

## **BORRADOR DE TÉRMINOS DE REFERENCIA 1**

### **ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS CICLOVÍAS TEMPORALES EN LOS PATRONES DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ**

#### **1. Antecedentes y Justificación**

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), promueve el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina, a través del apoyo a estrategias que estimulen un transporte incluyente, bajo en emisiones, seguro y, accesible para todos los residentes y especialmente para los de menores ingresos. América Latina es una región de alta urbanización con más del 70% de su población viviendo en ciudades. Dificultades como la movilidad y accesibilidad al transporte público se han convertido en los retos más complejos de enfrentar y que limitan la competitividad y la calidad de vida, restringiendo el potencial para beneficiar a sus residentes de vivir en aglomeraciones.

Bogotá cuenta hoy en día con 7,7 millones de habitantes<sup>1</sup>, los cuales realizan más de 13,3 millones de viajes diarios, el 36,5% en transporte público colectivo y masivo, el 24% a pie y el 20% en modos privados<sup>2</sup>. El número de viajes diarios en Bogotá ha aumentado en un 15% desde el 2011 y la duración promedio de viajes pasó de 49,6 minutos en 2011 a 60,2 minutos en 2019<sup>3</sup>. Para responder a la demanda creciente de movilidad en la ciudad y en la región<sup>4</sup>, la Alcaldía de Bogotá implementó en el año 2009 el proyecto de Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) cuya columna vertebral es el Sistema Integrado de Transporte Masivo TransMilenio con corredores troncales en las principales vías arteriales de la ciudad, y los proyectos en construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá y Regiotram de Occidente, además de los proyectos en planeación.

Adicionalmente, Bogotá promueve los modos activos, como la bicicleta y la caminata, con programas emblemáticos como la Ciclovía de Bogotá, así como el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas que alcanzó 550km en los últimos años. La administración actual da continuidad a esta dinámica, promoviendo la reorganización del espacio público para reequilibrar el espacio vial entre los diferentes modos, el primero de estos “Corredores Verdes” siendo el Corredor Verde de la Carrera Séptima.

En 2020, debido a la pandemia mundial de COVID-19, el Gobierno Nacional por Decreto 457 del 22 de Marzo, declaró el aislamiento preventivo obligatorio nacional. Después de un ajuste en las operaciones de los sistemas de transporte público para mantener una operación reducida con el propósito de acceso o de prestación de servicios salud y servicios esenciales (Decreto 482 del 26 de Marzo de 2020), y con la reapertura progresiva de la economía por sector, los sistemas retomaron una oferta completa pero con una ocupación máxima limitada. Teniendo en cuenta lo establecido en la Resolución de 385 del 12 de marzo de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, “Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus”, en el Artículo 2°

---

<sup>1</sup> Según proyecciones para 2020 del DANE con base en Censo Nacional 2018

<sup>2</sup> Según la Encuesta de Movilidad 2019 de la Alcaldía de Bogotá.

<sup>3</sup> Según Encuestas de Movilidad 2011 y 2019 de la Alcaldía de Bogotá. Las cifras no incluyen viajes peatonales.

<sup>4</sup> El área de influencia de Bogotá está conformada por los 18 municipios de Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibate, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipaquirá, los cuales representan en conjunto 2 millones de habitantes y realizan 2,6 millones de viajes diarios.

(Medidas Sanitarias), establece “Ordenar a los responsables de los medios de transporte públicos y privados y a quienes lo operan a adoptar las medidas higiénicas y demás que correspondan para evitar el contagio y la propagación del COVID-19”, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) adelantó una serie de medidas para mitigar el contagio en el sistema de transporte de la ciudad.

Con base en las recomendaciones y entendiendo que la bicicleta es el vehículo que más se adapta a las indicaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), debido a que es transporte individual, no se confinan varias personas en un espacio cerrado, para el caso de Bogotá es de masiva tenencia, es un vehículo de cero emisiones y de acceso para la mayoría de los hogares Bogotanos, Bogotá implementó una red de Ciclovías temporales, que permitieron reducir la demanda y ocupación en el SITP y garantizar la movilidad segura de los ciudadanos. En total, 84km de ciclovías temporales se implementaron para prevenir el contagio de COVID-19. Bogotá fue pionera en esta iniciativa, que las principales ciudades del mundo implementaron también.

La SDM en cooperación con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) y el acompañamiento de TransMilenio SA (TM) y la Policía Nacional (PONAL), realizaron un análisis de los patrones de movilidad de ciudad con el fin de establecer los corredores viales que brindaran conectividad entre las zonas de generación y atracción de viajes de la ciudad y, a su vez, proporcionar una oferta de infraestructura en condiciones de seguridad vial, conectividad y directividad, bajo las siguientes premisas:

- Conectores ciudad-región.
- Espejos al sistema de transporte masivo
- Conectores de la red de ciclorrutas

## **2. Objetivos**

El objetivo general de la consultoría es acompañar técnicamente al BID y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá en el análisis del impacto de las ciclovías temporales implementadas en (i) los patrones de movilidad de la ciudad, en particular en tres aspectos: patrones de movilidad por género, impacto ambiental e impacto en la siniestralidad; (ii) el impacto socioeconómico en la población beneficiada; y (iii) la distribución del espacio vial.

