

Proceso de selección #AR-T1313-P001

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN CIUDAD INTERMEDIA PRIORIZADA
USANDO LOS CRITERIOS DEL MANUAL DE SEGURIDAD VIAL

Argentina

AR-T1313

Apoyo al fortalecimiento de la Agencia Nacional de
Seguridad Vial <https://www.iadb.org/en/project/AR-T1313>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Argentina registró 5.493 muertes en incidentes de tránsito en 2018, con una tasa de mortalidad de 12,3 de cada 100.000 habitantes, por arriba de los países de altos ingresos (8,7), pero por debajo del promedio de la región de las Américas (15,6). En el caso particular de la Provincia de Buenos Aires (PBA), se concentran 32% de los siniestros (39.694), 42% del total de heridos (38.466) y 24% de todas las muertes del país, aunque la tasa de mortalidad es de 7,8 por cada 100.000 habitantes, por debajo de la media del total del país y la región.
- 1.2. Los siniestros de tránsito generan importantes pérdidas económicas, costos adicionales para el sector salud, pérdidas en productividad por fallecimientos y personas con heridas graves que los imposibilitan a trabajar. Además, el impacto es mayor para la población urbana vulnerable, como peatones, ciclistas y motociclistas. Particularmente, la carga económica por siniestralidad vial en Argentina fue estimada en 1,7% del PBI para 2017. Las causas de la siniestralidad son, entre otras: (i) la existencia de una red de carreteras en condiciones subóptimas de seguridad vial; y (ii) las vías de las ciudades, que no están diseñadas para todos los usuarios, y están priorizadas para el uso de vehículos motorizados.
- 1.3. Teniendo en cuenta estos desafíos se ha considerado indispensable fortalecer las estrategias de planificación de seguridad vial aplicadas a nivel urbano, mediante la elaboración de planes de seguridad vial.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo es la contratación de un consultor para la elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial en las jurisdicciones de regiones metropolitanas de Argentina, como

documento que defina la estrategia del municipio en la materia, con acciones de corto, mediano y largo plazo.

2.2. Los objetivos específicos de la consultoría son:

- Elaborar un Diagnóstico de la situación actual de la movilidad y seguridad Vial en el municipio seleccionado;
- Estructurar con la participación de actores públicos y privados la Estrategia de Seguridad Vial 2023-2030, definiendo metas, objetivos e indicadores, y determinando las acciones a implementar, partiendo de los principios y lineamientos establecidos en el enfoque de sistema seguro;
- Establecer las bases para el desarrollo de la movilidad, en corto, mediano y largo plazo, para todos los usuarios y población, prioritariamente para aquellos definidos como vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, niños, población adulta y personas en condición de discapacidad, entre otros) en congruencia con los instrumentos de planificación a nivel provincial y nacional;
- Establecer una estrategia intersectorial que permita la articulación de acciones y medidas tendientes a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial en el territorio de la provincia; y
- Definir un presupuesto y posibles fuentes de financiamiento para cubrir los costos de implementación de la estrategia.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1.** Los servicios incluirán todas aquellas actividades relacionadas con la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial en ciudades intermedias de Argentina.

4. Actividades Clave

- 4.1.** Las actividades que realizará el consultor están orientadas al cumplimiento del objetivo general y los objetivos específicos. Las mismas son enunciativas y no limitativas. Para su ejecución se deberá trabajar en forma conjunta y coordinada con los funcionarios de la jurisdicción y de las demás Entidades u Organismos involucrados en el Sistema Nacional de Seguridad Vial.

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE SEGURIDAD VIAL:** Esta actividad comprende realizar, por parte del consultor, la revisión, análisis de la situación actual de la movilidad y seguridad vial en la jurisdicción. En general, se trata de examinar la

situación que genera la problemática de la siniestralidad vial en cuanto a la magnitud del problema, las causas que lo generan y los aspectos institucionales, normativos y operativos, para enfrentar el problema, desagregados por los municipios de la provincia. Este diagnóstico trazará la línea base para la definición de las metas e indicadores de la Estrategia en términos de seguridad vial. En este sentido se considerarán los siguientes temas a desarrollar, los cuales se indican en forma enunciativa y no limitativa:

- Situación de valoración gubernamental y social del problema de la siniestralidad vial;
- Evaluación de políticas y planes nacionales, provinciales o municipales para la seguridad vial, revisión de acciones exitosas y oportunidades de mejora;
- Mapeo de actores relevantes, competencias de las instituciones e instancias de coordinación actuales en relación con la movilidad y seguridad vial;
- Diagnóstico de procesos de levantamiento y análisis de información relacionada con siniestralidad vial, registros de vehículos, registros de conductores y demás información necesaria para la generación de estadística relacionada con movilidad y seguridad vial;
- Control y vigilancia del tránsito vehicular;
- Sistema de atención para víctimas por siniestros viales;
- Infraestructura de carreteras y de la vialidad urbana para la seguridad vial;
- Educación en seguridad vial de usuarios, conductores y autoridades;
- Normatividad de tránsito y de transporte, relativa a la seguridad vial;
- Normas para los operadores de transporte público y para el diseño de Infraestructura asociada al transporte público;
- Parque automotor, estado y control;
- Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con el carácter metropolitano;
- Identificación de los sistemas de movilidad activa;
- Fuentes de recursos financieros para la seguridad vial;
- Fuentes de recursos financieros para mejorar la calidad del servicio de transporte público;
- Tecnologías modernas e investigación aplicada a la seguridad vial;
- Participación de la sociedad civil en la solución de la problemática;
- Participación de usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas) y el impacto de la siniestralidad por género, por personas con discapacidad, ancianas y niños;
- Políticas y acciones con perspectiva de género en la prestación de servicio de transporte público;
- Seguimiento y control de la problemática;

- Relieve de los reglamentos para los seguros vehiculares obligatorios en los estados de México (existencia, cobertura y proceso); y
- Identificar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos.

