

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Programa para incrementar la seguridad ciudadana de las mujeres en el transporte urbano
▪ Número de CT:	RG-T2519
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	René Cortés (Jefe de Equipo, INE/TSP), Laura Jaitman (Jefe de Equipo Alterno, IFD/ICS), Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP), Andrea Monje Silva (SCL/GDI), Norma Peña (IFD/ICS), Lauren Murphy (CSC/CPR), Virginia Navas (INE/TSP) y Javier Jiménez (LEG/SGO).
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Referencia a la solicitud:	IDBDocs 39247145
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	16 de julio, 2014
▪ Beneficiario:	Usuarios de transporte urbano, particularmente mujeres; operadores del transporte urbano; y agencias encargadas de seguridad ciudadana en Área Metropolitana de Lima, Perú y en la Región Metropolitana de Asunción, Paraguay.
▪ Agencia Ejecutora:	BID
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	BID a través del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$350.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	N/A
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses ejecución / 30 meses desembolso
▪ Fecha de Inicio requerido:	5 de enero, 2015
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Consultores individuales y firmas locales e internacionales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP, en colaboración con IFD/ICS y SCL/GDI
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP en la sede
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Sector Prioritario GCI-9:	Política social favorable para la equidad y productividad

II. DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO/GARANTÍA ASOCIADO

2.1 Esta Cooperación Técnica (CT) de apoyo operativo está asociada a dos proyectos liderados por la División de Transporte (INE/TSP) del Banco, los proyectos son: (i) "Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno" (PR-L1044); y ii) "Construcción de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, Provincias de Lima y Callao, Departamento de Lima" (PE-L1147). Por un lado, el proyecto PR-L1044 fue aprobado en 2010 y se encuentra en la etapa de revisión por parte del Congreso de la Nación. Específicamente, el Componente 2 de este proyecto financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público (17 km) de pasajeros priorizando su desplazamiento en buses de alta capacidad a través de carriles exclusivos (*Bus Rapid Transit*, BRT) y la construcción de 27 estaciones en el sistema troncal. Por otro lado, el proyecto PE-L1147 financiará la

construcción de la Línea 2 (27 km) y un tramo de la Línea 4 (8 km) del metro subterráneo los cuales incluirán un total de 35 estaciones de Lima y Callao. A la fecha, el proyecto se encuentra en su fase final de planeación y se espera que la operación comience en el año 2016 con un tramo de 5 km que representará la construcción de 5 estaciones de metro. Se estima que para el año 2018, 15 km de la Línea 2 serán completados y se espera que para ese momento la operación de la Línea 1 y los 15 km de la Línea 2 acomoden a más de 300.000 pasajeros diarios. Ambos proyectos tienen como uno de sus objetivos principales mejorar la cobertura y la calidad del sistema de transporte público en la Región Metropolitana de Asunción (RMA) Paraguay y el Área Metropolitana de Lima (AML) Perú. La expansión y modernización del transporte público en ambas ciudades busca facilitar el desarrollo económico y el incremento de sus niveles de productividad, los cuales contribuirán al mejoramiento de las condiciones de vida de la población beneficiaria.

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 3.1 Los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43% de los viajes diarios en las 15 áreas metropolitanas analizadas en el estudio son hechos en transporte público¹. Sin embargo, los tipos de viajes varían mucho según las necesidades específicas de los diferentes tipos de usuarios. Las mujeres y los hombres usuarios tienen comportamientos de viajes distintos, por ejemplo, las mujeres tienden a hacer viajes más cortos y en horarios más variados por lo general relacionados a la doble jornada (trabajo productivo además de quehaceres domésticos como cuidado de los hijos y del hogar), mientras que los hombres hacen viajes más largos y generalmente durante la hora pico². Asimismo, características tales como las tarifas, la accesibilidad o el diseño arquitectónico afectan la decisión de viajar de hombres y mujeres de forma diferenciada³.
- 3.2 Varios estudios⁴ han demostrado que el nivel de inseguridad personal que perciben las mujeres, afectado por características tales como la falta de luz en las estaciones, calles solitarias en las inmediaciones de los transportes o vagones abarrotados, incide directamente en su decisión de viajar o no en transporte público. A su vez, el nivel de inseguridad puede estar determinado tanto por la incidencia de hechos de violencia en el transporte público (la situación real), como por la percepción de seguridad en el mismo. Al respecto, es importante resaltar que la percepción de inseguridad en Paraguay (55%) y Perú (52%) se encuentran entre las más altas de América Latina⁵. En Lima, el 50% de las mujeres consideran que la delincuencia y la inseguridad ciudadana es el segundo problema más importante del país después de la falta de empleo⁶. Por su parte, en Paraguay el 73% de las

¹ CAF (2010). Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. Caracas, Venezuela.

² Kuneida, M and A. Gautier (2007) *Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries*. GTZ. Eschborn, Germany.

³ Kuneida, M and A. Gautier (2007) *Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries*. GTZ. Eschborn, Germany.

⁴ Ver: Kennedy, B. (2011). *Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report*, London Borough of Hackney. London, UK.; and Babinard, J. (2011). *Transport Note 43 - Gender Transport Survey: An Overview*. World Bank. Washington, DC.

⁵ PNUD (2013). "[Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina](#)" en Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014.

⁶ [Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana \(2005\). Estudio de victimización en las ciudades de Lima, Arequipa, Cusco, Huamanga, Iquitos y Trujillo. Lima, Perú.](#)

mujeres considera probable o muy probable ser víctima de un delito⁷. En relación a los medios de transporte, existe poca información sobre los niveles de inseguridad y victimización, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por sexo. Sin embargo, una encuesta realizada en Lima encontró que el 60% de las mujeres ha sufrido acoso en el transporte público⁸. Asimismo, en Paraguay tres de cada cinco hurtos en el transporte público le ocurren a mujeres⁹. Otras encuestas hechas en la región permiten dimensionar la gravedad del problema al que se enfrentan las mujeres. Por ejemplo en Bogotá, el 64% de las mujeres señaló haber sido víctima de alguna agresión sexual en el transporte público¹⁰. Una encuesta en Guadalajara¹¹ identificó que el 62% de las mujeres tiene miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte público. Por su parte, en seis municipios de Brasil, la mayoría de las mujeres encuestadas afirmó tomar precauciones para evitar el asedio¹².

- 3.3 Lo anterior evidencia que tanto la percepción como la situación de inseguridad limitan o condicionan las opciones de transporte de las mujeres (por ejemplo, es probable que las mujeres eviten viajar de noche, no se bajan en estaciones que consideran inseguras y/o toman rutas alternas para llegar a sus hogares) afectando directamente su movilidad, su oportunidad de participar al igual que los hombres en actividades generadoras de empleo, acceso a servicios y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad. En este sentido, es importante que los sistemas de transporte urbano integren medidas que ayuden a incrementar el nivel de seguridad no solo en las estaciones y medios de transporte sino también en sus inmediaciones para así asegurar el acceso, uso y movilidad de todas y todos los habitantes de forma igualitaria.
- 3.4 Si bien el uso de Tecnologías de Información y Comunicación (TICs) para combatir la violencia contra las mujeres llama cada vez más la atención de investigadores y expertos¹³, las iniciativas¹⁴ que han sido realizadas hasta la fecha son por lo general de pequeña escala y en su mayoría se limitan a países desarrollados. Asimismo, muchas de estas iniciativas no han sido evaluadas rigurosamente aunque estudios observacionales apuntan a que su resultado es prometedor. En ese sentido, los TICs pueden ser una herramienta útil para los usuarios del transporte públicos, particularmente las mujeres, para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayudar.
- 3.5 El objetivo de esta CT es comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje en este, en especial de las mujeres. A través de esta información, se desarrollará y aplicará un sistema de información

⁷ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay.

⁸ [Thomson Reuters Foundation. "Most Dangerous Transport Systems for Women". London, 2014.](#)

⁹ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay.

¹⁰ [Encuesta a 17.399 habitantes de la capital \(2012\).](#)

¹¹ Encuesta a 4.600 usuarias de transporte público en Guadalajara "[La violencia sexual hacia las mujeres en el sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara](#)" (2010).

¹² [Charnequinha \(Cabo de Santo Agostinho – PE\), Passarinho \(Recife – PE\), Ibura \(Recife – PE\), Upanema \(Upanema – RN\), Heliópolis \(São Paulo – SP\), Maré \(Rio de Janeiro – RJ\). Linha de Base, Campanha Cidades Seguras para as Mulheres \(2014\).](#)

¹³ Ver: Meurn (2012) *The Role of Information Communications Technologies in Violence Prevention*; Association of Progressive Communications Women's Rights Programme Messina (2010). *Violence Against Women (VAW) in the Digital World: Emerging Issues, Challenges and Opportunities*.

¹⁴ Ver: Solymosi, R. (2014). *Mapping fear of crime dynamically on everyday transport*. JDIBrief Series. London: UCL Jill Dando Institute of Security and Crime Science.

piloto de seguridad ciudadana que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder y generar información relacionada al nivel de seguridad en el sistema transporte urbano y sus inmediaciones en la RMA y en el AML.

- 3.6 Para esta CT, se han seleccionado a la RMA y al AML debido a la existencia de los dos préstamos de transporte mencionados anteriormente (ver ¶ 2.1) puesto que se considera que el desarrollo de los pilotos permitirá prevenir la inseguridad y la victimización de las usuarias en estos nuevos medios de transporte desde su inicio. Asimismo, Lima y Asunción son unas de las ciudades más inseguras de la región (ver ¶ 3.2) por lo cual se considera oportuno realizar los pilotos en estas ciudades. Por otro lado, la CT ayudará a mejorar no solo la situación actual en los sistemas de transporte existentes en la RMA y el AML, sino que también aportará a la meta del Banco de diseñar operaciones enfocadas a mejorar la calidad del servicio al desarrollar un sistema de información piloto que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder a información actualizada sobre los niveles de victimización e inseguridad en el transporte y prevenir la ocurrencia de actos de violencia y delincuencia. Los sistemas de transporte seguros y de calidad contribuyen a la equidad de acceso y movilidad de la población, especialmente de las mujeres, adultos mayores y niños¹⁵.
- 3.7 Esta CT está enmarcada en “la Política Social Favorable para la Equidad y Productividad” del GCI-9 al responder a un problema que afecta mayormente a las mujeres y limita su acceso a actividades generadoras de ingresos y servicios sociales. Asimismo, la CT está alineada con: (i) el Marco Sectorial de Transporte (OP-1117-4) en su primera dimensión en tanto que promueve que “los países tengan infraestructura de transporte y de servicios de calidad con una cobertura amplia”; (ii) el Marco Sectorial de la Seguridad Ciudadana y Justicia (OP-1201-4), en su primera dimensión en tanto promueve que “jóvenes y mujeres en riesgo acceden a programas integrales y efectivos para la prevención y atención social del delito”; (iii) la Iniciativa de Seguridad Ciudadana (GN-2660), en particular con su pilar de “fortalecimiento de la información y análisis de seguridad” y de “gestión y evaluación”; y (iv) el Plan de Acción de Género (2011-2013) al “buscar oportunidades de inversión o trabajo analítico que permitan fomentar de forma directa la igualdad de género o el empoderamiento de las mujeres”.