## **3. Alcance de los Servicios**

Los consultores cumplirán con los siguientes servicios requeridos para el desarrollo exitoso de la consultoría:

- Identificar y analizar los datos administrativos disponibles para el establecimiento de línea base y análisis de los impactos de las medidas.
- Determinar la necesidad de realizar levantamientos en campo para complementar la información existente.
- Desarrollo de la propuesta metodológica del análisis.
- Conducción de los tres análisis de impacto objetos de la consultoría
- Presentación de los resultados con los equipos técnicos y directivos de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

## **4. Actividades Clave**

### **Actividad 1: Plan de Trabajo**

Los consultores elaborarán un Plan de Trabajo para el desarrollo de la consultoría. Este incluirá la propuesta metodológica para la comunicación y el desarrollo de la consultoría.

### **Actividad 2: Identificación y recopilación de la información base**

Los consultores deberán identificar y analizar los datos administrativos disponibles para el establecimiento de línea base y análisis de los impactos de las medidas. De ser necesario, deberán proponer levantamientos en campo para complementar la información existente y realizarlos en alianza con los recursos del Discurso.

### **Actividad 3: Conducción de los análisis de impacto del programa de ciclovías temporales**

Los consultores deberán desarrollar la propuesta metodológica para los tres análisis del impacto de las ciclovías temporales implementadas en (i) los patrones de movilidad de la ciudad, en particular en tres aspectos: patrones de movilidad por género, impacto ambiental e impacto en la siniestralidad; (ii) el impacto socioeconómico en la población beneficiada; y (iii) la distribución del espacio vial.

La metodología se validará con el BID y la Secretaría Distrital de Movilidad.

Después de aprobar la metodología y preparar los datos, los consultores conducirán los tres análisis y presentarán los avances de forma continua al BID y la Secretaría Distrital de Movilidad.

Los consultores participarán en reuniones semanales con el equipo de la Secretaría Distrital de Movilidad y el BID a lo largo de este proyecto, incluyendo reuniones a nivel técnico y nivel directivo.

## **5. Resultados y Productos Esperados**

Los productos de la consultoría serán:

- Plan de trabajo.
- Informe de recopilación de datos
- Informe de línea base y propuesta analítica
- Informe final de análisis de impacto

## **6. Calendario del Proyecto e Hitos**

La consultoría se desarrollará en 3 Fases según el calendario descrito a continuación:

<b>Fase</b>	<b>Duración</b>
Plan de Trabajo	1 semanas
Recopilación de datos	8 semanas
Análisis de impacto	8 semanas
Total consultoría	12 semanas

## **7. Requisitos de los Informes**

Los informes deberán ser entregados en idioma español, en medio magnético, y, preferiblemente en software sin limitaciones o restricciones para su uso y con carácter editable.

Los informes aceptados, previa verificación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y del Banco, deberán ser entregados en la casilla [bidcolombia@iadb.org](mailto:bidcolombia@iadb.org) al Banco.

## 8. Criterios de aceptación

Los productos serán aceptados previa verificación y aprobación por parte del Banco Interamericano de Desarrollo.

## 9. Otros Requisitos

Calificación de la firma: Las firmas consultoras deberán proporcionar evidencia documentada que demuestren el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Personas Jurídicas, Unión Temporal entre Personas Jurídicas o Consorcio entre Personas Jurídicas que contengan dentro de su objeto social actividades relacionadas con las de este contrato.

Acreditar contratos ejecutados y recibidos a satisfacción por el contratante durante los últimos diez (10) años, cuyo objeto esté relacionado con el diseño de evaluaciones o análisis de impacto de políticas públicas, programas o medidas en el sector transporte.

## 10. Supervisión e Informes

La supervisión de la presente consultoría estará a cargo del equipo técnico del BID: Laureen Montes ([laureenm@iadb.org](mailto:laureenm@iadb.org)).

## 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 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.

Plan de Pagos	
Entregables	%
Entregable 1. Plan de Trabajo	10%
Entregables 2 y 3. Informe de línea base	40%
Entregable 4. Informe final	50%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

## **BORRADOR DE TÉRMINOS DE REFERENCIA 2**

### **CONSULTORÍA PARA EVALUAR EL IMPACTO DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO CON TARIFA CERO PARA UN GRUPO DE USUARIOS EN BOGOTÁ, COLOMBIA**

#### **1. Antecedentes y Justificación**

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), promueve el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina, a través del apoyo a estrategias que estimulen un transporte incluyente, bajo en emisiones, seguro y, accesible para todos los residentes y especialmente para los de menores ingresos. América Latina es una región de alta urbanización con más del 70% de su población viviendo en ciudades. Dificultades como la movilidad y accesibilidad al transporte público se han convertido en los retos más complejos de enfrentar y que limitan la competitividad y la calidad de vida, restringiendo el potencial para beneficiar a sus residentes de vivir en aglomeraciones.