5.2. REVISIÓN DE EXPERIENCIAS Y BUENAS PRÁCTICAS INTERNACIONALES:

Revisión y análisis de experiencias y buenas prácticas internacionales que permitan alimentar el proceso de definición de la estrategia y sus acciones en el corto, mediano y largo plazo. En este sentido se considerarán los siguientes temas a desarrollar, los cuales se indican en forma enunciativa y no limitativa:

- Revisión de planes internacionales de movilidad y/o seguridad vial exitosos bajo los principios de visión cero y enfoque de sistema seguro;
- Género e inclusión social, especialmente en transporte público;
- Programas de gestión de velocidad y criterios para el establecimiento de límites de velocidad;
- Estrategias para el control y fiscalización efectivos; y
- Experiencias que guarden relación con los ejes establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

5.3. ESTRUCTURACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030: La Estrategia deberá contener:

- Objetivo General de la estrategia de movilidad y seguridad vial Metas e indicadores de gestión e impacto de movilidad y seguridad vial a 2030;
- Alineación con el Plan Global del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030;
- Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;
- Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo;
- Incorporación de los principios del enfoque de “Sistemas Seguros” / “Visión Cero”;
- Definición de Objetivos Estratégicos;
- Definición de Criterios Generales para la formulación de la Estrategia;
- Periodo de Implementación y cronograma de hitos (corto, mediano y largo plazo);
- Definición de Bases para definir las recomendaciones;
- Definición de programas y planes de acción específicos para cada pilar del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, alineados al enfoque de “Sistemas Seguros”;

- Detalle de costos para cada programa y plan de acción definidos en el punto anterior; cronograma de implementación, entidades responsables y fuentes de financiamiento; y
- Definición de un Plan de Monitoreo y evaluación para todo el periodo de implementación de la estrategia que defina las acciones (mencionando la estimación de costo ya establecidas), los responsables y las metas a ser obtenidas, considerando una evaluación intermedia a cinco años.

5.4. REALIZACIÓN DE REUNIONES Y TALLERES DE TRABAJO: El desarrollo de la consultoría tendrá mejores resultados en la medida en que se logre la participación y el compromiso de actores relevantes de las instituciones que tienen responsabilidad directa o indirecta con la seguridad vial.

El consultor en desarrollo de su labor incluirá la realización de Entrevistas, Reuniones y Talleres de Trabajo, que considere necesarios para evaluar los avances en materia de seguridad vial, analizar la situación actual y definir programas y acciones a seguir para mejorar la movilidad y seguridad vial en el país en el período 2030.

Con tal propósito, el consultor realizará por lo menos tres (3) talleres de trabajo:

- Taller de diagnóstico y análisis de la situación actual. Este tiene como objetivo lograr obtener información, verificar y ajustar la información disponible y, sobre todo, lograr la explicación situacional de la inseguridad vial, según diversos actores gubernamentales y sociales;
- Taller sobre la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2030. Este tiene como objetivo presentar los componentes de la Estrategia, definir el contenido definitivo del Plan y lograr que diversos actores institucionales se comprometan con su puesta en marcha e implementación; y
- Taller técnico de trabajo con el Sistema Nacional. Este tiene como objetivo recibir las contrapropuestas al borrador elaborado y hacer las modificaciones necesarias de la Estrategia, de acuerdo a los insumos recibidos por las entidades del Sistema.

La organización y el apoyo logístico de los talleres será realizada por la jurisdicción, así como también la convocatoria a los mismos, en la cual deberán ser incluidos representantes de los Ministerios directamente involucrados (Obras Públicas y Comunicaciones, Transporte, Salud, Educación, Economía y Hacienda), del Sistema Nacional, autoridades locales; y, a criterio de los organizadores, Universidades e instituciones educativas, medios de comunicación, sociedad civil y organizaciones del área, y otras partes interesadas que estos crean convenientes.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

6.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- Primer Informe: El consultor presentará un documento que contendrá un diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial en la jurisdicción, las respectivas recomendaciones o lineamientos para incluir en la Estrategia de Seguridad Vial. Este informe se presentará dentro de los 45 días naturales a partir de la suscripción del contrato. Si aplica, las memorias de los talleres realizados y principales resultados y objetivos alcanzados.
- Segundo Informe: El consultor deberá presentar un documento con la relación de experiencias internacionales y los aportes a la Estrategia de Seguridad Vial, los cuales alimentarán el producto final de la presente consultoría. Como elemento referencial se tendrán en cuenta, sin limitarse a ellas:
 - La Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile;
 - National Roadway Safety Strategy, United States;
 - Plan Estratégico 2030 de la Dirección General de Tránsito de España; y
 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), Brasil.Si aplica, las memorias de los talleres realizados y principales resultados y objetivos alcanzados.
- Tercer Informe: El consultor presentará el documento que contendrá la Estrategia de Seguridad Vial 2030, el cual contendrá la meta y objetivo general, los programas, planes de acción, los objetivos específicos y operativos, los lineamientos generales para su implementación, los costos estimados para su ejecución, para reducir el número de víctimas generadas por siniestros de tránsito, definición de indicadores y los Mecanismos de monitoreo y evaluación para todo el periodo del plan (evaluación anual, intermedia y final).
- Cuarto Informe: Documento final consensuado y aprobado. **Este documento constituye el formato publicable de la Estrategia** y contendrá una síntesis: el diagnóstico de seguridad vial y movilidad (primer informe), la Estrategia (segundo informe) mencionando la visión, los objetivos, lineamientos, y las actividades de consultas, socializaciones y talleres participativos realizados con las entidades relevantes en materia de movilidad y seguridad vial en la jurisdicción. Si aplica, las memorias de los talleres realizados y principales resultados y objetivos alcanzados.
- Presentación ejecutiva: El consultor realizará una presentación ejecutiva de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, con el fin de facilitar la socialización y la divulgación. Se elaborará un documento ejecutivo abreviado del Plan, que contenga los temas estratégicos propuestos por el Plan, así como las bases sobre las cuales se sustentaron las propuestas. Esta presentación se presentará, en su primera versión, dentro de los 250 días a partir de la suscripción del contrato y se tendrán 30 días para la socialización y los ajustes correspondientes, hasta lograr el documento definitivo.

