecimiento de ciertos factores de planificación, productividad y habilidades de la mano de obra. Para fortalecer este aspecto la implementación de capacitación laboral es crucial. De hecho,*

se identificó que el porcentaje de empresas en el eje central que capacitaban a sus trabajadores ha disminuido del 79% al 51% entre 2016 y 2022 y se priorizaron las habilidades específicas de los puestos de trabajo. Se espera que el desarrollo de un piloto de capacitación permita el fomento de habilidades en la población que aporten en la transición para mejorar la competitividad, la sostenibilidad ambiental, la resiliencia a los impactos negativos del cambio climático y el fomento al emprendimiento.

- 1.4.** *El BID, mediante la implementación de la Cooperación Técnica BO-T1437 se plantea contribuir con el diseño e implementación de un programa piloto adaptado a las necesidades del mercado laboral de la región urbana de la Amazonía para mejorar el nivel de habilidades de los trabajadores y busca implementar un sistema interactivo de cursos y un esquema de contenidos para refrescar y actualizar conocimientos, a fin de promover la generación y transferencia de habilidades específicas que se identifiquen como necesarias para la implementación de tecnologías emergentes y tecnologías disponibles e implementables priorizadas de los sectores seleccionados. Este proceso será implementado con la participación activa de asociaciones empresariales estratégicas de los sectores seleccionados.*
- 1.5.** *En ese sentido, se busca implementar una serie de cursos correspondientes al piloto de capacitación laboral diseñado a través del cual los participantes puedan adquirir las habilidades y conocimientos necesarios para el crecimiento sostenible de la economía de la región. A tal efecto, se requiere implementar cursos piloto de desarrollo de habilidades específicas para ser implementados a través de la plataforma virtual de capacitación especialmente diseñada para ese efecto. Se espera que se tomen consideraciones de género y para grupos diversos dentro de la implementación de los cursos.*

2. Objetivos

- 2.1.** *Producción e implementación de cursos virtuales para el desarrollo de habilidades laborales para el sector agropecuario del Oriente Boliviano a ejecutarse a través de una plataforma virtual de capacitación.*

3. Alcance de los Servicios

- 3.1.** ***Diseño y producción de cursos virtuales** para sectores seleccionados. La Firma Consultora (FC) diseñará y producirá cursos virtuales (piloto) para trabajadores de sectores seleccionados. Los contenidos serán previamente seleccionados y aprobados por el BID y estarán enfocados a la adquisición y desarrollo de habilidades laborales específicas. La FC producirá los cursos en formato en línea (e-learning). Los contenidos de capacitación para cada curso estarán adecuados a los requerimientos técnicos y de imagen exigidos para medios de formación remotos y virtuales, accesibles y adaptados a las diferentes habilidades digitales de los usuarios/beneficiarios.*
- 3.2.** ***Implementación de cursos piloto.** La FC implementará los cursos diseñados y producidos para beneficiarios de los sectores agropecuarios afiliados a la CAO.*

4. Actividades Clave

- 4.1. Fase de diseño y producción** *Se espera que la FC diseñe y produzca los cursos tomando como insumo los contenidos y temas (currículo) que serán proporcionados por los sectores seleccionados y el Banco Interamericano de Desarrollo, así como de los especialistas instructores que prepararán los temas y contenidos. La FC adecuará el curso preparado por sector seleccionado en el formato de un curso virtual. El diseño de los cursos será revisado y validado por el BID, quien dará su conformidad para proseguir a la fase de producción de los módulos. La FC producirá los cursos en formato digital, acompañados de los materiales audiovisuales y guías respectivas. La FC sugerirá un sistema de evaluación que comprenda al menos: i) Del Módulo – contenido (De proceso); ii) Tabla de competencias/habilidades adquiridas considerando demostración competencia/habilidad – instructor, entre otros.*
- 4.2. Fase de implementación de los cursos piloto.** *La FC será responsable de implementar los cursos, a los beneficiarios seleccionados; orientar su participación desde la inscripción de los beneficiarios hasta su evaluación. La FC realizará el seguimiento y tutoría de los cursos y actividades de cada curso. Como son cursos piloto, se registrarán los puntos para ajuste y retroalimentación de los participantes. La FC realizará la sistematización de indicadores de evaluación de los cursos para fines de certificación. Se tendrá un máximo de 100 participantes por curso*

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. Plan de trabajo.** *El primer producto será un plan de trabajo que al menos deberá reflejar los tiempos, exclusiones, requerimientos e insumos por parte de la FC; análisis de riesgos y mitigantes. El cronograma deberá prever los tiempos requeridos para la aprobación de los productos por parte del Banco, para continuar con las siguientes actividades de la consultoría. Se espera también que la FC incluya el detalle de su metodología, su plan de gobernanza y su plan de gestión del Proyecto.*
- 5.2. Documento que describa contenidos, metodología y recursos didácticos de cursos piloto.** *Una vez recibidos los contenidos y materiales de los instructores, la FC adecuará el currículo preparado por sector seleccionado en el formato de un curso modular en línea, que incluye: i) la estructura del curso en términos de duración, secuencia, interrelación sobre la base de los contenidos propuestos en el currículo del sector; ii) diseño del sistema de seguimiento y tutorial al participante de los cursos; iii) propuesta de un sistema de certificación de habilidades de los participantes y iv) validación de los contenidos.*
- 5.3. Producción e Implementación de Cursos Piloto,** *que comprende las acciones de implementación de cursos de capacitación a beneficiarios seleccionados de los sectores participantes en el proceso de capacitación. En caso de que los beneficiarios requieran apoyo en temas de acceso a datos y a internet, la CT proveerá de los recursos necesarios para habilitar a los beneficiarios a los cursos virtuales.*
- 5.4. Informe final y lecciones aprendidas de la consultoría.** *Este documento vendrá acompañado de un Informe de Ejecución de Actividades, el mismo que presentará como anexo, las guías, lista de contactos u otros materiales intermedios producidos durante la consultoría.*

