

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la revisión del sistema de Inspección Técnica Vehicular

Número de Proyecto: CR-T1256

Nombre de la Cooperación Técnica: Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas -, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021.
- 1.2 El crecimiento de las cifras de fatalidades en Costa Rica continua su tendencia creciente en lo corrido del 2022; de acuerdo con las cifras preliminares del COSEVI para el mes de **mayo de 2022** se habían registrado 212 fatalidades, lo que representó un crecimiento cercano al 32% con respecto al 2021 (161 fatalidades para el mismo mes en el 2021). De las cifras registradas en el 2022, el 75% se concentra en usuarios de vehículos motorizados (47% para usuarios de moto). Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 1.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 1.4 En febrero de 2020, en la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, se acordó extender el plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial. Esta es una nueva oportunidad para que el país mejore sustancialmente su desempeño en materia de seguridad vial.
- 1.5 Las estrategias de seguridad vial vehicular contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. Contribuye a la reducción de las fatalidades y

lesionados por siniestros viales y; a su vez es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras.

- 1.6 Dentro del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 de Costa Rica, en el tercer pilar – “vehículos más seguros” establece: *“Revisión técnica: legislación, se busca con esta medida el incorporar dentro de los criterios a evaluar el incluir nuevos aspectos relacionados con gestión de calidad, seguridad pasiva y activa, nuevas tecnologías, emisión de gases entre otros, que van a contribuir en la seguridad de los usuarios y ocupantes de los automotores”*, con lo que se hace necesario concentrar esfuerzos en el establecimiento de un proceso de inspecciones vehiculares con los más altos estándares.
- 1.7 En 2003, Costa Rica implementó un sistema anual de inspección vehicular, por el que obligatoriamente todos los vehículos deben pasar para tener su circulación legal. Se adoptó el modelo de concesión privatizado centralizado, por medio competitivo, donde la empresa privada Riteve S y C, S. A. ganó la licitación; la empresa opera en estaciones fijas móviles, lo que permite acceder a las áreas más remotas del país. No obstante lo anterior, el contrato existente finaliza en el mes de julio de 2022, lo que ha generado la necesidad de analizar las mejores alternativas para la determinación de un nuevo modelo que permita fortalecer la seguridad vial y mantener altos estándares de tránsito de los vehículos en el territorio nacional.

2. Objetivo

El objetivo general de esta consultoría es proponer un modelo de inspecciones vehiculares para Costa Rica, mediante el cual sea posible garantizar el óptimo estado mecánico de los vehículos motorizados que transitan en las vías del territorio nacional.

Objetivos específicos:

1. Realizar el proceso de diagnóstico y evaluación del modelo actual existente en Costa Rica, con el fin de focalizar fortalezas y debilidades que puedan llegar a ser integrables a un nuevo proceso. Es preciso hacer un balance general del modelo actual recolectando información relevante como cobertura, alcance, accesibilidad al sistema y mejores prácticas.
2. Realizar un análisis de las mejores prácticas a nivel mundial para el desarrollo de inspecciones vehiculares con el fin de determinar posibles procesos aplicables e integrables a un nuevo modelo partiendo del contexto y actualidad del país.
3. Realizar la actualización de la información de motorización y urbanización del país para establecer posibles mejoras en cuanto al número y localización de las estaciones de inspección existentes.
4. Hacer una revisión exhaustiva de los instrumentos gubernamentales de control y legislación en general, para determinar necesidades de actualización teniendo en cuenta las características actuales y futuras (nuevas tecnologías) del parque vehicular de Costa Rica con el fin de determinar necesidades de actualización y/o inclusión de temáticas indispensables para la optimización de los procesos de inspección vehicular en el país.
5. Realizar el mapeo de actores relevantes (públicos y privados) que permitan optimizar el desarrollo de las actividades correspondientes a la implementación de un nuevo modelo de inspecciones vehiculares en Costa Rica.

6. Diseñar un balance de modelos de inspección vehicular aplicables para el territorio costarricense, evaluando (calificando) su viabilidad de acuerdo con el contexto actual del país.

3. 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:

- 3.1. **Diagnóstico y balance de procesos existentes:** Se deberá realizar un análisis del estado actual y un balance general del proceso de inspección vehicular llevado a cabo en Costa Rica en los últimos años (tiempo de duración del modelo existente), con el fin de obtener un panorama general en cuanto a las fortalezas del sistema así como sus debilidades para alimentar la toma de decisiones en cuanto a la selección de un nuevo modelo de inspección.
- 3.2. **Revisión y análisis de mejores prácticas a nivel mundial:** Se debe realizar un análisis de los diferentes modelos de inspección vehicular existentes a nivel mundial, con el fin de establecer los mejores esquemas y actividades aplicables e integrables a un nuevo modelo de inspección vehicular en el país.
- 3.3. **Actualización de información de motorización y urbanización:** Se requiere generar una actualización de la información relacionada con la motorización y urbanización en el territorio nacional, de tal manera que sea posible establecer la localización ideal de las estaciones de inspección, garantizando accesibilidad y cobertura en zonas urbanas y rurales.
- 3.4. **Revisión de la legislación existente en el tema de inspecciones vehiculares:** Se debe realizar una revisión general de la legislación e instrumentos gubernamentales existentes que regulan el tema de las inspecciones vehiculares en la actualidad. Se deben determinar falencias y fortalezas para generar las modificaciones y actualizaciones necesarias para la aplicación de un nuevo modelo de inspecciones vehiculares.
- 3.5. **Mapeo de actores relevantes:** Es necesario realizar un mapeo de todos los actores relevantes (públicos y privados) que pueden y/o deben hacer parte del proceso de actualización normativa y de generación de un nuevo modelo de inspecciones vehiculares.
- 3.6. **Propuesta de modelo de inspecciones vehiculares para Costa Rica:** Partiendo de las actividades previamente realizadas se debe generar un balance de modelos o esquemas de inspección vehicular aplicables en Costa Rica,

evaluando y priorizando su viabilidad técnica, administrativa, legal y financiera, con el fin de proponer el modelo óptimo para su implementación.