7. Requisitos de los Informes

- 7.1. Duración y Plazo de ejecución de los Servicios:** El plazo para la ejecución de servicios de consultoría será de 180 días calendario, contabilizados a partir de la fecha de suscripción del contrato.
- 7.2. Lugar de Trabajo:** El consultor deberá disponer de un lugar de trabajo en Argentina y de los equipos informáticos e insumos necesarios para desarrollar en forma eficiente y oportuna las labores previstas de los Términos de Referencia y otras, que el Contratante o el Banco consideren pertinentes. Los costos de dicha infraestructura y equipos deberán estar incluidos en los costos de los servicios.

8. Criterios de aceptación

- 8.1.** Los informes descritos serán presentados, en versión electrónica, en idioma español, para su aprobación ante la jurisdicción, la que remitirá una copia al Banco Interamericano de Desarrollo para su no objeción.
- 8.2.** Resumen de la oportunidad:
- Tipo de contrato y modalidad: PEC por producto.
 - Duración del contrato: Se estiman 6 meses de trabajo.
 - Fecha de inicio: De acuerdo a la fecha de firma del contrato.
 - Ubicación: País de residencia del consultor.
- 8.3.** Persona responsable: El consultor trabajará bajo la supervisión de y en coordinación con Montes Calero, Laureen Elieth de INE/TSP, laureenm@iadb.org.

9. Otros Requisitos

- 9.1.** El consultor debe cumplir con los siguientes requisitos: •
- Educación: Maestría en ingeniería u otra área afín.
 - Experiencia: Deberá tener una experiencia profesional de al menos 7 (siete) años, haber realizado o liderado el equipo de preparación en al menos 3 (tres) Planes de Seguridad Vial o de movilidad en los últimos 5 (años).

10. Calendario de Pagos

- 10.1.** 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.

10.2. 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>Suscripción del contrato y la entrega y aprobación del cronograma de trabajo de la consultoría.</i>	20%
2. <i>Entrega del Primer Informe, segundo de trabajo de la consultoría.</i>	30%
3. <i>Entrega y aprobación del Segundo Informe.</i>	20%
4. <i>Entrega y aprobación del Tercer Informe.</i>	30%
TOTAL	100%

Proceso de selección #AR-T1313-P002

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA PILOTO DE INTERVENCIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN CIUDAD INTERMEDIA PRIORIZADA

Argentina

AR-T1313

Apoyo al fortalecimiento de la Agencia Nacional de
Seguridad Vial <https://www.iadb.org/en/project/AR-T1313>

1. Antecedentes y Justificación

1.1. Argentina registró 5.493 muertes en incidentes de tránsito en 2018, con una tasa de mortalidad de 12,3 de cada 100.000 habitantes, por arriba de los países de altos ingresos (8,7), pero por debajo del promedio de la región de las Américas (15,6). En el caso particular de la Provincia de Buenos Aires (PBA), se concentran 32% de los siniestros (39.694), 42% del total de heridos (38.466) y 24% de todas las muertes del país, aunque la tasa de mortalidad es de 7,8 por cada 100.000 habitantes, por debajo de la media del total del país y la región.

- 1.2. Los siniestros de tránsito generan importantes pérdidas económicas, costos adicionales para el sector salud, pérdidas en productividad por fallecimientos y personas con heridas graves que los imposibilitan a trabajar. Además, el impacto es mayor para la población urbana vulnerable, como peatones, ciclistas y motociclistas. Particularmente, la carga económica por siniestralidad vial en Argentina fue estimada en 1,7% del PBI para 2017. Las causas de la siniestralidad son, entre otras: (i) la existencia de una red de carreteras en condiciones subóptimas de seguridad vial; y (ii) las vías de las ciudades, que no están diseñadas para todos los usuarios, y están priorizadas para el uso de vehículos motorizados.
- 1.3. Teniendo en cuenta que en la actualidad existen metodologías y estrategias de seguridad vial enfocadas en la protección de las poblaciones vulnerables y que presentan resultados exitosos a nivel mundial, se ha considerado indispensable fortalecer las estrategias de seguridad vial aplicadas por parte del país, mediante la integración de acciones que permitan gestionar la velocidad vehicular, analizar puntos críticos de siniestralidad, focalizar esfuerzos y proyectos de inversión en seguridad vial que impacten de manera directa en la protección de la población. Adicionalmente a la necesidad de introducir nuevas herramientas de análisis de seguridad vial en el país que permitan gestionar problemáticas focalizadas de siniestralidad, se establece la necesidad de estandarizar los procesos de análisis e implementación de herramientas tecnológicas, de tal manera que su uso pueda ser replicable en todos los estados y municipios de las provincias que deseen fortalecer sus procesos de gestión de la seguridad vial.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo general de esta consultoría es desarrollar una metodología que, basada en la recolección de datos, metodologías de priorización de entornos, análisis de sectores críticos, implementación de planes piloto y procesos de participación ciudadana, permita gestionar la velocidad y proponer intervenciones para la pacificación del tránsito, fomentar la movilidad activa y generar intervenciones en entornos escolares de manera sistemática para el fortalecimiento de la seguridad vial en la jurisdicción.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Realizar el proceso de diagnóstico metodologías existentes en la provincia o a nivel país para la determinación de puntos críticos y priorización de intervenciones de gestión de velocidad, tráfico calmado y fortalecimiento de entornos escolares, con el fin de focalizar fortalezas y debilidades que puedan ser integrables a un nuevo proceso metodológico.
- 3.2. Hacer una revisión general de los límites de velocidad existentes en la jurisdicción de acuerdo con el uso del suelo y características de la movilidad, con el fin de proponer límites razonables, coherentes y funcionales en términos de seguridad vial en la provincia.
- 3.3. Desarrollar un proceso metodológico de localización y priorización de sectores críticos de siniestralidad para la aplicación de estrategias de gestión de velocidad, implementación de medidas de tráfico calmado y contramedidas que permitan mitigar las condiciones de

riesgo y fortalecer la movilidad segura y sostenible, priorizando a usuarios que enfrenten elevados niveles de vulnerabilidad socioeconómica como mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