IV. DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES Y PRESUPUESTO

La CT se implementará en tres etapas:

- 4.1 **Componente 1 – Diagnósticos de la situación y percepción de seguridad en el transporte público y sus inmediaciones y del acceso y uso de TICs (duración: seis meses).** A través de este componente, se apoyará el diseño de la metodología de intervención que determine las muestras a ser encuestadas e intervenidas, y de un instrumento de encuesta. Con esta metodología, se contratará a una firma consultora en ambos países para que aplique la encuesta de línea de base para conocer las necesidades y opiniones de hombres y mujeres en cuanto al uso de los medios de transporte urbano, su percepción de seguridad y victimización en estos y el acceso y uso de TICs. El diseño muestral incluirá tanto usuarios como no usuarios del transporte y utilizará metodologías estadísticas que permitan generar mayor información sobre: (i) los tipos y frecuencia de viajes que realizan los usuarios, y si viajan acompañados; (ii) las necesidades, preocupaciones y problemas que enfrentan los

¹⁵ Ver: Kuneida, M and A. Gautier (2007) *Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries*. GTZ. Eschborn, Germany.

usuarios de estos medios de transporte; (iii) la percepción de la seguridad en los distintos medios de transporte y cómo esto influye en las elecciones de transporte; (iv) la victimización en los medios de transporte o sus inmediaciones para caracterizar los delitos (tipo, agresor, víctima, lugar, hora, día, frecuencia, factores asociados, etc.); (v) la propensión a denunciar o denuncia efectiva ante las autoridades al ser víctima de un hecho delictivo; y (vi) el nivel de acceso a y uso de TICs (número de usuarios con celulares, acceso a internet, costos, frecuencia y tipo de uso, etc.). Una vez recolectada la información, se preparará un diagnóstico para ambos países en base a los resultados principales de las encuestas de línea de base y datos secundarios y estadísticas complementarios con el objetivo de entender la situación de seguridad en el transporte urbano, haciendo hincapié en la incidencia de esta situación en las mujeres y sus necesidades. Estos diagnósticos servirán de base para el segundo componente de la CT.

- 4.2 **Componente 2 – Diseño e implementación del sistema de información de seguridad ciudadana en el transporte público piloto (duración: 12 meses).** A través de este componente, se financiará la contratación de una firma consultora con experiencia en el desarrollo e implementación de TICs. Las actividades que la firma desarrollará incluyen: (i) identificar y desarrollar la plataforma tecnológica (por definir entre: aplicación, portal, mensajes de textos, puntos de ingreso y visualización de información, etc.) y base de datos (obtenidos a través de las encuestas de línea de base); (ii) implementar un piloto¹⁶ que permita probar la plataforma tecnológica en una muestra determinada de personas y recolectar la información generada por esta plataforma durante aproximadamente seis meses; y (iii) desarrollar dos planes de implementación (que incluirán un cronograma de implementación, actividades a desarrollar, actores claves para realizar las actividades, presupuesto, entre otros), uno para la RMA y otro para el AML, que sirvan de base para una posible expansión de la plataforma y la réplica en otras ciudades de la región. Al finalizar este periodo, se contará con un informe final que analice los datos recolectados por la plataforma, el alcance de esta (número de usuarios, número de entradas, frecuencia de uso, etc.), lecciones aprendidas, recomendaciones y conclusiones.
- 4.3 **Componente 3: Evaluación de la intervención (duración: seis meses).** Se realizará una evaluación que permita identificar el impacto causal del Componente 2 (uso de la plataforma tecnológica). El diseño de la evaluación se definirá una vez que se realicen los diagnósticos. En especial, se buscará identificar los cambios en el uso del transporte público así como la percepción de seguridad y la victimización en el transporte público y sus inmediaciones atribuibles a la intervención del piloto. Se utilizará como línea de base las encuestas del Componente 1, y se realizará unas encuestas de seguimiento al finalizar el piloto. El diseño e implementación de esta evaluación será liderado por el equipo del proyecto con apoyo del consultor principal (ver Componente 1).
- 4.4 **Resultados esperados.** Se espera que a través de esta CT se pueda: (i) desarrollar una metodología que permita entender la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano; y (ii) desarrollar una plataforma tecnológica que permita a los usuarios acceder y generar información sobre el nivel de seguridad en el transporte urbano con el objetivo de reducir el temor y número de agresiones e incrementar el uso del transporte (ver [Matriz de Resultados](#)).

¹⁶ Según los resultados obtenidos en la encuesta de línea de base, se definirá si el piloto se implementara tanto en Lima como en Asunción, o si solo se implementara en una ciudad.

- 4.5 Asimismo, se espera que el instrumento de la encuesta y los diagnósticos sirvan de ejemplo para otras ciudades que deseen recolectar información sobre la situación y percepción de seguridad en sus sistemas de transporte y la plataforma tecnológica permita la réplica del piloto en otras ciudades de la región.
- 4.6 **Presupuesto indicativo.** El costo total de la CT será de US\$350.000 financiado en su totalidad por el BID a través del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana (cuadro 1).

Cuadro 1 – Presupuesto Indicativo en Dólares de los Estados Unidos (US\$)

Actividades	Descripción	BID	Total
Consultoría 1 - Diagnósticos de la Percepción de Seguridad en el Transporte y del acceso y uso de TICs; y Diseño y coordinación de la Evaluación de la Intervención	Desarrollar el instrumento de la encuesta y realizar los cálculos de poder para seleccionar la muestra; preparación de dos diagnósticos (uno para Asunción y otro para Lima); analizar los resultados finales del piloto y preparar un informe final de evaluación en conjunto con el equipo de proyecto.	30.000	30.000
Consultoría 2 – Encuestas de Percepción de Seguridad en el Transporte y acceso y uso de TICs en Lima	Aplicar las encuestas de línea de base y seguimiento sobre percepción de seguridad en el transporte urbano y acceso y uso de TICs en AML, Perú.	120.000	120.000
Consultoría 3 – Encuestas de Percepción de Seguridad en el Transporte y acceso y uso de TICs en Asunción	Aplicar las encuestas de línea de base y seguimiento sobre percepción de seguridad en el transporte urbano y acceso y uso de TICs en RMA, Paraguay.	100.000	100.000
Consultoría 4 - Diseño e Implementación de la herramienta tecnológica	Desarrollar la plataforma tecnológica de seguridad ciudadana; implementar el piloto en Lima y en Asunción; desarrollar dos planes de implementación (uno para Lima y otro para Asunción); y elaborar el informe final.	90.000	90.000
Diseminación	Diseminación de resultados e imprevistos.	10.000	10.000
TOTAL		350.000	350.000

- 4.7 El jefe de equipo será responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de los miembros del equipo del proyecto. El monitoreo y la evaluación del proyecto estarán a cargo del equipo de proyecto y anualmente el equipo proveerá informes del progreso de los indicadores de esta CT al fondo.

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 El proyecto será ejecutado por el BID a través de la División de Transporte (INE/TSP), en colaboración con la División de Capacidad Institucional del Estado (IFD/ICS) y la División de Género y Diversidad (SLC/GDI). En la nueva Política del Banco para CT (GN-2470-2) se reconoce que el Banco puede administrar esta CT al contratar servicios de consultoría para realizar actividades de CT relacionada con la elaboración de productos no financieros. Al ser el BID el ejecutor del proyecto, se asegurará homogeneidad entre ambos países durante las etapas de diseño, implementación y evaluación del proyecto.
- 5.2 Para la selección y contratación de firmas consultoras, el equipo de proyecto aplicará las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9).

En el caso de contratos distintos a consultoría, se usaran los procedimientos y la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-20). Los productos de las consultorías desarrolladas en el marco de esta TC serán propiedad intelectual del BID, incluyendo el derecho de reproducción, distribución, difusión y publicación del trabajo en todos los idiomas, así como los trabajos derivados de los mismos.

- 5.3 El Viceministerio de Transporte de Paraguay, responsable por la gestión del sistema de transporte en la RMA, ha mostrado su interés en el proyecto (ver la carta de solicitud en la sección de anexos de este documento). La carta de solicitud proveniente de la agencia de transporte municipal del AML, Protransporte están en proceso. Asimismo, las cartas de no objeción del Ministerio de Finanzas del Perú y el Ministerio de Hacienda en Paraguay serán procesadas en cuanto se obtengan las cartas de solicitud de las agencias de transporte. Se prevé tener todas las cartas antes de enviar el documento a GCM.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 Uno de los principales riesgos de este proyecto que su diseño no tome en cuenta los límites de usar tecnología teniendo en cuenta que solo un porcentaje limitado de la población tienen acceso a la misma. En este sentido, será importante desarrollar el piloto pensando en diversos medios de implementación y difusión alternativos (mensajes de texto, líneas de teléfono, página web, puestos de información en ciertas estaciones de transporte, etc.). Para reducir el riesgo, la encuesta de línea de base prevé incluir una sección que permita recolectar información sobre el nivel de acceso a y uso de tecnología móvil para así usarla de base a la hora de la selección y diseño de la herramienta tecnológica.
- 6.2 Otro posible riesgo de este proyecto es que al finalizar la CT la plataforma tecnológica no sea sostenible por falta de recursos. Para responder a este riesgo, una vez finalizada la evaluación del piloto, la cual proveerá datos valiosos para demostrar la importancia de responder al problema de la inseguridad en el transporte que enfrentan las mujeres, el equipo de la CT buscará crear alianzas con socios estratégicos tales como la policía, las agencias de transporte y las secretarías de la mujer en el AML y en la RMA. Estos socios serán responsables por la financiación y administración de la plataforma una vez finalizada la CT.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 7.1 Ninguna.

VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 8.1 Esta operación no prevé ningún impacto social o ambiental, por lo tanto se clasifica como categoría "C" (ver [Safeguard Policy Filter Report](#) y [Safeguard Screening Form](#)).

ANEXOS REQUERIDOS:

Anexo I: Carta de Solicitud Viceministerio de Transporte de Paraguay, Carta de Solicitud de Protransporte de Lima, cartas de No Objeción del Gobierno de Perú y del Gobierno de Paraguay (en proceso, serán incluidas en el documento antes de enviar a GCM).

Anexo II: Términos de Referencia

Anexo III: Plan de Adquisiciones



Viceministerio de
TRANSPORTE

GOBIERNO NACIONAL
Construyendo Juntos Un Nuevo Rumbo

Asunción, 20 de noviembre de 2014.-

NOTA GVMT N° 280/2014

Señor

Ing. Rafael M. Acevedo Daunas, Especialista Sénior en Transporte

Banco Interamericano de Desarrollo

Presente

Ref.: *Cooperación Técnica RG-T2519.
Seguridad ciudadana en el transporte
urbano.*

Me dirijo a Usted, con relación al tema de referencia, a fin manifestar que hemos tomado conocimiento del interés del Banco en aprobar una Cooperación Técnica No Reembolsable, para el "Diseño de un programa para incrementar la seguridad ciudadana en el transporte urbano" (RG-T2519), a ser ejecutada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Como ente responsable del transporte en Paraguay, manifiesto por parte Viceministerio de Transporte nuestro interés en participar activamente en dicha CT, que complementa al proyecto "Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno" (PR-L1044), a nuestro cargo y que contribuirá a mejorar la efectividad del mismo para la ciudad de Asunción.

Estamos gestionando en este momento la no objeción por parte del Ministerio de Hacienda, esperando que con la presente nota puedan adelantarse los trámites internos del Banco para su aprobación.