El desarrollo de la consultoría será supervisado por el Banco que será la Agencia Ejecutora.

4. Personal Clave Requerido

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

- (2) ingenieros mecánicos o similares con experiencia en evaluación y desarrollo de modelos de inspección vehicular.
- (2) profesionales especializados en temas de seguridad vial vehicular y legislación relacionada con el tema

5. Resultado y Productos Esperados

Son entregables del presente estudio los siguientes:

5.1. 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.

5.2. Informe 2: Diagnóstico y balance de procesos existentes - Revisión y análisis de mejores prácticas a nivel mundial

Se refiere a las actividades incluidas en los numerales 3.1 y 3.2 del presente documento y que están relacionadas con el análisis del estado del arte tanto para el territorio costarricense como experiencias a nivel mundial que pueden enriquecer el proceso y objeto de la presente consultoría.

5.3. Informe 3: Actualización de información de motorización y urbanización

El informe 3 contendrá la información de motorización y urbanización que permita obtener un panorama geográfico claro sobre las necesidades de accesibilidad y alcance de las estaciones de inspección en Costa Rica.

5.4. Informe 4: Revisión de la legislación existente en el tema de inspecciones vehiculares y mapeo de actores relevantes:

El informe 4 deberá contener el análisis de la legislación existente en temas relacionados con inspecciones vehiculares en Costa Rica, así como un análisis de las necesidades y posibles modificaciones para garantizar un proceso de implementación de un nuevo modelo de inspecciones vehiculares óptimo. Es

preciso también incluir el mapeo de actores relevantes del sector público y privado que puedan de una u otra manera ser parte fundamental de los procesos necesarios para la implementación de un nuevo modelo de inspección vehicular en Costa Rica

5.5. Informe 5: Propuesta de modelo de inspecciones vehiculares para Costa Rica

El informe 5 deberá condensar el resultado de los análisis realizados incluyendo un balance con evaluación y calificación de los posibles modelos o esquemas de inspección vehicular en Costa Rica. Asimismo, se deberá incluir la propuesta de modelo óptimo para su desarrollo e implementación.

Este informe deberá contener el paso a paso y cada uno de los elementos necesarios que deben ser tenidos en cuenta para la inclusión del nuevo modelo; este aparte deberá ser socializado con los funcionarios designados por el Gobierno para la correcta gestión del proceso a nivel gubernamental.

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.

6. Cronograma del Proyecto e Hitos Esperados

El proyecto tendrá una duración de 7 meses y contempla la entrega de informes conforme a la siguiente temporalidad:

- 6.1. Informe 1: Plan de trabajo:** El plan de trabajo deberá ser entregado 10 días tras la firma del contrato
- 6.2. Informe 2: Diagnóstico y balance de procesos existentes - Revisión y análisis de mejores prácticas a nivel mundial:** Deberá ser entregado dos (2) meses después de la firma del contrato.
- 6.3. Informe 3: Actualización de información de motorización y urbanización:** 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.
- 6.4. Informe 4: Revisión de la legislación existente en el tema de inspecciones vehiculares y mapeo de actores relevantes:** Deberá ser entregado a los cuatro (4) meses a partir de la firma del contrato

- 6.5. Informe 5: Propuesta de modelo de inspecciones vehiculares para Costa Rica:** Deberá entregarse a los seis (6) meses a partir de la firma del contrato

7. Requisitos de los Informes

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

8. Criterios de Aceptación

- 8.1.** El personal de supervisión remitirá comentarios dentro los dos (2) días laborales siguientes a la recepción de los reportes
- 8.2.** 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.
- 8.3.** 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.

9. Otros Requerimientos

- 9.1.** Las partes mantendrán todos los reportes confidenciales, sin distribución por fuera de las personas designadas que participen en el Proyecto.
- 9.2.** El equipo de consultoría no estará autorizado a hacer declaraciones públicas a menos que reciba instrucción directa del designado en el proyecto.
- 9.3.** 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.

- 9.4.** 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).

10. Supervisión y reporte

- 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 Isabel Granada igranada@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

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. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

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

Número de pago	Porcentaje (%)	Entregable
1	20%	Contrato firmado y presentación de informe 1
2	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 2
3	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 3
4	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 4
5	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 5

12. Propiedad intelectual de los productos

El Banco se reserva la propiedad intelectual de todos los datos, documentos, reportes y otros productos entregados bajo los términos estándares del BID, así como de la de cualquier otra información relacionada con esta consultoría o algún servicio subcontratado.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la elaboración del Sistema Uniforme de Indemnización en Salud - “Baremos De Salud” Para Víctimas De Sinistros De Tránsito