- 3.4.** Para intervenciones en entornos escolares en zonas urbanas y rurales, se deberán priorizar entornos para aplicación de herramientas de calificación por estrellas como SR4S de acuerdo con su viabilidad técnica, como su posible impacto en términos de seguridad vial.
- 3.5.** Realizar el mapeo de actores relevantes (stakeholders), que permita optimización de tiempos y recursos para el desarrollo de proyectos de gestión de velocidad, tráfico calmado y entornos escolares seguros (urbanos y rurales), en la provincia.
- 3.6.** Desarrollar una metodología de análisis de puntos/tramos/zonas críticas de siniestralidad y entornos escolares, incluyendo etapas de tomas de información, procesamiento de información, esquematización y diseños (preliminares y definitivos) que permitan fortalecer las condiciones de seguridad vial en las zonas previamente definidas.
- 3.7.** Desarrollar un esquema de monitoreo y seguimiento a las intervenciones realizadas en el marco de los proyectos de gestión de velocidad, tráfico calmado y entornos escolares seguros, que permitan determinar tanto el éxito como oportunidades de mejora en los proyectos implementados, así como el estado de la señalización para programar su mantenimiento.
- 3.8.** Diseñar, implementar y evaluar pruebas piloto en materia de seguridad vial y movilidad urbana sostenible que permitan fomentar la movilidad activa y mejorar los entornos escolares en zonas rurales y urbanas. Asimismo, se establecerán las mejores prácticas

para los procesos de recolección de datos relevantes para tomas de decisión en términos de seguridad vial con un enfoque de género.

- 3.9. Incorporar y desarrollar esquemas de procesos de participación ciudadana en todas las etapas del proyecto de identificación e intervención de puntos/tramos/zonas críticas y/o entornos escolares seguros que permitan involucrar y fomentar la vinculación de diferentes comunidades en la concepción de proyectos de seguridad vial en el espacio público.
- 3.10. Diseñar un mecanismo de apoyo para la cofinanciación, entre la nación y los gobiernos locales, de acciones en seguridad vial de bajo costo y alto impacto para la gestión de velocidad, implementación de señalización vial con enfoque principal en seguridad vial, proyectos de tráfico calmado para el mejoramiento de zonas 30, entornos escolares y en general de vías y entornos donde estén presentes usuarios vulnerables para proveer una movilidad segura.

4. Actividades Clave

Con el fin de dar cumplimiento a los objetivos trazados se han establecido las siguientes actividades. Las mismas no excluyen algunas otras actividades específicas que sean necesarias y surjan durante el desarrollo de la consultoría:

- 4.1. Diagnóstico de procesos existentes: Se deberá realizar un análisis del estado actual de la información disponible, bases de datos, datos georreferenciados y en general del desarrollo de procesos actuales realizados en el territorio en cuanto a intervenciones relacionadas con la gestión de la velocidad tráfico calmado y fortalecimiento de entornos escolares, de tal manera que sea posible generar reportes de necesidades y requerimientos para el fortalecimiento de los proyectos de seguridad vial.
- 4.2. Revisión, análisis y propuesta de aplicación de límites de velocidad: Se debe hacer una revisión y análisis de los límites de velocidad establecidos actualmente en la provincia y el país, para determinar posibles modificaciones y cambios que permitan establecer propuestas de implementación de nuevos límites de velocidad que sean razonables y coherentes de acuerdo con el contexto de las vías y el uso del suelo
- 4.3. Desarrollo de procesos de localización y priorización de sectores críticos de siniestralidad: Se requiere generar un esquema lógico de localización y priorización de sectores críticos para implementación de estrategias de gestión de velocidad, medidas de tráfico calmado y contramedidas para la mitigación del riesgo. Este esquema debe contemplar como actores prioritarios a aquellos actores considerados vulnerables. El resultado de esta actividad deberá optimizar el proceso de toma de decisiones a nivel del Gobierno para la priorización y ejecución de intervenciones en seguridad vial.
- 4.4. Mapeo de actores relevantes: Con el fin de establecer las rutas óptimas de intervención en seguridad vial, es preciso realizar un mapeo de aquellos actores de las diferentes entidades públicas y privadas que de una u otra manera deben ser vinculados a los procesos de intervención para garantizar el desarrollo óptimo de las labores. Este análisis debe incluir empresas de servicios públicos, organizaciones del sector público generadoras de permisos de intervención, aliados estratégicos (públicos o privados)

que permitan dinamizar cada uno de los proyectos realizados en el marco de los proyectos de gestión de velocidad tráfico calmado y fortalecimiento de entornos escolares.