Atentamente,



C.C.: Sr. Eduardo Almeida - Representante
Oscar Martínez Bustamante - Director de Crédito Público MOPC



Lima, 12 de diciembre de 2014

CARTA N° 013-2014-MML/IMPL/PD

Señor
FIDEL JARAMILLO
Representante del BID en Perú
Presente

Ref.: Cooperación Técnica RG-T2519
Seguridad ciudadana en el transporte urbano

De mi especial consideración:

Me dirijo a Usted, con relación al tema de referencia, a fin de manifestar que hemos tomado conocimiento del interés del Banco en aprobar una Cooperación Técnica (CT) No Reembolsable, para el "Programa para incrementar la seguridad ciudadana de las mujeres en el transporte urbano" (RG-T2519), a ser ejecutada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Como ente responsable del transporte urbano en el área metropolitana de Lima, manifiesto por parte de Protransporte nuestro interés en participar activamente en dicha CT, toda vez que complementará los proyectos de Transporte Urbano que viene implementando el Municipio de Lima como son los corredores complementarios, algunos de los cuales ya se encuentran en operación. Asimismo también permitirá complementar otros proyectos que vienen siendo impulsados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) como son la *Construcción de la Línea 2 y el Ramal 4 del Metro de Lima*, proyectos que de manera conjunta permitirán contribuir a mejorar la movilidad de la ciudad de Lima.

Me despido esperando que con la presente nota puedan adelantarse los trámites internos del Banco para su aprobación.

Atentamente,

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA



GUSTAVO GUERRA GARCIA PICASSO
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO



Asunción, *11 de diciembre* de 2014

M.H. N° 1402-

SEÑOR
EDUARDO ALMEIDA, REPRESENTANTE RESIDENTE
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
ASUNCIÓN, PARAGUAY

Tengo el agrado de dirigirme a usted para hacer referencia a su Nota CPR/C/ N° 2076 de fecha 12 de noviembre del año en curso (Exp. M.H. N° 91.528/2014), a través de la cual solicita la no objeción del Gobierno de la República del Paraguay a la propuesta de Cooperación Técnica No Reembolsable Regional para el “*Diseño de un programa para incrementar la seguridad ciudadana en el transporte urbano*”, por Dólares de los Estados Unidos de América Trescientos Cincuenta Mil (USD. 350.000.-).

Al respecto, de conformidad con lo establecido en el Artículo III, Sección 7 (b), del Convenio Constitutivo del Banco y en representación de la República del Paraguay, me permito manifestar la No Objeción a la citada propuesta de inversión.

Hago propicia esta oportunidad para saludarle con mi distinguida consideración.



Germán Rojas
GÉRMAN ROJAS IRIGOYEN
MINISTRO DE HACIENDA
GOBERNADOR POR PARAGUAY



CPEDocs # 39299521

Nº3229/2014

Lima, 17 de Diciembre de 2014

Rosa Lucila Herrera Costa
Directora Ejecutiva
Agencia Peruana de Cooperación Internacional
Av. José Pardo 261 Miraflores

Ref.: Solicitud de conformidad con la Cooperación Técnica “Programa para incrementar la seguridad ciudadana de las mujeres en el transporte urbano”

Estimada Señora Herrera,

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a la Cooperación Técnica No Reembolsable Regional (CT) “Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana de las Mujeres en el Transporte Urbano”, la cual será financiada con recursos del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana del Banco por el monto de US\$350,000.00. Cabe indicar que no existen recursos de contrapartida del Gobierno para esta operación.

El objetivo de esta CT es comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje en este, en especial de las mujeres. A través de esta información, se desarrollará y aplicará un sistema de información piloto de seguridad ciudadana que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder y generar información relacionada al nivel de seguridad en el sistema de transporte urbano y sus inmediaciones en la Región Metropolitana de Asunción (RMA) Paraguay y el Área Metropolitana de Lima (AML) Perú. Se han seleccionado a la RMA y al AML, debido a que Asunción y Lima están consideradas entre las ciudades más inseguras de la región por lo cual se considera oportuno realizar los pilotos en estas ciudades.

Por medio de la presente, y teniendo en cuenta el interés en participar del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, solicitamos la No Objeción por parte de la APCI al desarrollo de la CT. En caso de que el Gobierno tenga alguna observación a dicho financiamiento, le agradeceríamos nos lo comunique dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la presente. Mientras tanto, el BID continuará con la preparación de la CT y si no recibiese respuesta alguna de parte del Gobierno dentro del término mencionado, se considerará que está conforme y se procederá a presentar el financiamiento propuesto a las instancias internas del Banco para su aprobación.

Para mayor detalle adjuntamos la Carta N° 013-2014-MML/IMPL/PD del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima manifestando su interés en el desarrollo de la CT, así como el documento técnico que detalla su alcance.

Atentamente,



Masami Yamamori
Jefe de Operaciones

REGIONAL**Diseño de un Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana en el Transporte Urbano****RG-T2519****Desarrollo del Instrumento de la Encuesta, el Diagnóstico y la Evaluación Final del Proyecto****Términos de Referencia - Borrador****I. Antecedentes**

- 1.1 Los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044) y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” (PE-L1147) del Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID) tienen como objetivos mejorar la cobertura y la calidad del sistema de transporte público en la Región Metropolitana de Asunción (RMA) Paraguay y en el Área Metropolitana de Lima (AML) Perú, y expandir y modernizar el transporte público para facilitar el desarrollo económico y el incremento de la productividad, los cuales contribuirán al mejoramiento de las condiciones de vida de la población beneficiaria. Con esos objetivos en mente, el primer proyecto (PR-L1044), que fue aprobado en 2010, financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público (17 km) de pasajeros priorizando su desplazamiento en buses de alta capacidad a través de carriles exclusivos (*Bus Rapid Transit*, BRT) y la construcción de 27 estaciones en el sistema troncal. El segundo proyecto (PE-L1147) financiará la construcción de la Línea 2 (27 km) y un tramo de la Línea 4 (8 km) del metro subterráneo que incluirán un total de 35 estaciones en Lima y Callao. A la fecha, el proyecto en Perú se encuentra en su fase final de planeación y se espera que la operación comience en el año 2016 con un tramo de 5 km que representará la construcción de 5 estaciones de metro. La Línea 2 con 27 km (fases 1 y 2) espera acomodar más de 300.000 viajes diarios comenzando en el 2018.
- 1.2 Ambos proyectos son de gran importancia para la RMA y el AML por el impacto que tendrán en la movilidad de sus habitantes. De hecho, los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43 por ciento de los viajes diarios en las 15 áreas metropolitanas analizadas en el estudio son hechos en transporte público¹. Sin embargo, los tipos de viajes varían mucho según las necesidades específicas de los diferentes tipos de usuarios. Mujeres y hombres tienen comportamientos de viajes distintos, por ejemplo, las mujeres tienden a hacer viajes más cortos y en horarios más variados por lo general relacionados a la doble jornada (trabajo productivo además de quehacer domésticos como cuidado de los hijos y del hogar), mientras que los hombres hacen viajes más

¹ Corporación Andina de Fomento (2010). Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. Caracas, Venezuela.

largos y generalmente durante la hora pico². Asimismo, características tales como las tarifas, la accesibilidad o el diseño arquitectónico afectan la decisión de viajar de hombres y mujeres de forma diferenciada³.

- 1.3 Varios estudios⁴ han demostrado que el nivel de inseguridad personal que sienten las mujeres, afectado por características tales como la falta de luz en las estaciones, calles solitarias en las inmediaciones de los transportes o vagones abarrotados, incide directamente en su decisión de viajar o no en transporte público. A su vez, el nivel de inseguridad puede estar determinado tanto por la incidencia de hechos de violencia en el transporte público (la situación real), como por la percepción de seguridad en el mismo. Al respecto, es importante resaltar que la percepción de inseguridad en Paraguay (55%) y Perú (52%) se encuentran entre las más altas de América Latina⁵. En Lima, el 50% de las mujeres considera que la delincuencia y la inseguridad ciudadana es el segundo problema más importante del país después de la falta de empleo⁶. Por su parte, en Paraguay el 73% de las mujeres considera probable o muy probable ser víctima de un delito⁷. En relación a los medios de transporte, existe poca información sobre los niveles de inseguridad y victimización, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por sexo. Sin embargo, una encuesta realizada en Lima encontró que el 60% de las mujeres ha sufrido acoso en el transporte público⁸. Asimismo, en Paraguay tres de cada cinco hurtos en el transporte público le ocurren a mujeres⁹. Otras encuestas hechas en la región permiten dimensionar la gravedad del problema al que se enfrentan las mujeres. Por ejemplo, en Bogotá, el 64% de las mujeres señaló haber sido víctima de alguna agresión sexual en el transporte público¹⁰. Una encuesta realizada en la Ciudad de México encontró que a lo largo de su vida, 9 de cada 10 mujeres han sido víctima de alguna forma de violencia sexual en el transporte público¹¹. Otra encuesta aplicada en Guadalajara identificó que el 62% de las mujeres

² Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ.

³ Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ. Eschborn, Germany.

⁴ Ver: Eschborn, Germany; Kennedy, B. (2011). Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK.; and Babinard, J. (2011). Transport Note 43 - Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.

⁵ PNUD (2013). "[Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnostic y propuestas para America Latina](#)" en Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014.

⁶ [Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana \(2005\). Estudio de victimización en las ciudades de Lima, Arequipa, Cusco, Huamanga, Iquitos y Trujillo. Lima, Perú.](#)

⁷ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay.

⁸ Thomson Reuters Foundation. "Most Dangerous Transport Systems for Women". London, October 30, 2014 <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=results>

⁹ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay

¹⁰ Encuesta a 17.399 habitantes de la capital (2012). <http://www.noticiasrcn.com/nacional-bogota/preocupantes-cifras-acoso-mujeres-transmilenio>

¹¹ La violencia se expresa de diversas formas: piropos obscenos, manoseos, miradas lascivas, persecución con intenciones sexuales, entre otros. Para más detalles ver: Zermeño Núñez, Martha y al. (2009). La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. Secretaria de Desarrollo Social. México DF, México.

tiene miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte público¹². Por su parte, en seis municipios de Brasil, la mayoría de las mujeres encuestadas afirmó tomar precauciones para evitar el asedio¹³. Es así como tanto la percepción como la situación de inseguridad limita las opciones de transporte de las mujeres (por ejemplo, es probable que las mujeres evitan viajar de noche, no se bajan en estaciones que consideran inseguras y/o toman alternas rutas más largas pero seguras para llegar a sus hogares) y afecta directamente su movilidad, su oportunidad de participar en actividades generadoras de empleo y acceder a servicios, y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad. En este sentido, es importante que los sistemas de transporte integren medidas que ayuden a incrementar el nivel de seguridad no solo en las estaciones y medios de transporte sino también en sus inmediaciones para así asegurar el acceso, uso y movilidad de todas y todos los habitantes.