Número de Proyecto: CR-T1256

Nombre de la Cooperación Técnica: Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas -, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021.
- 1.2 El crecimiento de las cifras de fatalidades en Costa Rica continúa su tendencia creciente en lo corrido del 2022; de acuerdo con las cifras preliminares del COSEVI para el mes de **mayo de 2022** se habían registrado 212 fatalidades, lo que representó un crecimiento cercano al 32% con respecto al 2021 (161 fatalidades para el mismo mes en el 2021). De las cifras registradas en el 2022, el 75% se concentra en usuarios de vehículos motorizados (47% para usuarios de moto). Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 1.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 1.4 Los seguros obligatorios de vehículos de América Latina y el Caribe incorporan la cobertura de gastos médicos para el pago de los servicios de salud (gastos sanitarios) que requieren las víctimas de siniestros de tránsito en su proceso de rehabilitación funcional, según la gravedad de las lesiones sufridas (atención prehospitalaria, hospitalaria o ambulatoria) para su estabilización, tratamiento y curación.
- 1.5 Para mejorar su política de seguros obligatorios de vehículos, Costa Rica ha construido junto con los principales involucrados consensos en talleres participativos organizados por

el programa Movernos Seguros, financiado por el BID y la FIA. Uno de los temas clave es la construcción de un sistema uniforme de indemnizaciones en salud, conocido como Baremos de Salud. Los Baremos de salud establecen criterios uniformes que faciliten la interacción entre los centros de salud en su condición de prestador de servicios de salud para víctimas de trauma y las aseguradoras en su condición de pagador de tales servicios.

2. Objetivo

El objetivo del proyecto es la construcción del componente base de los BAREMOS DE SALUD por medio del cual se regula la interacción entre los centros de salud y las compañías de seguros para el trámite administrativo de reclamación y pago de los servicios de salud requeridos por las víctimas de siniestros de tránsito en el territorio costarricense.

3. Alcance de los Servicios

El presente estudio comprende de manera general el siguiente alcance:

3.1. Revisión de literatura:

Se refiere a la documentación de las mejores prácticas médicas médico/científicas para el tratamiento de víctimas de trauma por origen en siniestros de tránsito. Igualmente, a la documentación de los procesos de codificación y denominación de los diagnósticos médicos requeridos para el tratamiento de la víctima.

3.2. Revisión de la situación actual en América Latina:

Se refiere a la documentación de las prácticas actuales evidenciadas en los centros de salud de Costa Rica para la atención de pacientes víctimas de trauma por siniestros de tránsito.

3.3. Documentación y priorización de diagnósticos de servicios de salud:

Se refiere a la documentación de frecuencia de diagnósticos en pacientes víctimas de trauma por siniestros de tránsito en Costa Rica.

3.4. Construcción de paquetes de servicios y su precificación:

Se refiere a la documentación del conjunto de paquetes de servicios de salud o atenciones médicas requeridas por las víctimas de trauma por siniestro de tránsito, con su respectiva denominación y codificación. Este estudio incluye también una precificación en escala de los servicios de salud identificados, como base para el acuerdo entre las entidades involucradas en los pagos de las indemnizaciones.

4. Actividades Clave

Para cumplir con el objetivo planteado, el estudio deberá completar la realización de las siguientes actividades:

4.1. Revisión de teoría médico/científica:

Se refiere a la documentación de las mejores prácticas médicas para el tratamiento de trauma en pacientes, con especial enfoque en aquellos de origen de siniestros de tránsito. Se deberá presentar un comparativo según distintos niveles de tecnología médica disponible y evidencia que demuestre la relación entre procedimientos aplicados y procesos de recuperación satisfactorios. De la misma manera, se deberá presentar las variaciones de cada tratamiento en función de preexistencias o cuadros clínicos que ameriten servicios complementarios.

4.2. Revisión normativa en América latina:

Se refiere al levantamiento de información de los esquemas de tratamiento médicos que actualmente se aplican en la región para la atención de víctimas de siniestros de tránsito y el marco normativo que aplica para el proceso de facturación y cobro a las distintas entidades que pagan por los servicios (planes de salud, seguros obligatorios y voluntarios de vehículos, seguros de riesgos laborales, otros planes de salud que atiendan esta patología).

4.3. Descripción de diagnósticos médicos para víctimas de siniestros de tránsito

Se refiere a la construcción y descripción de los diagnósticos médicos más comunes en la atención de víctimas de trauma causado por siniestros de tránsito, en función de la gravedad de las lesiones sufridas y de las preexistencias o cuadros clínicos del paciente.

4.4. Análisis cuantitativo

Se refiere a la estimación estadística de frecuencia de los diagnósticos médicos documentados en el numeral anterior respecto del total de atenciones a las víctimas de siniestros de tránsito en Costa Rica.

A partir de los resultados encontrados, documentar el grupo de diagnósticos médicos que representan una situación de pareto (80%) del total de los casos para Costa Rica.

4.5. Agregación de diagnósticos

Se refiere a la consolidación de los diagnósticos médicos para Costa Rica con base en los resultados obtenidos en el numeral anterior y la documentación de aquellos que representan la situación de pareto (80%) de los casos.

4.6. Codificación de los diagnósticos médicos

Se refiere al levantamiento de información de estándares internacionales para la clasificación y denominación de los diagnósticos médicos requeridos por víctimas de trauma de origen de siniestros de tránsito, o de las mejores prácticas médico/científicas a nivel internacional.

Con base en lo anterior, se deberá individualizar, denominar y codificar cada uno de los diagnósticos documentados en el numeral anterior.

4.7. Construcción de paquetes de servicio médico para víctimas de siniestros de tránsito

Se refiere a la agrupación del conjunto de servicios médicos queridos por las víctimas de trauma con origen en siniestros de tránsito, de acuerdo con la gravedad de las lesiones sufridas, de los diagnósticos médicos documentados anteriormente y de las preexistencias o cuadro clínico de los pacientes.