Bogotá cuenta hoy en día con 7,7 millones de habitantes<sup>5</sup>, los cuales realizan más de 13,3 millones de viajes diarios, el 36,5% en transporte público colectivo y masivo, el 24% a pie y el 20% en modos privados<sup>6</sup>. El número de viajes diarios en Bogotá ha aumentado en un 15% desde el 2011 y la duración promedio de viajes pasó de 49,6 minutos en 2011 a 60,2 minutos en 2019<sup>7</sup>. Para responder a la demanda creciente de movilidad en la ciudad y en la región<sup>8</sup>, la Alcaldía de Bogotá implementó en el año 2009 el proyecto de Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) cuya columna vertebral es el Sistema Integrado de Transporte Masivo TransMilenio con corredores troncales en las principales vías arteriales de la ciudad, y los proyectos en construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá y Regiotram de Occidente, además de los proyectos en planeación.

El SITP ya cuenta con un sistema de subsidios y tarifas preferenciales para personas con discapacidad, adultos mayores a 62 años y beneficiarios del Sisben. Para garantizar la accesibilidad a la movilidad y la equidad, la ciudad tiene el objetivo de avanzar hacia esquemas de tarifas diferenciales para los sistemas de transporte público y privado. Para ello, se busca recopilar evidencias sobre el impacto de los subsidios a la demanda sobre la movilidad y las condiciones socioeconómicas de las personas.

El Banco Interamericano de Desarrollo, a través de la División de Transporte, está realizando una investigación para evaluar el impacto de políticas de subsidios al transporte para un grupo de usuarios en condición de vulnerabilidad por determinar, en términos de acceso y patrones de movilidad, acceso a la salud, educación, oportunidades laborales y bienestar familiar.

#### **2. Objetivos**

El objetivo general de esta consultoría es realizar un diseño experimental, a partir de la información disponible, que permita evaluar el impacto de subsidios al transporte para un grupo de usuarios del SITP de Bogotá.

---

<sup>5</sup> Según proyecciones para 2020 del DANE con base en Censo Nacional 2018

<sup>6</sup> Según la Encuesta de Movilidad 2019 de la Alcaldía de Bogotá.

<sup>7</sup> Según Encuestas de Movilidad 2011 y 2019 de la Alcaldía de Bogotá. Las cifras no incluyen viajes peatonales.

<sup>8</sup> El área de influencia de Bogotá está conformada por los 18 municipios de Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibate, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipaquirá, los cuales representan en conjunto 2 millones de habitantes y realizan 2,6 millones de viajes diarios.

### 3. Alcance de los Servicios

Los consultores cumplirán con los siguientes servicios requeridos para el desarrollo exitoso de la consultoría:

- Revisión de literatura
- Exploración de bases de datos existente y necesidad de levantamientos adicionales
- Identificación y caracterización del grupo de población de la evaluación
- Elaboración de teoría del cambio y metodología de la evaluación
- Desarrollo de los análisis
- Comunicación y retroalimentación continua con los equipos supervisores

### 4. Actividades Clave

***Actividad 1: Revisión de literatura sobre la relación entre género, transporte y exclusión social, así como evaluaciones de impacto de esquemas de subsidios al transporte.***

Esta búsqueda de literatura deberá identificar y sistematizar antecedentes de intervenciones similares, especialmente en LAC. Asimismo, será la base para identificar y describir las variables dependientes y los tamaños de los efectos detectados. Se priorizará literatura específica a la entrega de subsidios en población en situación de vulnerabilidad, incluyendo estudios realizados dentro y fuera de la región.

***Actividad 2: Exploración de bases de datos existentes para identificar un grupo de usuarios y caracterizar el sistema actual de subsidios y los patrones de movilidad en Bogotá.***

La firma deberá explorar las diferentes fuentes de información existentes. Se deberán buscar y analizar datos provenientes del gobierno y de otras fuentes o encuestas puntuales, con especial foco en la población en situación de vulnerabilidad. También se deberá revisar la normativa vigente, para caracterizar las políticas de subsidios al transporte existentes, con énfasis en los requisitos que se solicitan y tipo de cobertura se entrega.

El análisis de los patrones de movilidad en áreas de mayor y menor vulnerabilidad deberá caracterizar a los usuarios y sus comportamientos. Para ello se buscará: i) describir la distribución de los usuarios por tipo de tarifa y género; ii) describir los patrones de movilidad: cantidad de viajes, distancias, horarios, modos; iii) identificar población que no hace uso de medios de transporte o que lo hace de manera esporádica.