6. Calendario del Proyecto e Hitos

6.1. *Se espera que la consultoría tenga una duración de diez meses (360 días calendario) desde la firma del contrato (El cronograma deberá incluir el proceso de todas las revisiones del Banco).*

<u>Producto</u>	<u>Plazo de entrega (días desde la firma del contrato)</u>
1) <i>Plan de trabajo</i>	<i>A los 5 días</i>
2) <i>Documento descriptivo de diseño y producción de contenidos, materiales y recursos didácticos para los cursos</i>	<i>A los 50 días</i>
3) <i>Informe de implementación de los cursos piloto.</i>	<i>A los 300 días</i>
4) <i>Informe final y lecciones aprendidas de la consultoría.</i>	<i>A los 350 días</i>

7. Requisitos de los Informes

7.1. *Todos los informes descritos en el punto 5 de estos Términos de Referencia deberán contener un detalle de las principales actividades realizadas, acompañado de un listado con datos de contacto de los actores clave con los que sostuvo reuniones para la realización de estas acciones. El informe deberá estar escrito en español.*

7.2. *Todo informe debe ser remitido al Banco en un archivo electrónico. Los documentos deberán presentar una carátula en el documento principal, y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.*

8. Criterios de aceptación

8.1. *El Producto 1 será aprobado al cumplir con las especificaciones solicitadas, detalladas en las actividades a desarrollar en los tiempos esperados.*

8.2. *El Producto 2 será aprobado una vez que el diseño y contenidos hayan sido validados y aprobados por el BID.*

8.3. *El Producto 3 será aprobado una vez sean presentado el informe de implementación de los cursos de capacitación.*

8.4. *El Producto 4 será aprobado al presentarse el informe final y lecciones aprendidas.*

8.5. *Cada uno de los productos será puesto a consideración y aprobación del Especialista Sectorial de la División de Mercados Laborales y Seguridad Social del BID, acompañado del informe final de la consultoría.*

9. Otros Requisitos

- 9.1.** *La FC propondrá un equipo de expertos según el relevamiento de las necesidades que realice y es deseable que los miembros de este equipo tengan como experiencia probada al menos de tres años en experiencias similares.*
- 9.2.** *Perfil de los profesionales:*
- Coordinador de Proyecto Profesional de las ciencias sociales con más de 10 años de experiencia en el campo de la educación universitaria (pre o post grado). Con experiencia específica en diseño y facilitación de módulos de capacitación y coordinación de equipos de trabajo.*
- Pedagogo/pedagoga: Profesional en ciencias de la educación, con especialidad en diseño de materiales educativos multinivel, con más de 5 años de experiencia y en la generación de materiales educativos (deseable).*
- Comunicador/a Social: Profesional en diseño y producción de materiales para entornos educativos web, con más de 4 años de experiencia.*
- Experto/a en Sistemas, especializado en diseño, desarrollo, puesta en marcha y gestión completa de entornos virtuales de aprendizaje con sólidos conocimientos en el despliegue de contenidos educativos para plataformas virtuales; con experiencia de al menos 5 años*
- Diseñador/a gráfico: Profesional en diseño gráfico o ramas afines, con experiencia de al menos 2 años en el diseño, bosquejo y elaboración de materiales gráficos para contenidos web y/o redes sociales.*

10. Supervisión e Informes

- 10.1.** La FC enviará los productos e informes a la División de Mercados Laborales del Banco. El responsable de aprobar los informes, productos y documentos de trabajo como resultado de esta consultoría es el Especialista Sectorial de la División de Mercados Laborales del BID. Será responsabilidad de la FC garantizar que dichas reuniones se lleven a cabo y los informes se presenten al Banco. La firma deberá entregar evidencia de haber coordinado adecuadamente con los contenidos y acciones requeridas para el correcto logro de los objetivos del contrato.
- 10.2.** La supervisión de la consultoría estará a cargo de Manuel Urquidi, Especialista Sectorial LMK/SCL; email: manuelu@iadb.org y teléfono (591) 217-7757 quien aprobará los informes detallados en estos Términos de Referencia.

11. Calendario de Pagos

- 11.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 11.2.** La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
1) <i>Plan de Trabajo y propuesta técnica de diagnóstico (Primer Producto)</i>	20%
2) <i>Documento descriptivo de diseño y producción de contenidos, materiales y recursos didácticos para cursos (Segundo Producto)</i>	40%
3) <i>Informe de implementación de cursos piloto. (Tercer Producto)</i>	30%
4) <i>Informe final y lecciones aprendidas</i>	10%
TOTAL	100%