Para cada conjunto de servicios se deberá presentar una denominación, codificación y precificación siguiendo estándares internacionales y la realidad de los costos de salud en Costa Rica, mejores prácticas o recomendación del equipo de expertos que adelantan este proceso.

Para cada paquete de servicios se deberá detallar el conjunto de diagnósticos, procedimientos y servicios de salud requeridos con su correspondiente codificación.

5. Personal Clave Requerido

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

- Médico especialista en trauma, preferiblemente reconocido por la sociedad panamericana del trauma.
- Médico especialista en temas administrativos y gerenciales
- Contador, economista o actuarial.

6. Resultado 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.

6.2. Informe 2: Documento mejores prácticas y situación actual de América Latina

Se refiere a la compilación de la revisión de literatura internacional, mejores prácticas y revisión normativa en la región, así como estándares internacionales o mejores prácticas para la denominación y codificación de diagnósticos médicos y paquetes de servicios. El documento deberá contener el barrido bibliográfico utilizado, así como el conjunto de recomendaciones que sean pertinentes.

6.3. Informe 3. Documento técnico sobre diagnósticos médicos

Se refiere a un anexo técnico en el que se describen, compilan, denominan y codifican los diagnósticos médicos relacionados en la atención de víctimas de trauma por siniestros de tránsito. El documento deberá igualmente presentar el análisis cuantitativo por país y por región.

6.4. Informe 4: Documento técnico sobre paquetes de servicios médicos y su precificación.

Se refiere a un anexo técnico en el que se presenta la agregación del conjunto de servicios médicos requeridos por las víctimas de trauma de origen siniestros de tránsito, según la gravedad de las lesiones, preexistencias o cuadro clínico del paciente. El documento deberá utilizar la denominación, codificación y precificación correspondiente para cada grupo.

7. Cronograma del Proyecto e Hitos Esperados

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

7.1. Informe 1: Deberá ser entregado a los diez (10) días desde la firma del contrato

7.2. Informe 2: Deberá ser entregado a los dos (2) meses desde la firma del contrato

7.3. Informe 3: Deberá ser entregado a los cuatro (4) meses desde la firma del contrato

7.4. Informe 4: Deberá ser entregado a los seis (6) meses desde 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 en caso que aplique.

8.2. Todos los reportes se deben realizar en idioma español. Adicionalmente los anexos técnicos señalados en los numerales 5.3 y 5.4 deberán ser presentados en idioma inglés.

8.3. Los reportes deben ser remitidos antes de media noche 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), firmados digitalmente.

8.6. Cada reporte debe de ser presentado al equipo del BID, de Movernos Seguros y del gobierno de Costa Rica para su validación.

9. Criterios de Aceptación

- 9.1. El personal de supervisión remitirá comentarios dentro los dos (3) 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 sólo 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 (nombre), (e-mail)
- 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

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. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

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

Número de Pago	Porcentaje (%)	Entregable
1	25%	Contrato firmado y presentación del Informe 1
2	25%	Con la presentación y aceptación por el Banco del Informe 2
3	25%	Con la presentación y aceptación por el Banco del Informe 3
4	25%	Con la presentación y aceptación por el Banco del Informe 4

13. Propiedad intelectual de los productos

El Banco se reserva la propiedad intelectual de todos los datos, documentos, reportes y otros productos entregados bajo los términos estándares del BID, así como de la de cualquier otra información relacionada con esta consultoría o algún servicio subcontratado.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría de diagnóstico de metodología de soluciones de gestión de gestión de tráfico urbano y diseño e implementación de planes piloto

CR-T1256

Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas -, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021.
- 1.2 El crecimiento de las cifras de fatalidades en Costa Rica continua su tendencia creciente en lo corrido del 2022; de acuerdo con las cifras preliminares del COSEVI para el mes de **mayo de 2022** se habían registrado 212 fatalidades, lo que representó un crecimiento cercano al 32% con respecto al 2021 (161 fatalidades para el mismo mes en el 2021). De las cifras registradas en el 2022, el 75% se concentra en usuarios de vehículos motorizados (47% para usuarios de moto). Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 1.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 1.4 Movilidad Inclusiva: Adicional a los desafíos de seguridad vial, se identifican algunas barreras para alcanzar una movilidad inclusiva. La calidad de los servicios e infraestructura de transporte afecta negativamente la movilidad de sus usuarios, particularmente de los grupos vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores, personas con discapacidad y población LGBTI, principalmente por la limitada información sobre los patrones de movilidad de estos grupos, lo cual imita el diseño y aplicación de políticas y estrategias

específicas de seguridad vial orientadas a promover el desplazamiento urbano de estos grupos.

- 1.5 En febrero de 2020, en la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, se acordó extender el plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial. Esta es una nueva oportunidad para que el país mejore sustancialmente su desempeño en materia de seguridad vial.
- 1.6 Las estrategias de seguridad vial contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. La gestión de la velocidad la cual contribuye a la reducción de las fatalidades y lesionados por siniestros viales y; a su vez es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras.
- 1.7 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.
- 1.8 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 Costa Rica que deseen fortalecer sus procesos de gestión de la seguridad vial.

2. Objetivo

El objetivo general de esta consultoría es realizar un diagnóstico de los proceso implementación de programas de gestión de velocidad y procesos de participación ciudadana en Costa Rica, y proponer metodologías que fortalezcan las actividades de identificación, priorización y localización de puntos críticos de siniestralidad y recomendar herramientas de selección y monitoreo de intervenciones realizadas en el marco de los proyectos de gestión de velocidad, tráfico calmado y entornos escolares seguros .