***Actividad 3: Elaboración de la teoría de cambio para analizar el impacto de los subsidios al transporte y diseño experimental.***

De acuerdo con la revisión de literatura y análisis de datos, se deberán formular las preguntas de investigación, resultados e impactos a medir (teoría del cambio y marco de seguimiento y evaluación) y protocolo de RCT (incluido el tiempo de maduración de las intervenciones). Asimismo, se identificarán preliminarmente las áreas de interés y la unidad de aleatorización; y definición de la muestra de investigación (población objetivo, tamaño de la muestra / cálculos de potencia).

***Actividad 4: Participar de comunicaciones frecuentes de seguimiento.***

La firma deberá mantener comunicación frecuente con el equipo BID y del Distrito. Dichas comunicaciones podrán ser presenciales, audio, video, o por e-mail, según se vea la necesidad.

## 5. Resultados y Productos Esperados

En general, esta consultoría busca tener como resultado una contribución a la evidencia de efectividad de intervenciones de subsidios para el transporte público con perspectiva de género.

- Producto 1. Informe de avance con revisión de literatura e identificación de potenciales variables a evaluar.
- Producto 2. Informe de avance sobre exploración de las bases de datos y códigos generados para analizar dicha información. Estos datos deberán estar en archivos compatibles con Stata preferiblemente.
- Producto 3. Informe de avance con la formulación de preguntas finales de investigación, resultados e impactos a medir (teoría del cambio y marco de seguimiento y evaluación) y protocolo de RCT (incluido el tiempo de maduración de las intervenciones)
- Producto 4. Reporte final sobre el diseño experimental, incluyendo los resultados finales de los productos anteriores y cálculo de la muestra de investigación (población objetivo, tamaño de la muestra / cálculos de potencia).

## 6. Calendario del Proyecto e Hitos

Producto	Fecha objetivo
Producto 1	3 semanas después de la firma del contrato
Producto 2	6 semanas después de la firma del contrato
Producto 3	9 semanas después de la firma del contrato
Producto 4	12 semanas después de la firma del contrato

## 7. Requisitos de los Informes

Los informes deberán ser entregados en idioma español, en medio magnético, y, preferiblemente en software sin limitaciones o restricciones para su uso y con carácter editable.

Los informes aceptados, previa verificación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y del Banco, deberán ser entregados en la casilla [bidcolombia@iadb.org](mailto:bidcolombia@iadb.org) al Banco.

## 8. Criterios de aceptación

Los productos serán aceptados previa verificación y aprobación por parte del Banco Interamericano de Desarrollo.

## 9. Otros Requisitos

La firma consultora se compromete a que toda la información que llegue a su conocimiento, en razón de la ejecución del presente contrato será considerada confidencial o no divulgable. Por lo tanto, estará prohibida su utilización en beneficio propio o de terceros o en contra de la Entidad

Contratante, dueña de tal información. El incumplimiento de esta obligación será causal para dar por terminado este contrato, y quedará a criterio de la parte afectada el iniciar las acciones correspondientes por daños y perjuicios.

La firma consultora y/o cualquiera de sus colaboradores no podrán reproducir o publicar la información del proyecto materia del contrato, incluyendo coloquios, exposiciones, conferencias o actos académicos, salvo autorización por escrito de la Entidad Contratante o en consenso para tal fin.

La Entidad Contratante, como entidad que financia los costos de la consultoría, ejercerá la titularidad de los derechos de autor y derechos conexos, con la finalidad de garantizar la reproducción, distribución y difusión de todos los productos de la consultoría para facilitar el acceso público.

## **10. Supervisión e Informes**

La supervisión de la presente consultoría estará a cargo del equipo técnico del BID: Laureen Montes (laureenm@iadb.org). Durante la ejecución de los estudios, el equipo técnico del BID y la firma consultora tendrán reuniones telefónicas una vez a la semana.

## **11. Calendario de Pagos**

<b>Plan de Pagos</b>	
<b>Entregables</b>	<b>%</b>
Entrega del Producto 1	25%
Entrega del Producto 2	25%
Entrega del Producto 3	25%
Entrega del Producto 4	25%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>



### **BORRADOR DE TÉRMINOS DE REFERENCIA 3**

#### **ESTRUCTURACIÓN DE UN EXPERIMENTO BASADO EN CIENCIAS DEL COMPORTAMIENTO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y AUMENTAR EL NÚMERO DE MUJERES USUARIAS DE BICICLETA EN EL SALVADOR**

##### **1. Antecedentes y Justificación**

Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.

La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para América Latina y el Caribe (ALC) y es una de las condiciones para lograr intervenciones sostenibles desde todos los sectores económicos. En transporte, lo anterior se traduce en promover acciones y proyectos que en sus diferentes etapas consideren las necesidades particulares de mujeres y hombres en cuanto a su movilidad y al mismo tiempo, cuenten con una adecuada representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector. Para esto, se requiere analizar los viajes de los usuarios y sus interacciones con los sistemas de transporte desde una perspectiva más amplia, considerando, no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento y la seguridad, que afectan en mayor medida a las mujeres y limitan su movilidad.