- 4.5. Metodología de análisis y priorización de sectores críticos:** Dentro de las principales actividades del proyecto, se encuentra el desarrollo de la metodología de análisis de sectores críticos de siniestralidad para la aplicación de estrategias de seguridad vial, que permita a los profesionales a cargo, realizar las labores correspondientes al análisis preliminar, levantamiento de información de campo (definir formatos, esquemas, actas, registros), procesamiento de información, esquematización de posibles contramedidas y elaboración de diseños preliminares y definitivos para el fortalecimiento de la seguridad vial. Es preciso incluir consideraciones de diseño urbano que permitan la integración de las medidas de ingeniería de tránsito a los procesos de optimización y embellecimiento de los sectores a intervenir para mejorar la experiencia de viaje de todos los actores viales.
- 4.6. Monitoreo y seguimiento:** Deberá diseñarse una metodología de monitoreo y seguimiento basada en indicadores (de actividad y de resultado) que permitan mantener el seguimiento de las acciones tomadas en cada uno de los puntos intervenidos en el marco del proyecto y que se configuren como la herramienta clave para la toma de decisiones a futuro en cuanto a la necesidad de modificar, complementar o fortalecer las medidas implementadas. Así mismo, que apoye los procesos de programación de mantenimiento de estas zonas.
- 4.7. Implementación y evaluación de pruebas piloto en materia de seguridad vial y movilidad urbana sostenible:** Esta actividad deberá comprender la implementación de dos (2) pruebas piloto que permitan orientar el proceso de adecuación y mejoramiento de zonas urbanas para el fortalecimiento de la movilidad activa, así como los entornos escolares (urbanos y rurales). El desarrollo de las pruebas piloto deberá documentarse y difundirse de tal manera que su aplicación a futuro tenga un proceso lógico de implementación y de levantamiento de indicadores que permitan evidenciar las ventajas este tipo de acciones en términos de enfoque de género y usuarios vulnerables.
- 4.8. Metodología de participación ciudadana:** Es indispensable desarrollar una metodología de acción para la vinculación y participación de las comunidades relevantes (residentes y aledañas) en el desarrollo de los proyectos de intervención, describiendo actividades prioritarias, metodologías de vinculación, etapas de socialización, puntos temporales claves para el desarrollo de labores sociales que permitan desarrollar de manera integral los proyectos de seguridad vial.
- 4.9. Mecanismo de apoyo para la cofinanciación de acciones en seguridad vial:** Esta actividad debe contemplar el diseño del mecanismo de apoyo para la cofinanciación de acciones en seguridad vial para los diferentes municipios del país. Se debe tener en cuenta para esta actividad la elaboración de una guía o instructivo, que mediante análisis multicriterio permita realizar una evaluación y ponderación objetiva de propuestas (datos de siniestralidad, fatalidades, condiciones socioeconómicas, etc) para el acceso a los recursos.
- 4.10. Fortalecimiento Institucional y Difusión de resultados:** Con el fin de garantizar la interiorización de la estrategia de intervención, así como cada una de las metodologías constituyentes del proyecto, se hace necesario realizar capacitación al interior de las

entidades territoriales, de tal manera que la estrategia sea conocida, aplicada y manejada de manera clara por parte las instituciones a cargo del proceso.

El desarrollo de la consultoría será supervisado por el Banco, en coordinación con la Agencia Ejecutora.

5. Personal Clave Requerido

Para el desarrollo de la consultoría se requiere contar como mínimo con los siguientes perfiles:

- (2) ingenieros de tránsito/transporte certificados en procesos de ASV/ISV con experiencia en infraestructura segura, gestión de la velocidad, medidas de tráfico calmado y análisis de puntos críticos de siniestralidad;
- (1) ingeniero topográfico/catastral con amplia experiencia en sistemas de información geográfica, generación de mapas de densidades, determinación de puntos/zonas/tramos críticos de siniestralidad;
- (1) Arquitecto especialista en diseño urbano con amplia experiencia en proyectos de diseño urbanístico, mejoramiento de espacios y zonas urbanas con enfoque en la protección de usuarios vulnerables; y
- (1) Gestor social con experiencia en gestión y desarrollo de trabajos de socialización y pedagogía de proyectos tanto en sectores públicos como privados, capacidad de liderazgo y formulación de piezas comunicacionales, talleres y seminarios que fortalezcan los procesos pedagógicos requeridos en el desarrollo del proyecto.

6. Resultados y Productos Esperados

Son entregables del presente estudio los siguientes:

- 6.1. Informe 1 - Plan de trabajo:** Se refiere a un documento en el que muestre el proceso que será utilizado para el cumplimiento de los objetivos trazados en el marco de la consultoría y el cronograma correspondiente incluyendo todos los componentes establecidos en los presentes términos de referencia.
- 6.2. Informe 2 - Diagnóstico de situación actual, revisión, análisis y propuesta de aplicación de límites de velocidad:** Se refiere a las actividades incluidas en los numerales 4.1 y 4.2 del presente documento y que están relacionadas con el análisis del estado del arte y el análisis y propuestas de límites de velocidad para la jurisdicción.
- 6.3. Informe 3 - Mecanismo de apoyo para la cofinanciación de acciones en seguridad vial:** Contendrá la descripción detallada del mecanismo de cofinanciación de medidas de seguridad vial para los municipios de la provincia, incluyendo los análisis multi-criterio a los que deberán ser sometidas las propuestas de intervención para evaluar su pertinencia y posible acceso a los recursos.
- 6.4. Informe 4 - Metodologías de análisis y priorización de sectores críticos:** Contendrá la formulación de la metodología de análisis y priorización de sectores críticos incluyendo todos los procesos descritos en el numeral 4.3 del presente documento y que están

relacionadas con el análisis preliminar, levantamiento de información de campo (definir formatos, esquemas, actas, registros), procesamiento de información, esquematización de posibles contramedidas y elaboración de diseños preliminares y definitivos, análisis e integración de diseño urbano a las medidas de ingeniería de tránsito.

Así mismo, deberá incluir lo correspondiente a la metodología de monitoreo y seguimiento (numeral 4.6), ilustrando de manera detallada la metodología de análisis de indicadores, tipo de indicadores (KPIs), frecuencia de medición e interpretación de resultados, que permitan determinar el éxito del proyecto, así como las medidas necesarias para mejorar los resultados e indicadores que permitan verificar el estado de la señalización y programación de mantenimiento.

Finalmente deberá incluir el mapeo de actores relevantes descrito en el numeral 4.4 del presente documento.

- 6.5. Informe 5 - Desarrollo de pruebas piloto y metodología de vinculación y participación ciudadana:** Deberá incluir toda la información y documentación de las pruebas piloto implementadas en el marco del proyecto. El informe deberá incluir (sin limitarse a ello), la metodología aplicada, el desarrollo de actividades con sus respectivos responsables institucionales, impactos directos e indirectos de las medidas, indicadores de seguimiento y lecciones aprendidas.

También deberá incluir la actividad incluida en el numeral 4.8 que está relacionada con el diseño de la metodología de participación ciudadana para la vinculación de las comunidades en el desarrollo de proyectos de movilidad urbana segura y sostenible.

- 6.6. Informe 6 - Fortalecimiento institucional y difusión de resultados:** Este informe deberá incluir también los resultados del proceso de socialización y capacitación del personal que se haya designado por parte del Gobierno, para la aplicación de las metodologías desarrolladas en el marco del proceso. Se deberá incluir la relación de lecciones aprendidas y oportunidades de mejora en caso de ser establecidas en desarrollo de las actividades.