Objetivos específicos:

7. Realizar el proceso de diagnóstico metodologías existentes en el 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.
8. Hacer una revisión general de los límites de velocidad existentes en el país de acuerdo con el uso del suelo y características de la movilidad de las personas en Costa Rica, con el fin de proponer límites razonables, coherentes y funcionales en términos de seguridad vial en el territorio nacional.

9. 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 vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.
10. 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 el territorio nacional.
11. 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.
12. 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. 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:

- 3.1. **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.
- 3.2. **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 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
- 3.3. **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 (mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad). 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.

3.4. 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.

3.5. 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.

3.6. 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.

3.7. Metodología de participación ciudadana

Es indispensable desarrollar una metodología de acción para la vinculación y participación de las comunidades relevantes (residentes y aledaños) 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.

El desarrollo de la consultoría será supervisado por el Banco que será la Agencia Ejecutora.

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
- (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

4. Resultado y Productos Esperados

Son entregables del presente estudio los siguientes:

4.1. 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.

4.2. 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 3.1 y 3.2 del presente documento y que están relacionadas con el análisis del estado del arte y el análisis y propuestas de límites de velocidad para Costa Rica

4.3. Informe 3: Mecanismo de apoyo para la cofinanciación de acciones en seguridad vial

El informe 5 contendrá la descripción detallada del mecanismo de cofinanciación de medidas de seguridad vial para los municipios de Costa Rica, 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.

4.4. Informe 4: Metodologías de análisis y priorización de sectores críticos:

En el informe 3 deberá reposar la formulación de la metodología de análisis y priorización de sectores críticos incluyendo todos los procesos descritos en el numeral 3.3 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 3.4), 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 3.5 del presente documento.

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.

5. Cronograma del Proyecto e Hitos Esperados

El proyecto tendrá una duración de 7 meses y contempla la entrega de informes conforme a la siguiente temporalidad:

5.1. Informe 1: Plan de trabajo: El plan de trabajo deberá ser entregado 10 días tras la firma del contrato

5.2. 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.

5.3. 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.

5.4. 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

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.** El personal de supervisión remitirá comentarios dentro los dos días laborales siguientes a la recepción de los reportes
- 7.2.** 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.
- 7.3.** 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.

8. Otros Requerimientos

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

- 8.2.** El equipo de consultoría no estará autorizado a hacer declaraciones públicas a menos que reciba instrucción directa del designado en el proyecto.
- 8.3.** 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.
- 8.4.** 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).

9. Supervisión y reporte

- 9.1.** 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 Isabel Granada (igranada@IADB.ORG).
- 9.2.** 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.

10. Calendario de Pagos

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. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

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

Número de pago	Porcentaje (%)	Entregable
1	20%	Contrato firmado y presentación de informe 1
2	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 2
3	10%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 3
4	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 4

11. Propiedad intelectual de los productos

El Banco se reserva la propiedad intelectual de todos los datos, documentos, reportes y otros productos entregados bajo los términos estándares del BID, así como de la de cualquier otra información relacionada con esta consultoría o algún servicio subcontratado.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría de diseño e implementación de planes piloto de soluciones de gestión de gestión de tráfico urbano

CR-T1256

Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas -, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021.
- 1.2 El crecimiento de las cifras de fatalidades en Costa Rica continua su tendencia creciente en lo corrido del 2022; de acuerdo con las cifras preliminares del COSEVI para el mes de **mayo de 2022** se habían registrado 212 fatalidades, lo que representó un crecimiento cercano al 32% con respecto al 2021 (161 fatalidades para el mismo mes en el 2021). De las cifras registradas en el 2022, el 75% se concentra en usuarios de vehículos motorizados (47% para usuarios de moto). Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 1.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 1.4 Movilidad Inclusiva: Adicional a los desafíos de seguridad vial, se identifican algunas barreras para alcanzar una movilidad inclusiva. La calidad de los servicios e infraestructura de transporte afecta negativamente la movilidad de sus usuarios, particularmente de los grupos vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores, personas con discapacidad y población LGBTI, principalmente por la limitada información sobre los patrones de

movilidad de estos grupos, lo cual imita el diseño y aplicación de políticas y estrategias específicas de seguridad vial orientadas a promover el desplazamiento urbano de estos grupos.

- 1.5 En febrero de 2020, en la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, se acordó extender el plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial. Esta es una nueva oportunidad para que el país mejore sustancialmente su desempeño en materia de seguridad vial.
- 1.6 Las estrategias de seguridad vial contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. La gestión de la velocidad la cual contribuye a la reducción de las fatalidades y lesionados por siniestros viales y; a su vez es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras.
- 1.7 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.
- 1.8 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 Costa Rica que deseen fortalecer sus procesos de gestión de la seguridad vial.

2. Objetivo

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, de manera sistemática para el fortalecimiento de la seguridad vial en Costa Rica.

Objetivos específicos:

13. Hacer una revisión general de los límites de velocidad existentes en el país de acuerdo con el uso del suelo y características de la movilidad de las personas en Costa Rica, con el fin de proponer límites razonables, coherentes y funcionales en términos de seguridad vial en el territorio nacional..
14. 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.

15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. 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.

3. 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:

3.1. 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 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

3.2. Revisión 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 (mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad). 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.

3.3. Implementación y evaluación de pruebas piloto en materia de seguridad vial y movilidad urbana sostenible:

Esta actividad deberá comprender la implementación de cuatro (4) 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.