En el contexto de El Salvador, las mujeres representan más de la mitad de la población, tienen una tasa de movilidad del 94.9%. Sin embargo, solo el 0.59% de las personas utiliza la bicicleta como medio de transporte siendo el trabajo el principal motivo. De este pequeño porcentaje, las mujeres representan menos del 20% (19.17%) (Luca & Telefónica Digital España, 2018). Datos del MOPT del 2017 estimaban 600 personas movilizándose en bicicleta en la zona urbana de San Salvador.

Un estudio realizado por el BID en 2015 San Salvador se identificó como una de las ciudades de la región en tener un departamento especializado en proyectos para la bicicleta. Adicionalmente que contaba en ese año con 5,39 km de ciclo infraestructura. En 2017 la ciudad inició un Plan Piloto Punto Bici movilidad para hacer un censo de la cantidad de personas interesadas para realizar planes de inter-movilidad con sistemas de transporte público. (Ríos Flores, Taddia, Pardo, & Lleras, 2015)

La bicicleta es un medio flexible, de bajo costo y bajo impacto con el medio ambiente. En zonas donde geográficamente es cómoda, la bicicleta es una opción altamente atractiva para movilizarse de forma rápida y cómoda por la ciudad. Sin embargo, las mujeres Por su bajo costo, flexibilidad, y velocidad altamente competitiva en distancias medias y cortas, la bicicleta es una opción altamente favorable para satisfacer las necesidades de viaje de la mujer urbana. Sin embargo, Las mujeres siguen siendo una minoría a la hora de montar en bicicleta en América Latina y el Caribe a pesar de la tendencia mundial a adoptar cada vez más la bicicleta como el medio principal de transporte. Las mujeres no superan el 30% de los usuarios de este modo de transporte y en las ciudades con más mujeres pedaleando los números llegan hasta el 40%. (Díaz & Rojas, 2017)

En países donde la bicicleta alcanza rangos de participación superiores al 10% en el reparto

modal la tendencia de las mujeres a ser adversas al peligro que representa la bicicleta y por ende a usarlo en mucha menos proporción que los hombres, suele revertirse. Este fenómeno se puede explicar por el cambio en la percepción de inseguridad, que es mayor en las mujeres, a medida que aumenta el número de ciclistas en la calle disminuye y se siente más seguro. (Díaz & Rojas, 2017; Garrard, Handy, & Dill, 2012)

Ante esta percepción influyen factores externos como la infraestructura; carriles exclusivos, biciparqueaderos, la posibilidad de integrar con otros modos. Y factores internos como las recomendaciones personales que podrían tener efectos de bola de nieve al generar confianza en probar algo nuevo y superar percepciones de riesgo. Entendiendo el potencial de la bicicleta como un medio flexible y de bajo impacto con el medio ambiente, existe una alta posibilidad de aumentar el número de usuarias al mejorar las percepciones de seguridad en San Salvador. Aprovechando la oportunidad que las ciencias del comportamiento ofrecen para cambiar actitudes y conductas a una escala importante y a un costo modesto, se ha evidenciado las ciencias del comportamiento como un posible eje para el aumento de mujeres como ciclistas en San Salvador.

## **2. Objetivos**

Diseñar un experimento basado en ciencias del comportamiento que busque aumentar el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta como medio principal de transporte para así mismo aumentar el porcentaje de mujeres y reducir su percepción de inseguridad al utilizar este medio. Adicionalmente se aplicará un piloto del experimento donde se realizará una evaluación de impacto con unos grupos de control y tratamiento que permitan evidenciar las posibilidades que representa el experimento para ser escalado y replicado en otras ciudades.

## **3. Alcance de los Servicios**

Los consultores cumplirán con los siguientes servicios requeridos para el desarrollo exitoso de la consultoría:

- Caracterizar a las personas ciclistas y aquellas que pueden tener potencial de usuarias de la bicicleta como transporte principal y su movilidad considerando aspectos como: características sociodemográficas, número de viajes realizados al día (o inmovilidad) y encadenamiento de viajes, balance entre lugares de vivienda y trabajo, horarios de viajes, tipos de viaje, motivo de viajes, modos preferentes, duración del viaje, capacidad de montar en bicicleta, percepción de seguridad e inseguridad
- Identificar medidas que mejoren la percepción de seguridad de las personas usuarias de la bicicleta, tanto físicas como ambientales o de percepción personal. Barreras y motivadores para utilizar la bicicleta y formas de potenciar los motivadores y superar las barreras.
- Evaluar una estrategia de motivación para usuarios de bicicleta basados en ciencias del comportamiento y verificar su efectividad y replicabilidad manteniendo como eje principal el alto impacto y el bajo costo de la intervención propuesta

## **4. Actividades Clave**

### **Actividad 1: Definir la metodología de trabajo y revisar información secundaria.**

Hacer una revisión detallada de la información secundaria relevante (datos administrativos) para el estudio y que se encuentre disponible para el ciclismo urbano en San Salvador. Esto incluye crear un perfil sociodemográfico de las personas ciclistas en San Salvador.