- 1.4 Si bien el uso de tecnologías de información y comunicación (TICs) para combatir la violencia contra las mujeres llama cada vez más la atención de investigadores y expertos¹⁴, las iniciativas¹⁵ que han sido realizadas hasta la fecha son por lo general de pequeña escala y en su mayoría se limitan a países desarrollados. Asimismo, muchas de estas iniciativas no han sido evaluadas rigurosamente aunque estudios observacionales apuntan a que su resultado es prometedor. En ese sentido, los TICs pueden ser una herramienta útil para los usuarios del transporte públicos, particularmente las mujeres, para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayudar.
- 1.5 En ese sentido, el BID, a través del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana, está financiando y ejecutando un Cooperación Técnica (CT) que tiene como objetivo principal comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje en este, en especial de las mujeres. A través de esta información, se desarrollará y aplicará un sistema de información piloto de seguridad ciudadana que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder y generar información relacionada al nivel de seguridad en el sistema transporte urbano y sus inmediaciones en la RMA y en el AML. Esta CT apoyará a alcanzar el objetivo de los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” de mejorar la calidad del servicio a

¹² Encuesta a 4,600 usuarias de transporte público en Guadalajara "La violencia sexual hacia las mujeres en el sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara" (2010). <http://www.oem.com.mx/eloccidental/notas/n1539461.htm>

¹³ Charnequinha (Cabo de Santo Agostinho – PE), Passarinho (Recife – PE), Ibura (Recife – PE), Upanema (Upanema – RN), Heliópolis (São Paulo – SP), Maré (Rio de Janeiro – RJ). Linha de Base, Campanha Cidades Seguras para as Mulheres (2014) http://www.actionaid.org.br/sites/files/actionaid/linha_de_base_webv.pdf

¹⁴ Ver: Meurn (2012) The Role of Information Communications Technologies in Violence Prevention; Association of Progressive Communications Women’s Rights Programme Messina (2010). Violence Against Women (VAW) in the Digital World: Emerging Issues, Challenges and Opportunities.

¹⁵ Ver: Solymosi, R. (2014). Mapping fear of crime dynamically on everyday transport. JDiBrief Series. London: UCL Jill Dando Institute of Security and Crime Science.

través de la recolección de información sobre los niveles de victimización e inseguridad y el desarrollo de un sistema de información piloto que ayude reducir el problema latente de la inseguridad en los medios de transporte y sus inmediaciones. Los sistemas de transporte seguros y de calidad contribuyen a la equidad de acceso y movilidad de la población, especialmente de las mujeres, adultos mayores y niños.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es analizar cuál es la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano, y el acceso y uso de TICs en la RMA y el AML, haciendo hincapié en la situación de las mujeres, para así poder desarrollar y evaluar una herramienta que permita a los usuarios acceder y generar información sobre el nivel de seguridad en el transporte urbano.
- 2.2 Los objetivos específicos de la consultoría son los siguientes:
 - a. Desarrollar una metodología para la implementación de la encuesta de línea de base y de seguimiento (incluyendo el instrumento de la encuesta y los cálculos de poder para definir el tamaño de la muestra a ser encuestada e intervenida).
 - b. Supervisar el trabajo de la firma consultora encargada de implementar la encuesta de línea de base y seguimiento.
 - c. Realizar un diagnóstico para cada una de las ciudades del Proyecto que recoja los resultados principales de la encuesta de línea de base.
 - d. Una vez finalizado el piloto, preparar un informe final de la evaluación del proyecto.

III. Actividades

- 3.1 Para el desarrollo de la metodología para la implementación de las encuestas, el consultor deberá realizar las siguientes actividades:
 - a. Desarrollar el instrumento de encuesta que incluya preguntas para los siguientes temas: i) los tipos y frecuencia de viajes que realizan los usuarios, y si viajan acompañados; ii) las necesidades, preocupaciones y problemas que enfrentan los usuarios de estos medios de transporte; iii) la percepción de la seguridad en los distintos medios de transporte y cómo esto influye en las elecciones de transporte; iv) la victimización en los medios de transporte o sus inmediaciones para caracterizar los delitos (tipo, agresor, víctima, lugar, hora, día, frecuencia, factores asociados, etc.); v) la propensión a denunciar o denuncia efectiva ante las autoridades al ser víctima de un hecho delictivo; y vi) el nivel de acceso a y uso de TICs. La encuesta también debe incluir una sección que permita recoger datos socio-económicos de los encuestados, haciendo hincapié en una desagregación de todos los datos por sexo. La encuesta no puede tener una duración de no más de 30 minutos.

- b. Realizar los cálculos de poder para determinar el tamaño de la muestra a ser encuestada (para la línea de base como para el seguimiento) e intervenida tanto para la RMA como para el AML.
 - c. Una vez se cuente con el instrumento y los cálculos de poder, preparar un documento que describa la metodología a ser aplicada para la implementación de las encuestas en ambos países.
 - d. Presentar la metodología y el instrumento al equipo del BID para su aprobación. En caso el BID tuviese comentarios o recomendara cambios a los documentos, el consultor deberá reflejarlos e incluirlos antes de presentar las versión finales de estos.
 - e. Realizar modificaciones o cambios al instrumento si durante las prueba piloto de la encuesta se registraran problemas con el mismo.
- 3.2 El consultor apoyará al BID en la supervisión e implementación de las encuestas de línea de base y seguimiento a ser realizada por las firmas consultoras en la RMA y el AML. Para esto, el consultor acompañará a una de las firmas durante la prueba piloto de la encuesta y los primeros dos días del levantamiento de la encuesta en uno de los dos países (a ser determinado posteriormente) para asegurarse que la metodología está siendo respetada, y para responder a las preguntas que tuviesen los equipos de campo.
- 3.3 Para la preparación de los Diagnósticos, el consultor deberá realizar las siguientes actividades:
- a. Hacer una revisión de la literatura sobre estudios realizados sobre percepción de seguridad en sistemas de transporte, así como de acceso a y uso de TICs, con mayor énfasis en estudios realizados en la RMA y el AML, pero también en otras ciudades de América Latina.
 - b. Buscar datos y otras encuestas que permitan complementar los datos levantados en la línea de base en los siguientes temas: i) características de viajes en medios de transporte urbano; ii) percepción de seguridad y victimización en los espacios públicos, con mayor énfasis en los sistemas de transporte público; y iii) nivel de acceso, uso y cobertura de TICs. Se debe tratar de conseguir datos desagregados por sexo en la medida de lo posible.
 - c. Analizar los datos recolectados en las dos encuestas de línea de base y presentar los resultados de cada una de esta en dos diagnósticos, uno para la RMA y otro para el AML. Los diagnósticos no deben tener más de 25 páginas cada uno y deben incluir:
 - i. Una revisión de encuestas o estudios similares que permitan contextualizar el proyecto.
 - ii. Los resultados principales de las encuestas, haciendo hincapié en las diferencias de género.

- iii. Las lecciones aprendidas sobre la metodología de implementación de las encuestas.
 - iv. Las recomendaciones para el desarrollo de la herramienta tecnológica que permita poner en marcha un sistema de información de seguridad ciudadana piloto
 - v. Las conclusiones
- 3.4 Una vez finalizado el piloto y se tengan los resultados de las encuestas de seguimiento, el consultor deberá realizar un informe final de evaluación. El informe deberá incluir:
- i. Una revisión de la literatura sobre proyectos y estudios similares a este.
 - ii. La evaluación final de los pilotos y los impactos de esta los niveles de percepción de seguridad de la población intervenida, haciendo hincapié en las diferencias de género.
 - iii. Las lecciones aprendidas del piloto y recomendaciones para posibles réplicas de esta en otras ciudades de la región.
 - iv. Las conclusiones finales del proyecto

IV. Productos Esperados

- 4.1 Los productos de la consultoría serán:
- a. Un plan de trabajo.
 - b. La metodología de implementación de las encuestas de línea de base y de seguimiento para la RMA y el AML. Esta metodología deberá incluir el instrumento de la encuesta y los cálculos de poder para definir las muestras a encuestar e intervenir en ambos países.
 - c. Los diagnósticos para la RML y el AML con el análisis de resultados de la encuesta de línea de base.
 - d. El informe final de la evaluación del proyecto.
- 4.2 Los productos de la presente consultoría serán propiedad intelectual del BID, incluyendo el derecho de reproducción, distribución, difusión y publicación del trabajo en todos los idiomas, así como los trabajos derivados de los mismos.

V. Cronograma de Pagos

- 5.1 La forma de pago se describe a continuación:
- a. 10% contra la entrega y aprobación del producto a (sección IV).
 - b. 30% contra la entrega y aprobación del producto b (sección IV).
 - c. 40% contra la entrega y aprobación del producto c (sección IV).
 - d. 20% contra la entrega y aprobación del producto d (sección IV).

VI. Características de la Consultoría Coordinación

- 6.1 Tipo de consultoría: consultor individual
- 6.2 Duración: 45 días discontinuos sobre un periodo de 18 meses.
- 6.3 Lugar de trabajo: local, con viajes a Perú y/o Paraguay
- 6.4 Calificaciones:
 - a. Estudios de postgrado en Economía u otras ciencias sociales, de preferencia con doctorado en Economía.
 - b. Al menos 6 años de experiencia en proyectos de desarrollo y al menos 4 años de experiencia en temas de género y/o seguridad ciudadana.
 - c. Capacidad para trabajar de cerca con diferentes equipos.
 - d. Capacidad analítica fuerte.
 - e. Experiencia diseñando, coordinando y analizando investigaciones cuantitativas y cualitativas.
 - f. De preferencia con experiencia trabajando en Perú y/o Paraguay.
 - g. Idioma materno español.

VII. Coordinación

- 7.1 El jefe de equipo, Rene Cortes (INE/TSP), y la co-jefe de equipo, Laura Jaitman (IFD/ICS), estarán a cargo de la coordinación de esta consultoría.

REGIONAL**Diseño de un Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana en el Transporte Urbano****RG-T2519****Aplicación de la Línea de Base y Seguimiento en el Área Metropolitana de Lima, Perú****Términos de Referencia - Borrador****I. Antecedentes**

- 1.1 Los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044) y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” (PE-L1147) del Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID) tienen como objetivos mejorar la cobertura y la calidad del sistema de transporte público en la Región Metropolitana de Asunción (RMA) Paraguay y en el Área Metropolitana de Lima (AML) Perú , y expandir y modernizar el transporte público para facilitar el desarrollo económico y el incremento de la productividad, los cuales contribuirán al mejoramiento de las condiciones de vida de la población beneficiaria. Con esos objetivos en mente, el primer proyecto (PR-L1044), que fue aprobado en 2010, financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público (17 km) de pasajeros priorizando su desplazamiento en buses de alta capacidad a través de carriles exclusivos (Bus Rapid Transit, BRT) y la construcción de 27 estaciones en el sistema troncal. El segundo proyecto (PE-L1147) financiará la construcción de la Línea 2 (27 km) y un tramo de la Línea 4 (8 km) del metro subterráneo que incluirán un total de 35 estaciones en Lima y Callao. A la fecha, el proyecto en Perú se encuentra en su fase final de planeación y se espera que la operación comience en el año 2016 con un tramo de 5 km que representará la construcción de 5 estaciones de metro. La Línea 2 con 27 km (fases 1 y 2) espera acomodar más de 300.000 viajes diarios comenzando en el 2018.
- 1.2 Ambos proyectos son de gran importancia para la RMA y el AML por el impacto que tendrán en la movilidad de sus habitantes. De hecho, los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43 por ciento de los viajes diarios en las 15 áreas metropolitanas analizadas en el estudio son hechos en transporte público.¹⁶ Sin embargo, los tipos de viajes varían mucho según las necesidades específicas de los diferentes tipos de usuarios. Mujeres y hombres tienen comportamientos de viajes distintos, por ejemplo, las mujeres tienden a hacer viajes más cortos y en horarios más variados por lo general relacionados a la doble jornada (trabajo productivo además de quehacer domésticos como cuidado de los hijos y del hogar), mientras que los hombres hacen viajes más