3.4. 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 multi-criterio permita realizar una evaluación y ponderación objetiva de propuestas (datos de siniestralidad, fatalidades, condiciones socioeconómicas, etc) para el acceso a los recursos

3.5. 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 que será la Agencia Ejecutora.

4. 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
- (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

5. Resultado y Productos Esperados

Son entregables del presente estudio los siguientes:

5.1. 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.

5.2. Informe 2: Mecanismo de apoyo para la cofinanciación de acciones en seguridad vial

El informe 5 contendrá la descripción detallada del mecanismo de cofinanciación de medidas de seguridad vial para los municipios de Costa Rica, 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.

5.3. Informe 3: 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.

El informe 5, también deberá incluir la actividad incluida en el numeral 3.8 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.

5.4. Informe 4: 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.

6. Cronograma del Proyecto e Hitos Esperados

El proyecto tendrá una duración de 7 meses y contempla la entrega de informes conforme a la siguiente temporalidad:

- 6.1. Informe 1: Plan de trabajo:** El plan de trabajo deberá ser entregado 10 días tras la firma del contrato
- 6.2. Informe 2: 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 dos (2) meses de la firma del contrato.
- 6.3. Informe 3: Desarrollo de pruebas piloto y metodología de vinculación y participación ciudadana:** Deberá entregarse a los cuatro (4) meses a partir de la firma del contrato
- 6.4. Informe 4: Fortalecimiento institucional y difusión de resultados:** Deberá entregarse a los ocho (5) meses a partir de la firma del contrato.

7. Requisitos de los Informes

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

- 7.2. Los informes se presentarán en idioma español (si se requieren servicios de traducción, estos serán parte de la consultoría).
- 7.3. Los reportes deben ser remitidos antes de media noche en la fecha establecida en el plan de trabajo.
- 7.4. La remisión será electrónica (vía e-mail, al personal designado en el proyecto)
- 7.5. Todos los reportes serán presentados en formato electrónico (PDF)

8. Criterios de Aceptación

- 8.1. El personal de supervisión remitirá comentarios dentro los dos días laborales siguientes a la recepción de los reportes
- 8.2. 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.
- 8.3. 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.

9. Otros Requerimientos

- 9.1. Las partes mantendrán todos los reportes confidenciales, sin distribución por fuera de las personas designadas que participen en el Proyecto.
- 9.2. El equipo de consultoría no estará autorizado a hacer declaraciones públicas a menos que reciba instrucción directa del designado en el proyecto.
- 9.3. 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.
- 9.4. 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).

10. Supervisión y reporte

- 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 Isabel Granada (igranada@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

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. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

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

Número de pago	Porcentaje (%)	Entregable
1	20%	Contrato firmado y presentación de informe 1
2	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 2
3	10%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 3
4	20%	Con la presentación y aceptación por el Banco del informe 4

12. Propiedad intelectual de los productos

El Banco se reserva la propiedad intelectual de todos los datos, documentos, reportes y otros productos entregados bajo los términos estándares del BID, así como de la de cualquier otra información relacionada con esta consultoría o algún servicio subcontratado.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Estructuración de una campaña para reducir el acoso sexual, informada con ciencias del comportamiento, en Costa Rica (INE/TSP)

COSTA RICA

CR-T1256

Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas -, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021.
- 1.2 El crecimiento de las cifras de fatalidades en Costa Rica continua su tendencia creciente en lo corrido del 2022; de acuerdo con las cifras preliminares del COSEVI para el mes de mayo de 2022 se habían registrado 212 fatalidades, lo que representó un crecimiento cercano al 32% con respecto al 2021 (161 fatalidades para el mismo mes en el 2021). De las cifras registradas en el 2022, el 75% se concentra en usuarios de vehículos motorizados (47% para usuarios de moto). Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 1.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020
- 1.4 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 1.5 En febrero de 2020, en la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, se acordó extender el plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial. Esta es una nueva oportunidad para que el país mejore sustancialmente su desempeño en materia de seguridad vial.

- 1.6 Las estrategias de seguridad vial vehicular contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. Contribuye a la reducción de las fatalidades y lesionados por siniestros viales y; a su vez es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras.
- 1.7 Dentro del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 de Costa Rica, en el tercer pilar – “vehículos más seguros” establece: “Revisión técnica: legislación, se busca con esta medida el incorporar dentro de los criterios a evaluar el incluir nuevos aspectos relacionados con gestión de calidad, seguridad pasiva y activa, nuevas tecnologías, emisión de gases entre otros, que van a contribuir en la seguridad de los usuarios y ocupantes de los automotores”, con lo que se hace necesario concentrar esfuerzos en el establecimiento de un proceso de inspecciones vehiculares con los más altos estándares.

2. Objetivos

Objetivo General

1. Estructurar una campaña de reducción del acoso sexual en el transporte público informadas por las ciencias del comportamiento, para los sistemas de transporte público de San José.

3. Actividades Clave

La firma seleccionada deberá realizar al menos las siguientes actividades:

1) Elaboración y aplicación un protocolo de investigación cualitativa que identifique comportamientos y posibles enfoques para la campaña a realizar

El protocolo de investigación busca recoger información que permita diseñar una campaña para reducir los niveles de acoso sexual en el transporte público de San José buscando entender i) Tipos de comportamientos a abordar ii) Grupos (población objetivo) objetivo: víctimas potenciales-mujeres; victimarios potenciales-hombres; terceros-otros pasajeros; o terceros-operadores/conductores/ orientadores /personal de seguridad/otros funcionarios, iii) Barreras para el desarrollo de la acción/intervención y potenciales motivaciones de los distintos grupos iv) Receptividad de los distintos grupos a diferentes tipos de intervenciones y diferentes formas de recibir información

2) Identificación de los resultados de interés y comportamientos prioritarios a ser modificados por la campaña (focalización)

Se busca definir el problema descomponiéndolo en términos que puedan ser abordados de forma más clara, identificando los comportamientos dentro del problema. Luego dentro de la política pública establecer y determinar los resultados y objetivos medibles. Se identifican posibles actores dentro del problema que puedan tener cambios en comportamientos que afecten directamente el problema. A través de mapas comportamentales se identifican las oportunidades de intervención. Identificar fuentes que provean datos sobre el acoso en el transporte y la naturalización.