Identificar las políticas que se hayan diseñado e implementado con el fin de aumentar el número de usuarios de la bicicleta como medio de transporte principal que hayan sido implementados en el mundo dando prioridad a intervenciones basadas en ciencias del comportamiento y con evaluaciones de impacto.

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

Se busca definir el problema o comportamiento a modificar descomponiéndolo en términos que puedan ser abordados de forma más clara, identificando los componentes comportamentales 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 ciclismo urbano, la percepción de inseguridad y la adopción por parte de mujeres.

**Actividad 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 no uso de la bicicleta como medio de transporte principal, utilizando herramientas de design thinking como mapas de procesos, entrevistas a actores clave y análisis de datos.

**Actividad 4: Preparación de un informe que presenta las propuestas de posibles experimentos informados por las ciencias del comportamiento, para aumentar las usuarias y usuarios de bicicleta como medio principal de transporte, con una priorización basada en bajo costo y alto impacto. (Solución)**

Se busca combinar los aprendizajes de las etapas previas condensándolo en mínimo dos propuestas de experimentos que se evaluarán de manera conjunta al equipo BID y las autoridades competentes de San Salvador para encontrar la solución que mejor se adapte al contexto de San Salvador y las realidades del ciclismo urbano en la ciudad. Se evidenciarán las consideraciones de diseño e intervención necesarias para implementar correctamente el piloto y poder evaluar en las actividades futuras

**Actividad 5: Implementación del piloto seleccionado para revisar, evaluar probar y aprender de él. (testear)**

Una vez seleccionado el piloto a implementar se deberá coordinar su correcto desarrollo en las etapas de implementación con los encargados del MOPT y en coordinación con el BID buscando identificar fortalezas y debilidades de la intervención que permitan

**Actividad 6: Diseño e implementación de una evaluación de impacto con el fin de entender fortalezas y debilidades de la intervención y posibilidades de replicabilidad y potenciación tanto en San Salvador como en otras ciudades de la región.**

Presentar una propuesta de evaluación de impacto con indicadores medibles al corto mediano y largo plazo que permitan evidenciar beneficios y oportunidades dentro de la intervención

implementada y debilidades que se deban mejorar en proyectos similares a futuro. La evaluación debe mostrar la efectividad de la intervención en aumentar el número de ciclistas como medio principal de transporte y el efecto de este aumento en la percepción de seguridad de las mujeres en San Salvador.

## 5. Resultados y Productos Esperados

**Entregable 1.** El consultor deberá entregar el documento que detallará la estructura de las actividades a llevar a cabo y deberá ser entregado como anexo al contrato firmado.

**Entregable 2.** El consultor deberá entregar un primer informe que incluya las actividades relacionadas con la definición de la metodología de trabajo y la revisión de la información secundaria.

**Entregable 3.** El consultor deberá entregar un segundo informe que incluya los resultados preliminares de la revisión de información secundaria, el diseño de la intervención. El tercer entregable debe incluir una versión final del entregable 2 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de San Salvador realicen.

**Entregable 4.** El consultor deberá entregar un tercer informe que incluya los detalles de implementación del experimento diseñado con la metodología y los recursos necesarios tanto para realizar el experimento, como para realizar la evaluación de impacto. El cuarto entregable debe incluir una versión final del entregable 3 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de San Salvador realicen.

**Entregable 5.** El consultor entregará un informe detallado sobre el proceso de implementación ejecutado y los resultados preliminares evidenciados sobre el experimento y las hipótesis planteadas. Al informe se deben adjuntar los datos completos, incluyendo estadísticas y bitácoras que hayan surgido del levantamiento de información y análisis en formato electrónico. El quinto entregable debe incluir una versión final del entregable 4 después de los comentarios que el Banco y las entidades correspondientes de San Salvador realicen.

## 6. Calendario del Proyecto e Hitos

Producto	Fecha objetivo
Producto 1	1 semana después de la firma del contrato
Producto 2	4 semanas después de la firma del contrato
Producto 3	8 semanas después de la firma del contrato
Producto 4	16 semanas después de la firma del contrato
Producto 5	24 semanas después de la firma del contrato

## 7. Requisitos de los Informes

Todos los productos deben ser entregados al Banco en un archivo electrónico: informes en Microsoft Word, hojas de cálculo en Microsoft Excel, archivos en formato PDF o JPG en alta

resolución y/o presentaciones en Microsoft Power Point. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos. Los informes se presentarán en idioma español.