¹⁶ Corporación Andina de Fomento (2010). Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. Caracas, Venezuela.

largos y generalmente durante la hora pico.¹⁷ Asimismo, características tales como las tarifas, la accesibilidad o el diseño arquitectónico afectan la decisión de viajar de hombres y mujeres de forma diferenciada.¹⁸

- 1.3 Varios estudios¹⁹ han demostrado que el nivel de inseguridad personal que sienten las mujeres, afectado por características tales como la falta de luz en las estaciones, calles solitarias en las inmediaciones de los transportes o vagones abarrotados, incide directamente en su decisión de viajar o no en transporte público. A su vez, el nivel de inseguridad puede estar determinado tanto por la incidencia de hechos de violencia en el transporte público (la situación real), como por la percepción de seguridad en el mismo. Al respecto, es importante resaltar que la percepción de inseguridad en Paraguay (55%) y Perú (52%) se encuentran entre las más altas de América Latina²⁰. En Lima, el 50% de las mujeres considera que la delincuencia y la inseguridad ciudadana es el segundo problema más importante del país después de la falta de empleo²¹. Por su parte, en Paraguay el 73% de las mujeres considera probable o muy probable ser víctima de un delito²². En relación a los medios de transporte, existe poca información sobre los niveles de inseguridad y victimización, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por sexo. Sin embargo, una encuesta realizada en Lima encontró que el 60% de las mujeres ha sufrido acoso en el transporte público²³. Asimismo, en Paraguay tres de cada cinco hurtos en el transporte público le ocurren a mujeres²⁴. Otras encuestas hechas en la región permiten dimensionar la gravedad del problema al que se enfrentan las mujeres. Por ejemplo, en Bogotá, el 64% de las mujeres señaló haber sido víctima de alguna agresión sexual en el transporte público.²⁵ Asimismo, otra encuesta realizada en la Ciudad de México encontró que a lo largo de su vida, 9 de cada 10 mujeres han sido víctima de alguna forma de violencia sexual en el transporte público.²⁶ Otra encuesta aplicada en Guadalajara identificó que el 62% de

¹⁷ Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ.

¹⁸ Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ. Eschborn, Germany.

¹⁹ Ver: Eschborn, Germany; Kennedy, B. (2011). Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK.; and Babinard, J. (2011). Transport Note 43 - Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.

²⁰ PNUD (2013). "[Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina](#)" en Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014.

²¹ [Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana \(2005\). Estudio de victimización en las ciudades de Lima, Arequipa, Cusco, Huamanga, Iquitos y Trujillo. Lima, Perú.](#)

²² Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay.

²³ Thomson Reuters Foundation. "Most Dangerous Transport Systems for Women". London, October 30, 2014 <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=results>

²⁴ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay

²⁵ Encuesta a 17.399 habitantes de la capital (2012). <http://www.noticiasrcn.com/nacional-bogota/preocupantes-cifras-acoso-mujeres-transmilenio>

²⁶ La violencia se expresa de diversas formas: piropos obscenos, manoseos, miradas lascivas, persecución con intenciones sexuales, entre otros. Para más detalles ver: Zermeño Núñez, Martha y al. (2009). La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. Secretaria de Desarrollo Social. México DF, México.

las mujeres tiene miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte público.²⁷ Por su parte, en seis municipios de Brasil, la mayoría de las mujeres encuestadas afirmó tomar precauciones para evitar el asedio.²⁸ Es así como tanto la percepción como la situación de inseguridad limita las opciones de transporte de las mujeres (por ejemplo, es probable que las mujeres evitan viajar de noche, no se bajan en estaciones que consideran inseguras y/o toman alternas rutas más largas pero seguras para llegar a sus hogares) y afecta directamente su movilidad, su oportunidad de participar en actividades generadoras de empleo y acceder a servicios, y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad. En este sentido, es importante que los sistemas de transporte integren medidas que ayuden a incrementar el nivel de seguridad no solo en las estaciones y medios de transporte sino también en sus inmediaciones para así asegurar el acceso, uso y movilidad de todas y todos los habitantes.

- 1.4 Si bien el uso de tecnologías de información y comunicación (TICs) para combatir la violencia contra las mujeres llama cada vez más la atención de investigadores y expertos²⁹, las iniciativas³⁰ que han sido realizadas hasta la fecha son por lo general de pequeña escala y en su mayoría se limitan a países desarrollados. Asimismo, muchas de estas iniciativas no han sido evaluadas rigurosamente aunque estudios observacionales apuntan a que su resultado es prometedor. En ese sentido, los TICs pueden ser una herramienta útil para los usuarios del transporte públicos, particularmente las mujeres, para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayudar.
- 1.5 En ese sentido, el BID, a través del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana, está financiando y ejecutando un Cooperación Técnica (CT) que tiene como objetivo principal comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje en este, en especial de las mujeres. A través de esta información, se desarrollará y aplicará un sistema de información piloto de seguridad ciudadana que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder y generar información relacionada al nivel de seguridad en el sistema transporte urbano y sus inmediaciones en la RMA y en el AML. Esta CT apoyará a alcanzar el objetivo de los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” de mejorar la calidad del servicio a través de la recolección de información sobre los niveles de victimización e

²⁷ Encuesta a 4,600 usuarias de transporte público en Guadalajara "La violencia sexual hacia las mujeres en el sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara" (2010).

²⁸ Charnequinha (Cabo de Santo Agostinho – PE), Passarinho (Recife – PE), Ibura (Recife – PE), Upanema (Upanema – RN), Heliópolis (São Paulo – SP), Maré (Rio de Janeiro – RJ). Linha de Base, Campanha Cidades Seguras para as Mulheres (2014)

http://www.actionaid.org.br/sites/files/actionaid/linha_de_base_webv.pdf

²⁹ Ver: Meurn (2012) The Role of Information Communications Technologies in Violence Prevention; Association of Progressive Communications Women's Rights Programme Messina (2010). Violence Against Women (VAW) in the Digital World: Emerging Issues, Challenges and Opportunities.

³⁰ Ver: Solymosi, R. (2014). Mapping fear of crime dynamically on everyday transport. JDiBrief Series. London: UCL Jill Dando Institute of Security and Crime Science.

inseguridad y el desarrollo de un sistema de información piloto que ayude reducir el problema latente de la inseguridad en los medios de transporte y sus inmediaciones. Los sistemas de transporte seguros y de calidad contribuyen a la equidad de acceso y movilidad de la población, especialmente de las mujeres, adultos mayores y niños.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es recolectar datos cuantitativos sobre la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano, y el acceso y uso de TICs, que sirva de base para desarrollar y evaluar una herramienta que permita a los usuarios acceder y generar información sobre el nivel de seguridad en el transporte urbano en el AML.
- 2.2 Los objetivos específicos de la consultoría son los siguientes:
 - a. Llevar a cabo una encuesta de línea de base y una de seguimiento sobre la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano y el acceso y uso de TICs en el AML.
 - b. Presentar una base de datos con los resultados tanto de la encuesta de línea de base como la de seguimiento.
 - c. Realizar un informe final de campo.

III. Actividades

- 3.1 Coordinar con el consultor principal los temas principales a ser levantados por la encuesta y la metodología de campo a ser utilizada.
- 3.2 Preparar un plan de trabajo detallado con un cronograma de las actividades a ser realizadas durante la consultoría en coordinación con el consultor principal y el BID.
- 3.3 Revisar el instrumento de la encuesta desarrollada por el consultor principal y, de ser necesario, proponer cambios para adaptarla a la realizada del campo. La encuesta incluirá preguntas relacionadas a:
 - a. Perfil socio-económico de los encuestados.
 - b. Los tipos y frecuencia de los viajes que realizando los usuarios, y si viajan acompañados.
 - c. Las necesidades, preocupación y problemas que enfrentan los usuarios de estos medios de transporte.
 - d. La percepción de la seguridad en los distintos medios de transporte y como esto influye en las elecciones de transporte.
 - e. La victimización en los medios de transporte y sus inmediaciones para caracterizar los delitos (tipo, agresor, víctima, lugar, hora, día, frecuencia, factores asociados, etc.).
 - f. La propensión a denunciar o denuncia efectiva ante las autoridades al ser víctimas de un hecho delictivo.

- g. El nivel de acceso a y uso de TICs.
- 3.4 Realizar una piloto que permita testear el instrumento (tanto las preguntas como su duración y pertinencia) y, de ser necesario, hacer cambios en el instrumento en coordinación con el consultor principal. Presentar un resumen del piloto (de no más de 5 páginas)
- 3.5 Llevar a cabo la encuesta de línea de base siguiendo la metodología de implementación (incluyendo el tamaño de la muestra a ser encuestada) proporcionada por el consultor principal y aprobada previamente por el BID.
- 3.6 Transcribir y codificar (de preferencia en STATA) los datos cuantitativos recolectados en la línea de base y presentar una base de datos limpia. El análisis de los datos será responsabilidad del consultor principal pero la firma consultora deberá ayudar a responder y corregir cualquier problema que surja durante este proceso de análisis.
- 3.7 Realizar la encuesta de seguimiento aproximadamente 8 meses después de la realización de la encuesta de línea de base.
- 3.8 Al igual que se hizo después de la línea de base, transcribir y codificar (de preferencia en STATA) los datos cuantitativos recolectados durante la encuesta de seguimiento y presentar una base de datos limpia. El análisis de los datos será responsabilidad del consultor principal pero la firma consultora deberá ayudar a responder y corregir cualquier problema que surja durante este proceso de análisis.
- 3.9 Una vez finalizada la actividad 3.8, preparar un informe final (de no más de 20 páginas) que incluya:
- Un resumen que describa las actividades principales realizadas durante la consultoría (que incluya el cronograma de plan de trabajo, un mapa del área de implementación de las encuestas, el presupuesto, etc.).
 - Lecciones aprendidas de campo, incluyendo las dificultades encontradas en campo.
 - Recomendaciones para futuras implementaciones
 - Conclusiones

IV. Productos Esperados

- 4.1 Los productos de la consultoría serán:
- Un plan de trabajo con un cronograma.
 - El resumen de la encuesta piloto.
 - La base de datos de la encuesta de línea de base.
 - La base de datos de la encuesta de seguimiento.
 - El informe final.

- 4.2 Los productos de la presente consultoría serán propiedad intelectual del BID, incluyendo el derecho de reproducción, distribución, difusión y publicación del trabajo en todos los idiomas, así como los trabajos derivados de los mismos.

V. Cronograma de Pagos

- 5.1 La forma de pago se describe a continuación:
- a. 20% contra la entrega y aprobación del producto a (sección IV).
 - b. 25% contra la entrega y aprobación del producto b (sección IV).
 - c. 25% contra la entrega y aprobación del producto c (sección IV).
 - d. 20% contra la entrega y aprobación del producto d (sección IV).
 - e. 10% contra la entrega y aprobación del producto e (sección IV).