3) Sistematización de los aprendizajes de la etapa de focalización y orientación para el proceso de recolección de información/datos cuantitativos y cualitativos con el fin de entender el contexto en que tiene lugar el acoso sexual en el transporte público y la perspectiva de distintos actores (exploración)

Esta etapa de inmersión busca identificar barreras y motivadores del comportamiento objetivo, el acoso sexual en el transporte público, utilizando herramientas de *design thinking* como mapas de procesos, entrevistas a actores clave y análisis de datos.

4) Preparación de un informe que presenta las propuestas de posibles campañas informadas por las ciencias del comportamiento, para prevenir dicho acoso sexual, con una priorización basada en bajo costo y alto impacto.

Se busca combinar los aprendizajes de las etapas previas condensándolo en mínimo dos propuestas de campaña que se evaluarán de manera conjunta al equipo BID y al MOPT para encontrar la solución que mejor se adapte al contexto de San José y las realidades del transporte público.

5) Coordinación de la implementación de la campaña seleccionada.

Una vez seleccionada la campaña a implementar la firma deberá coordinar su correcto desarrollo en las etapas de implementación con los encargados del MOPT y en coordinación con el BID.

6) Diseño de indicadores y evaluación a las fortalezas y debilidades de la campaña seleccionada con el fin de entender fortalezas y debilidades de la campaña.

Presentar una propuesta de evaluación con indicadores medibles que permitan al MOPT un análisis de la eficiencia de la campaña y para aprender las fortalezas y debilidades que puedan ser corregidas en futuras campañas o intervenciones

4. Resultados y Productos Esperados

Plan de Trabajo. Documento que detallará la estructura de las actividades a llevar a cabo y deberá ser entregado como anexo al contrato firmado.

Primer entregable. Protocolo de investigación con los instrumentos de recolección y análisis de datos diseñados.

Segundo entregable. Mapeo de la ruta de los usuarios (usuarias) del transporte y los puntos de contacto con actores cuyo comportamiento se busca cambiar. Propuestas iniciales para la campaña con una discusión de su factibilidad, probable impacto y costos de implementación.

Tercer entregable. Herramientas de *design thinking* utilizadas e informes de los resultados de los procesos de exploración

Cuarto entregable. Presentación con mínimo dos propuestas de campaña a nivel de

anteproyecto como insumo para la selección de la campaña final. Estas deberán enfocarse en bajo costo y alto impacto

Quinto entregable. Informe con todo el diseño de la campaña, actores clave, líneas de tiempo, instrumentos y piezas a desarrollar entre otros.

Sexto entregable. Informe final del proceso de implementación con indicadores de evaluación para el corto, mediano y largo plazo

5. Calendario del Proyecto e Hitos

Entregables	5 días	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8
Plan de trabajo									
Primer entregable									
Segundo entregable									
Tercer entregable									
Cuarto entregable									
Quinto entregable									
Sexto entregable									

6. Requisitos de los Informes

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

7. Criterios de aceptación

1. La aceptación de los productos derivados de estos términos de referencia será decisión de la jefa del equipo de proyecto, en consulta con los demás miembros del equipo y con MOPT.

8. Otros Requisitos

1. No hay otros requisitos especiales.

9. Supervisión e Informes

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 Isabel Granada (igranada@IADB.ORG) y Laureen Montes Calero (laureenm@iadb.org).

10. Calendario de Pagos

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.
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	
<i>Entregables</i>	%
1. Plan de trabajo y entregables 1 y 2	25%
2. Entregables 3 y 4	25%
3. Entregable 5	25%
4. Entregable 6	25%
TOTAL	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Estructuración de una campaña para reducir el acoso sexual, informada con ciencias del comportamiento, en Costa Rica (INE/TSP)

COSTA RICA

CR-T1256

Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas -, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021.
- 1.2 El crecimiento de las cifras de fatalidades en Costa Rica continua su tendencia creciente en lo corrido del 2022; de acuerdo con las cifras preliminares del COSEVI para el mes de mayo de 2022 se habían registrado 212 fatalidades, lo que representó un crecimiento cercano al 32% con respecto al 2021 (161 fatalidades para el mismo mes en el 2021). De las cifras registradas en el 2022, el 75% se concentra en usuarios de vehículos motorizados (47% para usuarios de moto). Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 1.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020
- 1.4 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 1.5 En febrero de 2020, en la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, se acordó extender el plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial. Esta es una nueva oportunidad para que el país mejore sustancialmente su desempeño en materia de seguridad vial.
- 1.6 Las estrategias de seguridad vial vehicular contribuyen con la reducción de la cantidad y

gravedad de posibles siniestros de tránsito. Contribuye a la reducción de las fatalidades y lesionados por siniestros viales y; a su vez es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras.