Los informes aceptados, previa verificación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y del Banco, deberán ser entregados en la casilla [bidcolombia@iadb.org](mailto:bidcolombia@iadb.org) al Banco.

## 8. Criterios de aceptación

Los productos serán aceptados previa verificación y aprobación por parte del Banco Interamericano de Desarrollo.

## 9. Otros Requisitos

La firma consultora se compromete a que toda la información que llegue a su conocimiento, en razón de la ejecución del presente contrato será considerada confidencial o no divulgable. Por lo tanto, estará prohibida su utilización en beneficio propio o de terceros o en contra de la Entidad Contratante, dueña de tal información. El incumplimiento de esta obligación será causal para dar por terminado este contrato, y quedará a criterio de la parte afectada el iniciar las acciones correspondientes por daños y perjuicios.

La firma consultora y/o cualquiera de sus colaboradores no podrán reproducir o publicar la información del proyecto materia del contrato, incluyendo coloquios, exposiciones, conferencias o actos académicos, salvo autorización por escrito de la Entidad Contratante o en consenso para tal fin.

La Entidad Contratante, como entidad que financia los costos de la consultoría, ejercerá la titularidad de los derechos de autor y derechos conexos, con la finalidad de garantizar la reproducción, distribución y difusión de todos los productos de la consultoría para facilitar el acceso público.

La firma demostrará experiencia en levantamiento y análisis de información de transporte urbano, movilidad y estudios de género, diseño/implementación de políticas de género relacionadas a medios sostenibles y experiencia en ciencias del comportamiento y evaluaciones de impacto de pilotos.

## 10. Supervisión e Informes

La supervisión de la presente consultoría estará a cargo del equipo técnico del BID: Laureen Montes ([laureenm@iadb.org](mailto:laureenm@iadb.org)). Durante la ejecución de los estudios, el equipo técnico del BID y la firma consultora tendrán reuniones telefónicas una vez a la semana.

## 11. Calendario de Pagos

Plan de Pagos	
Entregables	%
Entrega del Producto 1 y 2	30%
Entrega del Producto 3 y 4	30%
Entrega del Producto 5	40%
<b>TOTAL</b>	100%

## **BORRADOR DE TÉRMINOS DE REFERENCIA 4**

### **CURSO DE CAPACITACIÓN EN EVALUACIÓN DE IMPACTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS EN EL SALVADOR**

#### **1. Antecedentes y Justificación**

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), promueve el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina, a través del apoyo a estrategias que estimulen un transporte incluyente, bajo en emisiones, seguro y, accesible para todos los residentes y especialmente para los de menores ingresos. América Latina es una región de alta urbanización con más del 70% de su población viviendo en ciudades. Dificultades como la movilidad y accesibilidad al transporte público se han convertido en los retos más complejos de enfrentar y que limitan la competitividad y la calidad de vida, restringiendo el potencial para beneficiar a sus residentes de vivir en aglomeraciones.

La cooperación técnica regional Laboratorio de Políticas Públicas en el Sector Transporte (RG-T3854) tiene como objetivo proporcionar evidencia para el diseño de intervenciones y maximizar los impactos sociales y económicos del desarrollo y operación de los sistemas de transporte público a través de un enfoque de política basada en evidencias. La evidencia rigurosa puede contribuir a mejorar las intervenciones de transporte existentes, escalar las intervenciones que están funcionando, cumplir con los resultados esperados, así como contribuir a reorientar fondos que suelen ser invertidos en intervenciones consistentemente ineficaces. Por lo tanto, el análisis de estos impactos, junto con las lecciones aprendidas, constituyen una guía de gran valor para todas las ciudades de la región que velan por la mejora de los sistemas de movilidad urbana.

Uno de los principales retos para promover el enfoque de políticas basadas en evidencia, es poder fomentar el juicio informado y asegurar que el sector público esté equipado con el conjunto de habilidades adecuado para nutrir información basada en la evidencia formulación de políticas (EIPM por sus siglas en inglés). En efecto, la gran cantidad y complejidad de información a ser considerada, los posibles sesgos en el procesamiento de esta, o la ausencia de datos específicos, son algunos de los desafíos encontrados por los formuladores de políticas públicas. Es importante desarrollar habilidades de evaluación crítica para evaluar la procedencia de las pruebas, su robustez, el ajuste con las cuestiones de política, su relevancia e impacto.

El Salvador, como el resto de los países en la región, conoce desafíos importantes en términos de infraestructura y servicios de transporte. Estos incluyen, entre otros, mejorar la seguridad vial en el país, ya que El Salvador tiene una de las más altas tasas de accidentes de tránsito del continente (21.1 accidentes para cada 100.000 habitantes, encima del promedio regional de 19.2), y controlar la tendencia hacia tasas de motorización y niveles de congestión cada vez más altos. Diseñar intervenciones y políticas de alto impacto basados en evidencia será fundamental para atender estos desafíos. Por ello, el BID busca contratar los servicios de una consultoría para fortalecer las capacidades del Gobierno en el diseño de políticas de transporte de alto impacto basadas en evidencia.