El consultor se compromete a mantener absoluta reserva de toda la información a la cual tenga acceso, la cual no podrá ser utilizada en otros trabajos, documentos o presentaciones; a menos que el Banco le otorgue su consentimiento previo, de acuerdo con las políticas del Banco que el consultor seleccionado acepta cumplir al suscribir el respectivo contrato.

7. Calendario del Proyecto e Hitos

El proyecto tendrá una duración de 8 meses y contempla la entrega de informes conforme a la siguiente temporalidad:

- 7.1. Informe 1 - Plan de trabajo:** Deberá ser entregado 10 días tras la firma del contrato.
- 7.2. Informe 2 - Diagnóstico de situación actual, revisión, análisis y propuesta de aplicación de límites de velocidad:** Deberá ser entregado dos (2) meses después de la firma del contrato.
- 7.3. Informe 3 - Mecanismo de apoyo para la cofinanciación de acciones en seguridad vial:** Teniendo en cuenta que la actividad relacionada al presente informe no tiene actividades

predecesoras para su correcto desarrollo, el resultado del análisis correspondiente deberá entregarse a los tres (3) meses de la firma del contrato.

- 7.4. Informe 4 - Metodologías de análisis y priorización de sectores críticos: Deberá ser entregado a los cinco (5) meses a partir de la firma del contrato.
- 7.5. Informe 5 - Desarrollo de pruebas piloto y metodología de vinculación y participación ciudadana: Deberá entregarse a los siete (7) meses a partir de la firma del contrato.
- 7.6. Informe 6 - Fortalecimiento institucional y difusión de resultados: Deberá entregarse a los ocho (8) meses a partir de la firma del contrato.

8. Requisitos de los Informes

- 8.1. Los informes se deberán presentar al Banco, en formato electrónico incluyendo las bases de datos de la información primaria recolectada.
- 8.2. Los informes se presentarán en idioma español (si se requieren servicios de traducción, estos serán parte de la consultoría).
- 8.3. Los reportes deben ser remitidos antes de medianoche en la fecha establecida en el plan de trabajo.
- 8.4. La remisión será electrónica (vía e-mail, al personal designado en el proyecto).
- 8.5. Todos los reportes serán presentados en formato electrónico (PDF).

9. Criterios de aceptación

- 9.1. El personal de supervisión remitirá comentarios dentro los dos días laborales siguientes a la recepción de los reportes.
- 9.2. El consultor preparará un memorando de revisión detallando todas las observaciones que reciba y la forma como son tenidas en cuenta. Cuando las observaciones resulten en cambios en los reportes, el consultor remitirá el reporte respectivo revisado (versión 2) en conjunto con el memorando de revisión.
- 9.3. La Versión 2 de los reportes será aceptada o rechazada dentro los 2 días laborales siguientes a su presentación por el personal de supervisión. El rechazo solo será basado en la forma como fueron atendidas. No se realizarán observaciones adicionales ni presentarán cambios. El consultor ampliará el memorando de revisión y presentará una nueva versión de los reportes si es necesario. Si la nueva versión no es considerada satisfactoria el consultor reenviará los reportes corregidos hasta que sean recibidos a satisfacción o usará las cláusulas de solución de controversias del contrato.

10. Otros Requisitos

- 10.1. Las partes mantendrán todos los reportes confidenciales, sin distribución por fuera de las personas designadas que participen en el Proyecto.

- 10.2. El equipo de consultoría no estará autorizado a hacer declaraciones públicas a menos que reciba instrucción directa del designado en el proyecto.
- 10.3. Copias electrónicas de los reportes, incluyendo todas las versiones y memorandos de revisión, estarán guardados en la nube (One Drive o Google Drive), con acceso limitado a las personas designadas que participan del proyecto.
- 10.4. Todo el material de Comunicaciones incluyendo, pero no limitado a banners, presentaciones públicas y publicaciones deberán incluir una referencia al origen de fondos (la frase de muestra será provista).

11. Supervisión e Informes

- 11.1. La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID (INE/TSP) y estará coordinada por Laureen Montes Calero, laureenm@iadb.org.
- 11.2. Reuniones pueden ser requeridas por el supervisor o el consultor, programadas con 3 días de anticipación por lo menos, y con no más de una reunión semanal, en la medida de lo posible. Estas reuniones pueden ser usadas para discutir asuntos administrativos o técnicos y pueden incluir personal del consultor que se estime necesario.

12. Calendario de Pagos

- 12.1. 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.
- 12.2. 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>Contrato firmado y presentación de informe 1</i>	20%
2. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 2</i>	20%
3. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 3</i>	10%
4. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 4</i>	20%

5. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 5</i>	20%
6. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 6</i>	10%
TOTAL	100%

Proceso de selección #AR-T1313-P003

TÉRMINOS DE REFERENCIA

(6) CONSULTORÍA PARA APOYO EN ACTIVIDADES DE DIFUSIÓN DEL CONOCIMIENTO

Argentina

AR-T1313

Apoyo al fortalecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial <https://www.iadb.org/en/project/AR-T1313>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Argentina registró 5.493 muertes en incidentes de tránsito en 2018, con una tasa de mortalidad de 12,3 de cada 100.000 habitantes, por arriba de los países de altos ingresos (8,7), pero por debajo del promedio de la región de las Américas (15,6). En el caso particular de la Provincia de Buenos Aires (PBA), se concentran 32% de los siniestros (39.694), 42% del total de heridos (38.466) y 24% de todas las muertes del país, aunque la tasa de mortalidad es de 7,8 por cada 100.000 habitantes, por debajo de la media del total del país y la región.
- 1.2. Los siniestros de tránsito generan importantes pérdidas económicas, costos adicionales para el sector salud, pérdidas en productividad por fallecimientos y personas con heridas graves que los imposibilitan a trabajar. Además, el impacto es mayor para la población urbana vulnerable, como peatones, ciclistas y motociclistas. Particularmente, la carga económica por siniestralidad vial en Argentina fue estimada en 1,7% del PBI para 2017. Las causas de la siniestralidad son, entre otras: (i) la existencia de una red de carreteras en condiciones subóptimas de seguridad vial; y (ii) las vías de las ciudades, que no están diseñadas para todos los usuarios, y están priorizadas para el uso de vehículos motorizados.
- 1.3. INE/TSP está trabajando para contribuir a la mejora de la seguridad vial en ciudades intermedias de Argentina, a través de la elaboración de planes estratégicos de seguridad

vial y la implementación de intervenciones de bajo costo y alto impacto en municipios priorizados.