VI. Características de la Consultoría Coordinación

- 6.1 Tipo de consultoría: firma consultora.
- 6.2 Lugar de trabajo: Lima, Perú
- 6.3 Calificaciones:
- a. Un mínimo de 5 años de experiencia en recolección de datos cuantitativos en Perú.
 - b. Preferentemente, experiencia en recolección de datos en proyectos de temas sociales (género, seguridad ciudadana).
 - c. Asignar un empleado senior (más de 6 años de experiencia profesional en el tema) como supervisor de campo y con experiencia en el levantamiento de datos cuantitativos en temas sociales.
 - d. Contar con empleados capacitados en la recolección y con experiencia en trabajo de campo.
 - e. Contar con un equipo con experiencia en la transcripción y codificación de datos cuantitativos y de preferencia en el manejo de STATA.

VII. Coordinación

- 7.1 El jefe de equipo, Rene Cortes (INE/TSP), y la co-jefe de equipo, Laura Jaitman (IFD/ICS), estarán a cargo de la coordinación de esta consultoría.

REGIONAL**Diseño de un Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana en el Transporte Urbano****RG-T2519****Aplicación de la Línea de Base y Seguimiento en la Región Metropolitana de Asunción, Paraguay****Términos de Referencia - Borrador****I. Antecedentes**

- 1.1 Los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044) y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” (PE-L1147) del Banco Inter-American de Desarrollo (BID) tienen como objetivos mejorar la cobertura y la calidad del sistema de transporte público en la Región Metropolitana de Asunción (RMA) Paraguay y en el Área Metropolitana de Lima (AML) Perú , y expandir y modernizar el transporte público para facilitar el desarrollo económico y el incremento de la productividad, los cuales contribuirán al mejoramiento de las condiciones de vida de la población beneficiaria. Con esos objetivos en mente, el primer proyecto (PR-L1044), que fue aprobado en 2010, financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público (17 km) de pasajeros priorizando su desplazamiento en buses de alta capacidad a través de carriles exclusivos (Bus Rapid Transit, BRT) y la construcción de 27 estaciones en el sistema troncal. El segundo proyecto (PE-L1147) financiará la construcción de la Línea 2 (27 km) y un tramo de la Línea 4 (8 km) del metro subterráneo que incluirán un total de 35 estaciones en Lima y Callao. A la fecha, el proyecto en Perú se encuentra en su fase final de planeación y se espera que la operación comience en el año 2016 con un tramo de 5 km que representará la construcción de 5 estaciones de metro. La Línea 2 con 27 km (fases 1 y 2) espera acomodar más de 300.000 viajes diarios comenzando en el 2018.
- 1.2 Ambos proyectos son de gran importancia para la RMA y el AML por el impacto que tendrán en la movilidad de sus habitantes. De hecho, los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43 por ciento de los viajes diarios en las 15 áreas metropolitanas analizadas en el estudio son hechos en transporte público.³¹ Sin embargo, los tipos de viajes varían mucho según las necesidades específicas de los diferentes tipos de usuarios. Mujeres y hombres tienen comportamientos de viajes distintos, por ejemplo, las mujeres tienden a hacer viajes más cortos y en horarios más variados por lo general relacionados a la doble jornada (trabajo productivo además de quehacer domésticos como cuidado de los hijos y del hogar), mientras que los hombres hacen viajes más

³¹ Corporación Andina de Fomento (2010). Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. Caracas, Venezuela.

largos y generalmente durante la hora pico.³² Asimismo, características tales como las tarifas, la accesibilidad o el diseño arquitectónico afectan la decisión de viajar de hombres y mujeres de forma diferenciada.³³

- 1.3 Varios estudios³⁴ han demostrado que el nivel de inseguridad personal que sienten las mujeres, afectado por características tales como la falta de luz en las estaciones, calles solitarias en las inmediaciones de los transportes o vagones abarrotados, incide directamente en su decisión de viajar o no en transporte público. A su vez, el nivel de inseguridad puede estar determinado tanto por la incidencia de hechos de violencia en el transporte público (la situación real), como por la percepción de seguridad en el mismo. Al respecto, es importante resaltar que la percepción de inseguridad en Paraguay (55%) y Perú (52%) se encuentran entre las más altas de América Latina³⁵. En Lima, el 50% de las mujeres considera que la delincuencia y la inseguridad ciudadana es el segundo problema más importante del país después de la falta de empleo³⁶. Por su parte, en Paraguay el 73% de las mujeres considera probable o muy probable ser víctima de un delito³⁷. En relación a los medios de transporte, existe poca información sobre los niveles de inseguridad y victimización, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por sexo. Sin embargo, una encuesta realizada en Lima encontró que el 60% de las mujeres ha sufrido acoso en el transporte público³⁸. Asimismo, en Paraguay tres de cada cinco hurtos en el transporte público les ocurren a mujeres³⁹. Otras encuestas hechas en la región permiten dimensionar la gravedad del problema al que se enfrentan las mujeres. Por ejemplo, en Bogotá, el 64% de las mujeres señaló haber sido víctima de alguna agresión sexual en el transporte público.⁴⁰ Asimismo, otra encuesta realizada en la Ciudad de México encontró que a lo largo de su vida, 9 de cada 10 mujeres han sido víctima de alguna forma de violencia sexual en el transporte público.⁴¹ Otra encuesta aplicada en Guadalajara identificó que el 62% de

³² Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ.

³³ Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ. Eschborn, Germany.

³⁴ Ver: Eschborn, Germany; Kennedy, B. (2011). Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK.; and Babinard, J. (2011). Transport Note 43 - Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.

³⁵ PNUD (2013). "[Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnostic y propuestas para America Latina](#)" en Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014.

³⁶ [Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana \(2005\). Estudio de victimización en las ciudades de Lima, Arequipa, Cusco, Huamanga, Iquitos y Trujillo. Lima, Perú.](#)

³⁷ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay.

³⁸ Thomson Reuters Foundation. "Most Dangerous Transport Systems for Women". London, October 30, 2014 <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=results>

³⁹ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay

⁴⁰ Encuesta a 17.399 habitantes de la capital (2012). <http://www.noticiasrcn.com/nacional-bogota/preocupantes-cifras-acoso-mujeres-transmilenio>

⁴¹ La violencia se expresa de diversas formas: piropos obscenos, manoseos, miradas lascivas, persecución con intenciones sexuales, entre otros. Para más detalles ver: Zermeño Núñez, Martha y al. (2009). La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. Secretaría de Desarrollo Social. México DF, México.

las mujeres tiene miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte público.⁴² Por su parte, en seis municipios de Brasil, la mayoría de las mujeres encuestadas afirmó tomar precauciones para evitar el asedio.⁴³ Es así como tanto la percepción como la situación de inseguridad limita las opciones de transporte de las mujeres (por ejemplo, es probable que las mujeres evitan viajar de noche, no se bajan en estaciones que consideran inseguras y/o toman alternas rutas más largas pero seguras para llegar a sus hogares) y afecta directamente su movilidad, su oportunidad de participar en actividades generadoras de empleo y acceder a servicios, y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad. En este sentido, es importante que los sistemas de transporte integren medidas que ayuden a incrementar el nivel de seguridad no solo en las estaciones y medios de transporte sino también en sus inmediaciones para así asegurar el acceso, uso y movilidad de todas y todos los habitantes.

- 1.4 Si bien el uso de tecnologías de información y comunicación (TICs) para combatir la violencia contra las mujeres llama cada vez más la atención de investigadores y expertos⁴⁴, las iniciativas⁴⁵ que han sido realizadas hasta la fecha son por lo general de pequeña escala y en su mayoría se limitan a países desarrollados. Asimismo, muchas de estas iniciativas no han sido evaluadas rigurosamente aunque estudios observacionales apuntan a que su resultado es prometedor. En ese sentido, los TICs pueden ser una herramienta útil para los usuarios del transporte públicos, particularmente las mujeres, para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayudar.
- 1.5 En ese sentido, el BID, a través del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana, está financiando y ejecutando un Cooperación Técnica (CT) que tiene como objetivo principal comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje en este, en especial de las mujeres. A través de esta información, se desarrollará y aplicará un sistema de información piloto de seguridad ciudadana que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder y generar información relacionada al nivel de seguridad en el sistema transporte urbano y sus inmediaciones en la RMA y en el AML. Esta CT apoyará a alcanzar el objetivo de los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” de mejorar la calidad del servicio a través de la recolección de información sobre los niveles de victimización e

⁴² Encuesta a 4,600 usuarias de transporte público en Guadalajara “La violencia sexual hacia las mujeres en el sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara” (2010).

⁴³ Charnequinha (Cabo de Santo Agostinho – PE), Passarinho (Recife – PE), Ibura (Recife – PE), Upanema (Upanema – RN), Heliópolis (São Paulo – SP), Maré (Rio de Janeiro – RJ). Linha de Base, Campanha Cidades Seguras para as Mulheres (2014) http://www.actionaid.org.br/sites/files/actionaid/linha_de_base_webv.pdf

⁴⁴ Ver: Meurn (2012) The Role of Information Communications Technologies in Violence Prevention; Association of Progressive Communications Women’s Rights Programme Messina (2010). Violence Against Women (VAW) in the Digital World: Emerging Issues, Challenges and Opportunities.

⁴⁵ Ver: Solymosi, R. (2014). Mapping fear of crime dynamically on everyday transport. JDiBrief Series. London: UCL Jill Dando Institute of Security and Crime Science.

inseguridad y el desarrollo de un sistema de información piloto que ayude reducir el problema latente de la inseguridad en los medios de transporte y sus inmediaciones. Los sistemas de transporte seguros y de calidad contribuyen a la equidad de acceso y movilidad de la población, especialmente de las mujeres, adultos mayores y niños.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es recolectar datos cuantitativos sobre la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano, y el acceso y uso de TICs, que sirva de base para desarrollar y evaluar una herramienta que permita a los usuarios acceder y generar información sobre el nivel de seguridad en el transporte urbano en la RMA, Paraguay.
- 2.2 Los objetivos específicos de la consultoría son los siguientes:
 - a. Llevar a cabo una encuesta de línea de base y una de seguimiento sobre la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano y el acceso y uso de TICs en la RMA.
 - b. Presentar una base de datos con los resultados tanto de la encuesta de línea de base como la de seguimiento.
 - c. Realizar un informe final de campo.

III. Actividades

- 3.1 Coordinar con el consultor principal los temas principales a ser levantados por la encuesta y la metodología de campo a ser utilizada.
- 3.2 Preparar un plan de trabajo detallado con un cronograma de las actividades a ser realizadas durante la consultoría en coordinación con el consultor principal y el BID.
- 3.3 Revisar el instrumento de la encuesta desarrollada por el consultor principal y, de ser necesario, proponer cambios para adaptarla a la realizada del campo. La encuesta incluirá preguntas relacionadas a:
 - a. Perfil socio-económico de los encuestados.
 - b. Los tipos y frecuencia de los viajes que realizando los usuarios, y si viajan acompañados.
 - c. Las necesidades, preocupación y problemas que enfrentan los usuarios de estos medios de transporte.
 - d. La percepción de la seguridad en los distintos medios de transporte y como esto influye en las elecciones de transporte.
 - e. La victimización en los medios de transporte y sus inmediaciones para caracterizar los delitos (tipo, agresor, víctima, lugar, hora, día, frecuencia, factores asociados, etc.).
 - f. La propensión a denunciar o denuncia efectiva ante las autoridades al ser víctimas de un hecho delictivo.
 - g. El nivel de acceso a y uso de TICs.