- 1.7 Dentro del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 de Costa Rica, en el tercer pilar – “vehículos más seguros” establece: “Revisión técnica: legislación, se busca con esta medida el incorporar dentro de los criterios a evaluar el incluir nuevos aspectos relacionados con gestión de calidad, seguridad pasiva y activa, nuevas tecnologías, emisión de gases entre otros, que van a contribuir en la seguridad de los usuarios y ocupantes de los automotores”, con lo que se hace necesario concentrar esfuerzos en el establecimiento de un proceso de inspecciones vehiculares con los más altos estándares.

2. Objetivos

Objetivo General

3. Estructurar una campaña de reducción del acoso sexual en el transporte público informadas por las ciencias del comportamiento, para los sistemas de transporte público de San José.

3. Actividades Clave

La firma seleccionada deberá realizar al menos las siguientes actividades:

7) Elaboración y aplicación un protocolo de investigación cualitativa que identifique comportamientos y posibles enfoques para la campaña a realizar

El protocolo de investigación busca recoger información que permita diseñar una campaña para reducir los niveles de acoso sexual en el transporte público de San José buscando entender i) Tipos de comportamientos a abordar ii) Grupos (población objetivo) objetivo: víctimas potenciales-mujeres; victimarios potenciales-hombres; terceros-otros pasajeros; o terceros-operadores/conductores/ orientadores /personal de seguridad/otros funcionarios, iii) Barreras para el desarrollo de la acción/intervención y potenciales motivaciones de los distintos grupos iv) Receptividad de los distintos grupos a diferentes tipos de intervenciones y diferentes formas de recibir información

8) Identificación de los resultados de interés y comportamientos prioritarios a ser modificados por la campaña (focalización)

Se busca definir el problema descomponiéndolo en términos que puedan ser abordados de forma más clara, identificando los comportamientos dentro del problema. Luego dentro de la política pública establecer y determinar los resultados y objetivos medibles. Se identifican posibles actores dentro del problema que puedan tener cambios en comportamientos que afecten directamente el problema. A través de mapas comportamentales se identifican las oportunidades de intervención. Identificar fuentes que provean datos sobre el acoso en el transporte y la naturalización.

9) Sistematización de los aprendizajes de la etapa de focalización y orientación para el proceso de recolección de información/datos cuantitativos y cualitativos con el

fin de entender el contexto en que tiene lugar el acoso sexual en el transporte público y la perspectiva de distintos actores (exploración)

Esta etapa de inmersión busca identificar barreras y motivadores del comportamiento objetivo, el acoso sexual en el transporte público, utilizando herramientas de *design thinking* como mapas de procesos, entrevistas a actores clave y análisis de datos.

10) Preparación de un informe que presenta las propuestas de posibles campañas informadas por las ciencias del comportamiento, para prevenir dicho acoso sexual, con una priorización basada en bajo costo y alto impacto.

Se busca combinar los aprendizajes de las etapas previas condensándolo en mínimo dos propuestas de campaña que se evaluarán de manera conjunta al equipo BID y al MOPT para encontrar la solución que mejor se adapte al contexto de San José y las realidades del transporte público.

11) Coordinación de la implementación de la campaña seleccionada.

Una vez seleccionada la campaña a implementar la firma deberá coordinar su correcto desarrollo en las etapas de implementación con los encargados del MOPT y en coordinación con el BID.

12) Diseño de indicadores y evaluación a las fortalezas y debilidades de la campaña seleccionada con el fin de entender fortalezas y debilidades de la campaña.

Presentar una propuesta de evaluación con indicadores medibles que permitan al MOPT un análisis de la eficiencia de la campaña y para aprender las fortalezas y debilidades que puedan ser corregidas en futuras campañas o intervenciones

4. Resultados y Productos Esperados

Plan de Trabajo. Documento que detallará la estructura de las actividades a llevar a cabo y deberá ser entregado como anexo al contrato firmado.

Primer entregable. Protocolo de investigación con los instrumentos de recolección y análisis de datos diseñados.

Segundo entregable. Mapeo de la ruta de los usuarios (usuarias) del transporte y los puntos de contacto con actores cuyo comportamiento se busca cambiar. Propuestas iniciales para la campaña con una discusión de su factibilidad, probable impacto y costos de implementación.

Tercer entregable. Herramientas de *design thinking* utilizadas e informes de los resultados de los procesos de exploración

Cuarto entregable. Presentación con mínimo dos propuestas de campaña a nivel de anteproyecto como insumo para la selección de la campaña final. Estas deberán enfocarse en bajo costo y alto impacto

Quinto entregable. Informe con todo el diseño de la campaña, actores clave, líneas de tiempo,

instrumentos y piezas a desarrollar entre otros.

Sexto entregable. Informe final del proceso de implementación con indicadores de evaluación para el corto, mediano y largo plazo

5. Calendario del Proyecto e Hitos

Entregables	5 días	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8
Plan de trabajo									
Primer entregable									
Segundo entregable									
Tercer entregable									
Cuarto entregable									
Quinto entregable									
Sexto entregable									

6. Requisitos de los Informes

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

11. Criterios de aceptación

1. La aceptación de los productos derivados de estos términos de referencia será decisión de la jefa del equipo de proyecto, en consulta con los demás miembros del equipo y con MOPT.

12. Otros Requisitos

1. No hay otros requisitos especiales.

7. Supervisión e Informes

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 Isabel Granada (igranada@IADB.ORG) y Laureen Montes Calero (laureenm@iadb.org).

8. Calendario de Pagos

2. 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.
3. 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	
<i>Entregables</i>	%
5. Plan de trabajo y entregables 1 y 2	25%
6. Entregables 3 y 4	25%
7. Entregable 5	25%
8. Entregable 6	25%
TOTAL	100%