- 1.4. Se hará por medio del financiamiento de elaboración de planes de seguridad vial, que promuevan la movilidad segura y sostenible. Se establecerán los procesos lógicos de diagnóstico de la seguridad vial que permitirán definir objetivos y acciones claves para abordar problemáticas determinadas, así como procedimientos de monitoreo, seguimiento e indicadores de actividades. Estos planes de seguridad vial estarán enmarcados en una perspectiva de género y diversidad.
- 1.5. También se apoyará la implementación de pilotos de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto. Se evaluarán medidas para disminuir la tasa de fatalidad de usuarios vulnerables y la gravedad de las lesiones, incrementar el uso de elementos de seguridad por parte de quienes viajan en moto o bicicleta, así como acciones para mejorar la seguridad vial infantil.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo es la contratación de un consultor para el desarrollo del diseño y edición de publicaciones y actividades afines para la difusión del conocimiento en torno a los estudios que realizará el BID junto con ciudades intermedias de Argentina en materia de seguridad vial.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. El alcance de los servicios podrá incluir todas aquellas actividades relacionadas con la elaboración de productos de conocimiento y actividades de difusión de conocimiento relacionadas con la seguridad vial.

4. Actividades Clave

- 4.1. Con el fin de dar cumplimiento a los objetivos trazados se han establecido las siguientes actividades. Las mismas no excluyen algunas otras actividades específicas que sean necesarias y surjan durante el desarrollo de la consultoría:
 - Revisión de los productos entregados por el equipo del banco relacionados con esta consultoría y otros insumos relacionados;
 - Elaborar informes, presentaciones y documentos que apoyen los esfuerzos del Banco para promover la transformación digital en los servicios de infraestructura;
 - Desarrollo de estrategias de difusión;
 - Diseño de versiones intermedias y finales de productos de conocimiento;
 - Coordinación de reuniones; • Gestión de eventos de difusión; y

- Reportes de actividad.

5. Resultados y Productos Esperados

5.1. Para cumplir con el alcance de esta consultoría, la persona seleccionada deberá completar los siguientes informes:

- Informe 1. Plan de trabajo y versión preliminar de la estrategia de difusión del proyecto;
- Informe 2. Versión final de la estrategia de difusión del proyecto; y
- Informe 3. Informe final sobre la implementación de la estrategia.

5.2. Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes de Microsoft Word, hojas de cálculo de Microsoft Excel, archivos PDF o JPG de alta resolución y/o presentaciones de Microsoft Power Point. Los archivos zip no se aceptarán como informes finales debido a las normas de la Sección de Gestión de Archivos. Los informes se presentarán en español.

6. Requisitos de los Informes

6.1. Los informes se deberán presentar al Banco, en formato electrónico incluyendo las bases de datos de la información primaria recolectada.

6.2. Los informes se presentarán en idioma español (si se requieren servicios de traducción, estos serán parte de la consultoría).

6.3. Los reportes deben ser remitidos antes de medianoche en la fecha establecida en el plan de trabajo.

6.4. La remisión será electrónica (vía e-mail, al personal designado en el proyecto).

6.5. Todos los reportes serán presentados en formato electrónico (PDF).

7. Criterios de aceptación

7.1. Los informes descritos serán presentados, en versión electrónica, en idioma español, para su aprobación ante la jurisdicción, la que remitirá una copia al Banco Interamericano de Desarrollo para su no objeción.

7.2. Resumen de la oportunidad:

- Tipo de contrato y modalidad: PEC por producto.
- Duración del contrato: Se estiman 2 meses de trabajo.
- Fecha de inicio: De acuerdo a la fecha de firma del contrato.
- Ubicación: País de residencia del consultor.

7.3. Persona responsable: El consultor trabajará bajo la supervisión de y en coordinación con Montes Calero, Laureen Elieth de INE/TSP.

8. Otros Requisitos

8.1. El consultor debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Educación: Licenciatura en Diseño, Publicidad, Comunicaciones Sociales u otra área afín.
- Experiencia: 5 años de experiencia en el diseño de publicaciones y/o estrategias de comunicación institucional.

9. Criterios de aceptación

9.1. El personal de supervisión remitirá comentarios dentro los dos días laborales siguientes a la recepción de los reportes.

9.2. El consultor preparará un memorando de revisión detallando todas las observaciones que reciba y la forma como son tenidas en cuenta. Cuando las observaciones resulten en cambios en los reportes, el consultor remitirá el reporte respectivo revisado (versión 2) en conjunto con el memorando de revisión.

9.3. La Versión 2 de los reportes será aceptada o rechazada dentro los 2 días laborales siguientes a su presentación por el personal de supervisión. El rechazo solo será basado en la forma como fueron atendidas. No se realizarán observaciones adicionales ni presentarán cambios. El consultor ampliará el memorando de revisión y presentará una nueva versión de los reportes si es necesario. Si la nueva versión no es considerada satisfactoria el consultor reenviará los reportes corregidos hasta que sean recibidos a satisfacción o usará las cláusulas de solución de controversias del contrato.

10. Supervisión e Informes

10.1. La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID (INE/TSP) y estará coordinada por Laureen Montes Calero, laureenm@iadb.org.

10.2. Reuniones pueden ser requeridas por el supervisor o el consultor, programadas con 3 días de anticipación por lo menos, y con no más de una reunión semanal, en la medida de lo posible. Estas reuniones pueden ser usadas para discutir asuntos administrativos o técnicos y pueden incluir personal del consultor que se estime necesario.