- 3.4 Realizar una piloto que permita testear el instrumento (tanto las preguntas como su duración y pertinencia) y, de ser necesario, hacer cambios en el instrumento en coordinación con el consultor principal. Presentar un resumen del piloto (de no más de 5 páginas)
- 3.5 Llevar a cabo la encuesta de línea de base siguiendo la metodología de implementación (incluyendo el tamaño de la muestra a ser encuestada) proporcionada por el consultor principal y aprobada previamente por el BID.
- 3.6 Transcribir y codificar (de preferencia en STATA) los datos cuantitativos recolectados en la línea de base y presentar una base de datos limpia. El análisis de los datos será responsabilidad del consultor principal pero la firma consultora deberá ayudar a responder y corregir cualquier problema que surja durante este proceso de análisis.
- 3.7 Realizar la encuesta de seguimiento aproximadamente 8 meses después de la realización de la encuesta de línea de base.
- 3.8 Al igual que se hizo después de la línea de base, transcribir y codificar (de preferencia en STATA) los datos cuantitativos recolectados durante la encuesta de seguimiento y presentar una base de datos limpia. El análisis de los datos será responsabilidad del consultor principal pero la firma consultora deberá ayudar a responder y corregir cualquier problema que surja durante este proceso de análisis.
- 3.9 Una vez finalizada la actividad 3.8, preparar un informe final (de no más de 20 páginas) que incluya:
 - a. Un resumen que describa las actividades principales realizadas durante la consultoría (que incluya el cronograma de plan de trabajo, un mapa del área de implementación de las encuestas, el presupuesto, etc.).
 - b. Lecciones aprendidas de campo, incluyendo las dificultades encontradas en campo.
 - c. Recomendaciones para futuras implementaciones.
 - d. Conclusiones

IV. Productos Esperados

- 4.1 Los productos de la consultoría serán:
 - a. Un plan de trabajo con un cronograma.
 - b. El resumen de la encuesta piloto.
 - c. La base de datos de la encuesta de línea de base.
 - d. La base de datos de la encuesta de seguimiento.
 - e. El informe final.
- 4.2 Los productos de la presente consultoría serán propiedad intelectual del BID, incluyendo el derecho de reproducción, distribución, difusión y publicación del trabajo en todos los idiomas, así como los trabajos derivados de los mismos.

V. Cronograma de Pagos

5.1 La forma de pago se describe a continuación:

- a. 20% contra la entrega y aprobación del producto a (sección IV).
- b. 25% contra la entrega y aprobación del producto b (sección IV).
- c. 25% contra la entrega y aprobación del producto c (sección IV).
- d. 20% contra la entrega y aprobación del producto d (sección IV).
- e. 10% contra la entrega y aprobación del producto e (sección IV).

VI. Características de la Consultoría Coordinación

6.1 Tipo de consultoría: firma consultora.

6.2 Lugar de trabajo: Asunción, Paraguay

6.3 Calificaciones:

- a. Un mínimo de 5 años de experiencia en recolección de datos cuantitativos en Paraguay.
- b. Preferentemente, experiencia en recolección de datos en proyectos de temas sociales (género, seguridad ciudadana).
- c. Asignar un empleado senior (más de 6 años de experiencia profesional en el tema) como supervisor de campo y con experiencia en el levantamiento de datos cuantitativos en temas sociales.
- d. Contar con empleados capacitados en la recolección y con experiencia en trabajo de campo.
- e. Contar con un equipo con experiencia en la transcripción y codificación de datos cuantitativos y de preferencia en el manejo de STATA.

VII. Coordinación

7.1 El jefe de equipo, Rene Cortes (INE/TSP), y la co-jefe de equipo, Laura Jaitman (IFD/ICS), estarán a cargo de la coordinación de esta consultoría.

REGIONAL**Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana en el Transporte Urbano****RG-T2519****Diseño, desarrollo y puesta en marcha de una Plataforma Tecnológica de Seguridad en el Transporte Público para las Mujeres****Términos de Referencia - Borrador****I. Antecedentes**

- 1.1 Los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044) y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” (PE-L1147) del Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID) tienen como objetivos mejorar la cobertura y la calidad del sistema de transporte público en la Región Metropolitana de Asunción (RMA) Paraguay y en el Área Metropolitana de Lima (AML) Perú , y expandir y modernizar el transporte público para facilitar el desarrollo económico y el incremento de la productividad, los cuales contribuirán al mejoramiento de las condiciones de vida de la población beneficiaria. Con esos objetivos en mente, el primer proyecto (PR-L1044), que fue aprobado en 2010, financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público (17 km) de pasajeros priorizando su desplazamiento en buses de alta capacidad a través de carriles exclusivos (Bus Rapid Transit, BRT) y la construcción de 27 estaciones en el sistema troncal. El segundo proyecto (PE-L1147) financiará la construcción de la Línea 2 (27 km) y un tramo de la Línea 4 (8 km) del metro subterráneo que incluirán un total de 35 estaciones en Lima y Callao. A la fecha, el proyecto en Perú se encuentra en su fase final de planeación y se espera que la operación comience en el año 2016 con un tramo de 5 km que representará la construcción de 5 estaciones de metro. La Línea 2 con 27 km (fases 1 y 2) espera acomodar más de 300.000 viajes diarios comenzando en el 2018.
- 1.2 Ambos proyectos son de gran importancia para la RMA y el AML por el impacto que tendrán en la movilidad de sus habitantes. De hecho, los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43 por ciento de los viajes diarios en las 15 áreas metropolitanas analizadas en el estudio son hechos en transporte público.⁴⁶ Sin embargo, los tipos de viajes varían mucho según las necesidades específicas de los diferentes tipos de usuarios. Mujeres y hombres tienen comportamientos de viajes distintos, por ejemplo, las mujeres tienden a hacer viajes más cortos y en horarios más variados por lo general relacionados a la doble jornada (trabajo productivo además de quehacer domésticos como cuidado de los hijos y del hogar), mientras que los hombres hacen viajes más

⁴⁶ Corporación Andina de Fomento (2010). Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. Caracas, Venezuela.

largos y generalmente durante la hora pico.⁴⁷ Asimismo, características tales como las tarifas, la accesibilidad o el diseño arquitectónico afectan la decisión de viajar de hombres y mujeres de forma diferenciada.⁴⁸

- 1.3 Varios estudios⁴⁹ han demostrado que el nivel de inseguridad personal que sienten las mujeres, afectado por características tales como la falta de luz en las estaciones, calles solitarias en las inmediaciones de los transportes o vagones abarrotados, incide directamente en su decisión de viajar o no en transporte público. A su vez, el nivel de inseguridad puede estar determinado tanto por la incidencia de hechos de violencia en el transporte público (la situación real), como por la percepción de seguridad en el mismo. Al respecto, es importante resaltar que la percepción de inseguridad en Paraguay (55%) y Perú (52%) se encuentran entre las más altas de América Latina⁵⁰. En Lima, el 50% de las mujeres considera que la delincuencia y la inseguridad ciudadana es el segundo problema más importante del país después de la falta de empleo⁵¹. Por su parte, en Paraguay el 73% de las mujeres considera probable o muy probable ser víctima de un delito⁵². En relación a los medios de transporte, existe poca información sobre los niveles de inseguridad y victimización, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por sexo. Sin embargo, una encuesta realizada en Lima encontró que el 60% de las mujeres ha sufrido acoso en el transporte público⁵³. Asimismo, en Paraguay tres de cada cinco hurtos en el transporte público les ocurren a mujeres⁵⁴. Otras encuestas hechas en la región permiten dimensionar la gravedad del problema al que se enfrentan las mujeres. Por ejemplo, en Bogotá, el 64% de las mujeres señaló haber sido víctima de alguna agresión sexual en el transporte público.⁵⁵ Asimismo, otra encuesta realizada en la Ciudad de México encontró que a lo largo de su vida, 9 de cada 10 mujeres han sido víctima de alguna forma de violencia sexual en el transporte público.⁵⁶ Otra encuesta aplicada en Guadalajara identificó que el 62% de

⁴⁷ Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ.

⁴⁸ Kuneida, M and A. Gautier (2007) Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a: Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ. Eschborn, Germany.

⁴⁹ Ver: Eschborn, Germany; Kennedy, B. (2011). Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK.; and Babinard, J. (2011). Transport Note 43 - Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.

⁵⁰ PNUD (2013). "*Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina*" en Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014.

⁵¹ [Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana \(2005\). Estudio de victimización en las ciudades de Lima, Arequipa, Cusco, Huamanga, Iquitos y Trujillo. Lima, Perú.](#)

⁵² Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay.

⁵³ Thomson Reuters Foundation. "Most Dangerous Transport Systems for Women". London, October 30, 2014 <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=results>

⁵⁴ Ministerio del Interior (2010). [Primera Encuesta Nacional de Seguridad Ciudadana. Asunción](#), Paraguay

⁵⁵ Encuesta a 17.399 habitantes de la capital (2012). <http://www.noticiasrcn.com/nacional-bogota/preocupantes-cifras-acoso-mujeres-transmilenio>

⁵⁶ Encuesta a 17.399 habitantes de la capital (2012). <http://www.noticiasrcn.com/nacional-bogota/preocupantes-cifras-acoso-mujeres-transmilenio>

las mujeres tiene miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte público.⁵⁷ Por su parte, en seis municipios de Brasil, la mayoría de las mujeres encuestadas afirmó tomar precauciones para evitar el asedio.⁵⁸ Es así como tanto la percepción como la situación de inseguridad limita las opciones de transporte de las mujeres (por ejemplo, es probable que las mujeres evitan viajar de noche, no se bajan en estaciones que consideran inseguras y/o toman alternas rutas más largas pero seguras para llegar a sus hogares) y afecta directamente su movilidad, su oportunidad de participar en actividades generadoras de empleo y acceder a servicios, y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad. En este sentido, es importante que los sistemas de transporte integren medidas que ayuden a incrementar el nivel de seguridad no solo en las estaciones y medios de transporte sino también en sus inmediaciones para así asegurar el acceso, uso y movilidad de todas y todos los habitantes.

- 1.4 Si bien el uso de tecnologías de información y comunicación (TICs) para combatir la violencia contra las mujeres llama cada vez más la atención de investigadores y expertos⁵⁹, las iniciativas⁶⁰ que han sido realizadas hasta la fecha son por lo general de pequeña escala y en su mayoría se limitan a países desarrollados. Asimismo, muchas de estas iniciativas no han sido evaluadas rigurosamente aunque estudios observacionales apuntan a que su resultado es prometedor. En ese sentido, los TICs pueden ser una herramienta útil para los usuarios del transporte públicos, particularmente las mujeres, para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayudar.
- 1.5 En ese sentido, el BID, a través del Programa Especial del Capital Ordinario para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana, está financiando y ejecutando un Cooperación Técnica (CT) que tiene como objetivo principal comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en patrones de viaje en este, en especial de las mujeres. A través de esta información, se desarrollará y aplicará un sistema de información piloto de seguridad ciudadana que permita a los usuarios, particularmente a las mujeres, acceder y generar información relacionada al nivel de seguridad en el sistema transporte urbano y sus inmediaciones en la RMA y en el AML. Esta CT apoyará a alcanzar el objetivo de los proyectos “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” y “Línea 2 y Tramo de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao” de mejorar la calidad del servicio a

⁵⁷ Encuesta a 4,600 usuarias de transporte público en Guadalajara “La violencia sexual hacia las mujeres en el sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara” (2010). <http://www.oem.com.mx/eloccidental/notas/n1539461.htm>

⁵⁸ Charnequinha (Cabo de Santo Agostinho – PE), Passarinho (Recife – PE), Ibura (Recife – PE), Upanema (Upanema – RN), Heliópolis (São Paulo – SP), Maré (Rio de Janeiro – RJ). Linha de Base, Campanha Cidades Seguras para as Mulheres (2014) http://www.actionaid.org.br/sites/files/actionaid/linha_de_base_webv.pdf

⁵⁹ Ver: Meurn (2012) The Role of Information Communications Technologies in Violence Prevention; Association of Progressive Communications Women’s Rights Programme Messina (2010). Violence Against Women (VAW) in the Digital World: Emerging Issues, Challenges and Opportunities.