#### **2. Objetivos**

El objetivo general de la consultoría es desarrollar un curso de Capacitación en Evaluación de Impacto, incluyendo una nivelación previa para los participantes. Se espera el desarrollo de conceptos teóricos referidos a los principios y características de las evaluaciones de impacto, a los métodos experimentales y no experimentales y al diseño e implementación de la evaluación. Asimismo, se espera la realización de ejercicios prácticos que acompañen los contenidos dictados.

### **3. Alcance de los Servicios**

Los consultores cumplirán con los siguientes servicios requeridos para el desarrollo exitoso de la consultoría:

- Desarrollar una propuesta de contenido y metodología para el desarrollo del curso de capacitación incluyendo contenidos teóricos solicitados y la realización de ejercicios prácticos.
- Dictar una jornada de nivelación.
- Dictar los módulos de capacitación con parte teórica y parte práctica en cada uno.
- Realizar una evaluación y retroalimentación a los participantes.

### **4. Actividades Clave**

Desarrollar la propuesta metodológica y de contenido final para la capacitación. Los consultores deberán contemplar como mínimo los siguientes contenidos para el curso:

- Módulo de nivelación para asegurar la homogeneidad del grupo capacitado en términos de formación estadística y de experiencia en el manejo de bases de datos
- Preguntas teóricas clave:
  - ✓ ¿Por qué evaluar? ¿Qué son las políticas basadas en evidencia? ¿En qué consiste la evaluación de impacto?
  - ✓ ¿Cómo evaluar? ¿Cómo formular las preguntas de evaluación? ¿Cómo elegir un método de evaluación de impacto?
  - ✓ Consideraciones éticas de las evaluaciones de impacto.
  - ✓ Evaluaciones de políticas públicas en América Latina
- Caja de herramientas y métodos:
  - ✓ Introducción a los métodos experimentales y no-experimentales de evaluación de impacto.
  - ✓ Introducción a los métodos estadísticos.
  - ✓ Diferencias en diferencias.
  - ✓ Diseño de Regresión Discontinua.
- Módulos de práctica

Apoyar en la definición de perfiles de participantes en la capacitación.

Dictar el curso de capacitación completo, incluyendo el desarrollo de los recursos necesarios (presentaciones, soportes, casos de estudio, ejercicios prácticos).

Evaluar los ejercicios de los participantes y proponer retroalimentación sobre los trabajos desarrollados, así como proporcionar indicaciones bibliográficas y referencias para complementar la capacitación.

Entregar un certificado de capacitación de los participantes.

Documentar el proceso en un informe final.

## **5. Resultados y Productos Esperados**

Los productos de la consultoría serán:

- Propuesta final de capacitación
- Horas de capacitación
- Informe final

## **6. Calendario del Proyecto e Hitos**

La consultoría se desarrollará según el calendario descrito a continuación:

<b>Fase</b>	<b>Duración</b>
<b>Propuesta final de capacitación</b>	<b>4 semanas</b>
<b>Implementación de la capacitación</b>	<b>8 semanas</b>
<b>Informe final</b>	<b>2 semanas</b>
<b>Total consultoría</b>	<b>14 semanas</b>

## **7. Requisitos de los Informes**

Los informes deberán ser entregados en idioma español, en medio magnético, y, preferiblemente en software sin limitaciones o restricciones para su uso y con carácter editable.

Los informes aceptados, previa verificación por parte del Banco, deberán ser entregados en la casilla [bidcolombia@iadb.org](mailto:bidcolombia@iadb.org) al Banco.

## **8. Criterios de aceptación**

Los productos serán aceptados previa verificación y aprobación por parte del Banco Interamericano de Desarrollo.

## **9. Otros Requisitos**

Calificación de la firma: Las firmas consultoras deberán proporcionar evidencia documentada que demuestren el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Personas Jurídicas, Unión Temporal entre Personas Jurídicas o Consorcio entre Personas Jurídicas que contengan dentro de su objeto social actividades relacionadas con las de este contrato.

Acreditar contratos ejecutados y recibidos a satisfacción por el contratante durante los últimos diez (10) años, cuyo objeto esté relacionado con el diseño de evaluaciones o análisis de impacto de políticas públicas y/o el desarrollo de capacitaciones en Evaluaciones de Impacto.

## **10. Supervisión e Informes**

La supervisión de la presente consultoría estará a cargo del equipo técnico del BID: Laureen Montes ([laureenm@iadb.org](mailto:laureenm@iadb.org)).

## **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 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.

<b>Plan de Pagos</b>	
<b><i>Entregables</i></b>	<b>%</b>
<i>Entregable 1. Propuesta final de capacitación</i>	30%
<i>Entregable 2. Informe final</i>	70%
<b>TOTAL</b>	100%