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.
- 11.3. Cada producto se relacionará con un pago de la siguiente manera:

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. <i>Contrato firmado y presentación de informe 1</i>	10%
2. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 2</i>	30%
3. <i>Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 3</i>	60%
TOTAL	100%

Proceso de selección #AR-T1313-P004

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA LA REALIZACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO OBSERVACIONAL

Argentina

AR-T1313

Apoyo al fortalecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

<https://www.iadb.org/en/project/AR-T1313>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1.** Argentina registró 5.493 muertes en incidentes de tránsito en 2018, con una tasa de mortalidad de 12,3 de cada 100.000 habitantes, por arriba de los países de altos ingresos (8,7), pero por debajo del promedio de la región de las Américas (15,6). En el caso particular de la Provincia de Buenos Aires (PBA), se concentran 32% de los siniestros (39.694), 42% del total de heridos (38.466) y 24% de todas las muertes del país, aunque la tasa de mortalidad es de 7,8 por cada 100.000 habitantes, por debajo de la media del total del país y la región.
- 1.2.** Los siniestros de tránsito generan importantes pérdidas económicas, costos adicionales para el sector salud, pérdidas en productividad por fallecimientos y personas con heridas graves que los imposibilitan a trabajar. Además, el impacto es mayor para la población urbana vulnerable, como peatones, ciclistas y motociclistas. Particularmente, la carga económica por siniestralidad vial en Argentina fue estimada en 1,7% del PBI para 2017. Las causas de la siniestralidad son, entre otras: (i) la existencia de una red de carreteras en condiciones subóptimas de seguridad vial; y (ii) las vías de las ciudades, que no están diseñadas para todos los usuarios, y están priorizadas para el uso de vehículos motorizados.
- 1.3.** Teniendo en cuenta que en la actualidad existen metodologías y estrategias de seguridad vial enfocadas en la protección de las poblaciones vulnerables y que presentan resultados exitosos a nivel mundial, se ha considerado indispensable fortalecer las estrategias de seguridad vial aplicadas por parte del país, mediante la integración de acciones que permitan gestionar la velocidad vehicular, analizar puntos críticos de siniestralidad, focalizar esfuerzos y proyectos de inversión en seguridad vial que impacten de manera directa en la protección de la población. Adicionalmente a la necesidad de introducir nuevas herramientas de análisis de seguridad vial en el país que permitan gestionar problemáticas focalizadas de siniestralidad, se establece la necesidad de estandarizar los procesos de análisis e implementación de herramientas tecnológicas,

de tal manera que su uso pueda ser replicable en todos los estados y municipios de las provincias que deseen fortalecer sus procesos de gestión de la seguridad vial.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo es la contratación de un consultor para la realización de un diagnóstico observacional de seguridad vial.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Los servicios incluirán todas aquellas actividades relacionadas con la elaboración del diagnóstico observacional de seguridad vial en ciudades intermedias de Argentina.

4. Actividades Clave

- 4.1. Con el fin de dar cumplimiento a los objetivos trazados se han establecido las siguientes actividades. Las mismas no excluyen algunas otras actividades específicas que sean necesarias y surjan durante el desarrollo de la consultoría:
 - 4.1.1. Análisis preliminar de la situación de seguridad vial en las ciudades priorizadas.
 - 4.1.2. Diseño de la metodología del estudio observacional.
 - 4.1.3. Trabajo en campo.
 - 4.1.4. Análisis del uso de elementos de seguridad, de la transgresión del semáforo y de la presencia de factores de distracción, según el tipo de usuario y variables sociodemográficas y vehiculares.

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. Para cumplir con el alcance de esta consultoría, la persona seleccionada deberá completar los siguientes informes:
 - Informe 1. Plan de trabajo: El consultor presentará un plan de trabajo que detalle cómo se abordarán las actividades a realizar y el cronograma de la consultoría.
 - Informe 2. Metodología: El consultor presentará un informe detallando la metodología, que incluya el diseño metodológico, universo del análisis, diseño muestral y trabajo en campo, entre otros.
 - Informe 3. Diagnóstico observacional: El consultor presentará un diagnóstico observacional detallado que incluya los resultados de los análisis.

6. Requisitos de los Informes

- 6.1. Duración y Plazo de ejecución de los Servicios:** El plazo para la ejecución de servicios de consultoría será de 180 días calendario, contabilizados a partir de la fecha de suscripción del contrato.
- 6.2. Lugar de Trabajo:** El consultor deberá disponer de un lugar de trabajo en Argentina y de los equipos informáticos e insumos necesarios para desarrollar en forma eficiente y oportuna las labores previstas de los Términos de Referencia y otras, que el Contratante o el Banco consideren pertinentes. Los costos de dicha infraestructura y equipos deberán estar incluidos en los costos de los servicios.

7. Criterios de aceptación

- 7.1.** Los informes descritos serán presentados, en versión electrónica, en idioma español, para su aprobación ante la jurisdicción, la que remitirá una copia al Banco Interamericano de Desarrollo para su no objeción.
- 7.2.** Resumen de la oportunidad:
- Tipo de contrato y modalidad: PEC por producto
 - Duración del contrato: Se estiman 6 meses de trabajo.
 - Fecha de inicio: De acuerdo a la fecha de firma del contrato.
 - Ubicación: Argentina.
- 7.3.** Persona responsable: El consultor trabajará bajo la supervisión de y en coordinación con Montes Calero, Laureen Elieth de INE/TSP, laureenm@iadb.org.

8. Otros Requisitos

- 8.1.** El consultor debe cumplir con los siguientes requisitos:
- Educación: Maestría en ingeniería u otra área afín.
 - Experiencia: Deberá tener una experiencia profesional de al menos 7 (siete) años, haber realizado o liderado el equipo de preparación de estudios y proyectos de seguridad vial.

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.

9.2. 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. Informe 1. Plan de trabajo	10%
2. Informe 2. Metodología	30%
3. Informe 3. Diagnóstico observacional	60%
TOTAL	100%