⁶⁰ Ver: Solymosi, R. (2014). Mapping fear of crime dynamically on everyday transport. JDIBrief Series. London: UCL Jill Dando Institute of Security and Crime Science.

través de la recolección de información sobre los niveles de victimización e inseguridad y el desarrollo de un sistema de información piloto que ayude reducir el problema latente de la inseguridad en los medios de transporte y sus intermediaciones. Los sistemas de transporte seguros y de calidad contribuyen a la equidad de acceso y movilidad de la población, especialmente de las mujeres, adultos mayores y niños.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es diseñar, desarrollar y poner en marcha una plataforma tecnológica piloto que permita a los usuarios generar y acceder a información de seguridad en el transporte público y sus intermediaciones. La plataforma deberá tomar en cuenta los resultados de la encuesta de uso y acceso a las tecnologías de la información que se aplicará en las ciudades en las que se realizará el piloto del programa.

III. Actividades

- 3.1 Analizar los resultados de las encuestas de línea de base sobre uso y acceso a las TICs.
- 3.2 Diseñar una plataforma tecnológica piloto que permita generar y acceder a información de seguridad en el transporte público y sus intermediaciones. Dependiendo de los hallazgos de la encuesta, la plataforma podrá tener como interfaz una combinación de las siguientes herramientas⁶¹:
 - a. Una aplicación para teléfonos inteligentes.
 - b. Una opción de acceso a través de mensajes de texto.
 - c. Una opción de acceso a través de mensajes de voz.
 - d. Un sitio web al que se pueda acceder desde cualquier computadora y en especial, desde pantallas digitales ubicadas en algunas de las estaciones de metro/metrobus.

La plataforma y las diferentes formas de interfaz deberán tener un diseño atractivo, fácil navegación y usabilidad, visualización de la información en tiempo real, perfiles de usuario (sexo y edad del usuario, entre otros), opción de enviar fotos/videos, GPS del usuario, envío de alertas, y eventual comunicación con las autoridades de policía.

Deberán permitir ingresar y acceder a diferentes tipos de eventos de seguridad en el transporte público y sus intermediaciones, los cuales serán definidos con el equipo de proyecto del BID. Algunos de estos son: percepción de (in)seguridad, victimización/robo, victimización/hurto, victimización/extorsión, acoso sexual, asedio, violencia sexual, violencia física, testigo de algún hecho delictivo, entre otros.

⁶¹ La interfaz de la plataforma será definida una vez que se cuenten con los resultados de la encuesta de línea de base para asegurar que la mayor cantidad de usuarios puedan acceder y usarla. Esto es importante porque se está teniendo en cuenta que el acceso a TICs variara mucho según el nivel económico de los usuarios.

- 3.3 Desarrollar la plataforma tecnológica piloto y la base de datos que permitirá recolectar la información generada a través de la plataforma.
- 3.4 Realizar un grupo focal para testear el funcionamiento de la plataforma. El grupo focal deberá estar conformado por al menos 5 hombres y 5 mujeres mayores de 18 años que sean o no usuarios de transporte público. Después de realizar el test, hacer los ajustes necesarios a la plataforma.
- 3.5 Preparar un manual para el administrador de la plataforma y de la base de datos, así como una guía de usuario. El manual deberá contener la información necesaria para que el BID pueda administrar la plataforma y la base de datos de forma independiente. Asimismo, la guía de usuario deberá contener la información y pasos básicos para poder capacitar a los usuarios en el uso de la plataforma.
- 3.6 Poner en funcionamiento la plataforma por aproximadamente 6 meses. La muestra de personas que formarán parte de esta implementación piloto (control y tratamiento) tanto en AML como en RMA será definida posteriormente por el consultor principal, quien apoyará a la firma consultora durante este proceso.
- 3.7 Mantener una base de datos con la información de los usuarios de la plataforma (y sus perfiles) y la información generada por los usuarios.
- 3.8 Una vez finalizado el piloto, desarrollar dos planes de implementación, uno para la RMA y otro para el AML, que puedan servir de guía para una posible expansión de la plataforma en ambas ciudades y para una eventual replica de esta en otras ciudades de la región. Estos planes deben incluir, sin ser exhaustivos:
 - a. Un cronograma de implementación de la plataforma con una descripción detallada de las actividades a seguir.
 - b. Un mapeo de los actores principales y posibles socios (tales como servidores de internet, compañías de telefonía móvil, Ministerios o Secretarías de la Mujer, etc.) que podrían acompañar la puesta en marcha de la plataforma.
 - c. Recomendaciones y sugerencias para el desarrollo de una campaña publicitaria para dar a conocer la plataforma.
 - d. Un presupuesto indicativo con los costos que implicaría poner en marcha esta plataforma a gran escala.
 - e. Recomendaciones para asegurar la sostenibilidad de la plataforma (número de personas que se necesita para mantener la plataforma y la base de datos, tecnología necesaria para soportar el servicio, etc.).
- 3.9 Presentar un informe final (de no más de 25 páginas) con los principales resultados de la plataforma piloto. Este informe resumirá las dificultades encontradas durante la implementación del piloto, lecciones aprendidas durante su desarrollo e implementación y recomendaciones que permitan mejorar la plataforma y su puesta en marcha en caso esta sea expandida.

IV. Productos Esperados

- 4.1 Los productos de la consultoría serán:
- a. Un plan de trabajo detallado.
 - b. Propuesta de la plataforma tecnológica y de la base de datos para recolectar la información generada.
 - c. Versión beta de la plataforma tecnológica.
 - d. Manual de administración de la plataforma y guía de usuario.
 - e. Versión final de la plataforma tecnológica.
 - f. Dos planes de implementación, uno para el AML y otro para la RMA.
 - g. Informe final con resultados principales del piloto.
- 4.2 Los productos de la presente consultoría serán propiedad intelectual del BID, incluyendo el derecho de reproducción, distribución, difusión y uso la plataforma.

V. Cronograma de Pagos

- 5.1 La forma de pago se describe a continuación:
- a. 10% contra la entrega y aprobación del producto a (sección IV).
 - b. 20% contra la entrega y aprobación del producto b (sección IV).
 - c. 20% contra la entrega y aprobación de los productos c y d (sección IV).
 - d. 20% contra la entrega y aprobación del producto e (sección IV).
 - e. 20% contra la entrega y aprobación del producto f (sección IV).
 - f. 10% contra la entrega y aprobación del producto g (sección IV).

VI. Características de la Consultoría Coordinación

- 6.1 Tipo de consultoría: Firma consultora
- 6.2 Lugar de trabajo: local, de preferencia en Lima, Perú o Asunción, Paraguay.
- 6.3 Calificaciones del personal clave:
- a. Profesionales en ingeniería de sistemas, ingeniería electrónica o afines, y en programación y diseño web/diseño gráfico.
 - b. Conocimientos y experiencia en el desarrollo de plataformas o herramientas tecnológicas, programación, sitios web, aplicaciones para teléfonos inteligentes, diseño web.
 - c. De preferencia, experiencia trabajando en proyectos sociales o con el sector público.

VII. Coordinación

- 7.1 El jefe de equipo, Rene Cortes (INE/TSP), y la co-jefa de equipo, Laura Jaitman (IFD/ICS), estarán a cargo de la coordinación de esta consultoría.

PLAN DE ADQUISICIONES

Ejecutor	Nombre organismo sub-ejecutor (si aplica)	Iniciales organismo sub-ejecutor
BID	No aplica	No aplica

Componentes? (sí / no)	Nombre de los componentes (listar por numero o letra)
Sí	Componente 1: Diagnósticos de la situación y percepción de seguridad en el transporte público y sus inmediaciones y del acceso y uso de TICs
	Componente 2: Diseño e implementación del sistema de información de seguridad ciudadana en el transporte público piloto
	Componente 3: Evaluación de la intervención

Nº Item	Descripción de las adquisiciones ¹	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adq. ²	Revisión de adquisiciones (Ex-ante o Ex-Post) ³	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o del Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP ⁴	Comentarios
					BID/MIF %	Local / Otro %			
1	Consultoría 1 - Diagnósticos de la Percepción de Seguridad en el Transporte y del acceso y uso de TICs; y Diseño y coordinación de la Evaluación de la Intervención								
	Consultoría para: i) desarrollar el instrumento de la encuesta y realizar los cálculos de poder para seleccionar la muestra; ii) preparar de dos diagnósticos (uno para Asunción y otro	30.000	CCIN	n/a	100	n/a	Q1 2015	n/a	

¹ Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse agrupados bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: En un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se pondría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US\$ 5 mil y una explicación en la columna Comentarios: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y XI".

² Bienes y Obras: LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa. Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual ; SD: Selección Directa.

³ Revisión ex-ante/ ex-post. En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex-post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex-ante.

⁴ Revisión técnica: Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos, u otros.

Nº Item	Descripción de las adquisiciones ¹	Costo estimado de la	Método de Adq. ²	Revisión de adquisiciones (Ex-ante o	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o del	Revisión técnica del JEP ⁴	Comentarios
	para Lima; iii) analizar los resultados finales del piloto y preparar un informe final de evaluación.								
2	Consultoría 2 – Encuestas de Percepción de Seguridad en el Transporte y acceso y uso de TICs en Lima								
	Consultoría para aplicar las encuestas de línea de base y seguimiento sobre percepción de seguridad en el transporte urbano y acceso y uso de TICs en Lima.	120.000	SBPF	n/a	100	n/a	Q1 2015	n/a	
3	Consultoría 3 – Encuestas de Percepción de Seguridad en el Transporte y acceso y uso de TICs en Asunción								
	Consultoría para aplicar las encuestas de línea de base y seguimiento sobre percepción de seguridad en el transporte urbano y acceso y uso de TICs en Asunción.	100.000	SBPF	n/a	100	n/a	Q1 2015	n/a	
4	Consultoría 4 - Diseño e Implementación de la herramienta tecnológica								
	Consultoría para: i) desarrollar la herramienta de seguridad ciudadana; ii) desarrollar dos planes de implementación (uno para Lima y otro para Asunción); iii) implementar el piloto en Lima y en Asunción; y iv) elaborar el informe final.	90.000	SBCC	n/a	100	n/a	Q2 2015	n/a	
	Diseminación								
	Diseminación de resultados e imprevistos.	10.000	n/a	n/a	100	n/a	Q2 2016	n/a	
Total		350.000							