

Documento Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Transport GenderLab: Banco de iniciativas para integrar la perspectiva de Género en el Transporte
▪ Número de CT:	RG-T2864
▪ Jefe de equipo y miembros:	Isabel Granada (INE/TSP), jefe de equipo; Andrea Monje (SCL/GDI), jefe de equipo alterno; Juan Manuel Leano (TSP/CAR); Ana Maria Pinto (TSP/CCO); Amado Crotte (TSP/CME); Jean Pol Armijos (TSP/CEC); Antonia Bezanilla, Paola Ortiz y Caterina Vecco (INE/TSP); y Javier Jiménez (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al cliente
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	20 de julio de 2016
▪ Beneficiario:	Argentina, Colombia, Ecuador y México
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$600.000,00
▪ Donantes que proveerán financiamiento	Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales (RPG)
▪ Contrapartida local:	US\$60.000,00 total en especie
▪ Periodo de desembolso:	42 meses (36 meses ejecución y 6 meses adicionales de desembolsos)
▪ Fecha de Inicio requerido:	2 de enero de 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad de preparación y responsable de desembolso	División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	N/A
▪ CT incluida en CPD:	N/A
▪ Desafío de desarrollo de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Igualdad de género y diversidad (AB-3008)

II. Objetivos y Justificación

- 2.1 La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para América Latina y el Caribe (ALC) y es para todos los sectores económicos una de las condiciones esenciales para garantizar enfoques integrales y sostenibles. Consecuentemente, la igualdad de género ha sido definida como prioridad institucional en la Estrategia del Banco (UIS) 2016-2019 (AB-3008). En el caso particular del sector transporte (que comprende la infraestructura y servicios

asociados), lo anterior se traduce en la promoción de acciones y proyectos que incluyan la perspectiva de género en las diferentes etapas del desarrollo y cuenten con una adecuada representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector.

- 2.2 **Movilidad.** Algunas cifras representativas de la región indican que más del 50% de los usuarios del transporte público de la región son mujeres: por ejemplo, en la Ciudad de México esta cifra llega a ser un 57%, en Bogotá el 59,7% y en Lima el 51,4%¹. Sin embargo, nuestros sistemas de transporte, en particular en contextos urbanos, se diseñan sin considerar plenamente sus necesidades² y perspectivas. Consecuentemente, las usuarias de los sistemas terminan pagando más por sus desplazamientos y/o tardando más tiempo, limitando su movilidad física y laboral.
- 2.3 **Seguridad.** En materia de seguridad, reportes indican que en ciudades como Quito el 67%³ de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte. Asimismo, una encuesta de la fundación Thomson Reuters en 16 ciudades del mundo durante 2014, clasifica a los sistemas de Ciudad de México, Lima, Bogotá y Buenos Aires dentro de los diez más peligrosos para las mujeres⁴. Esto refuerza no solo la importancia y necesidad de atender una realidad sectorial sino articularla con, por ejemplo, mejoras al alumbrado público, a los sistemas de vigilancia y las campañas ciudadanas por el respeto del espacio vital contra el acoso.
- 2.4 **Trabajo.** Desde la perspectiva laboral, en la región se identifica una clara segregación ocupacional de género en infraestructura y transporte. Los análisis regionales sugieren que aunque el sector de construcción de infraestructura⁵ y la prestación de servicios asociados generan un promedio anual de 40.000 empleos por cada US\$1.000 millones invertidos, la participación de las mujeres de la región en este rubro no supera al 2%⁶. Esta cifra contrasta con un 57,5% de participación de mujeres en la fuerza laboral de la región, concentrada primordialmente en rubros como servicios comunales, cuidado a terceros, hotelería y turismo entre otros⁷.
- 2.5 Estos datos demuestran que los sistemas de transporte en ALC, especialmente los urbanos, no responden a las necesidades específicas de las mujeres, afectando directamente su movilidad, su oportunidad de participar en actividades generadoras de empleo, su acceso a servicios y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad. Teniendo en cuenta esto, diversas ciudades de la región desean poner en marcha iniciativas que ayuden promover una mayor igualdad de género en el sector. No obstante, si bien existen algunas iniciativas en la región⁸ que

¹ Datos de: Soria, Lizzette (2014). *Safe is accessible: Women and public transport in Latin America. The City Fix*; y Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

² Por ejemplo, la necesidad de hacer viajes con varias paradas sin que ellos incrementen el costo de su viaje. Diferentes estudios han demostrado que las mujeres suelen hacer más paradas en un solo viaje (a dejar a los hijos en la escuela, ir a una consulta médica, hacer el supermercado u otras diligencias, etc.) pues está fuertemente ligado a los roles tradicionales de género y las responsabilidades del hogar recaen principalmente en ellas. Para más información ver: McGuckin, Nancy and Yikiko Nakamoto (2004). *Differences in Trip Chaining by Men and Women*; Sanchez de Madariaga, Ines (2013). "Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport" in *Fair Shared Cities: The Impact of Gender in Planning Europe*; and Kunida Mike and Aimee Gauthier (2007). *Gender and Transport*. GTZ.

³ "El Transporte público de Quito active sus frenos contra el acoso a la mujer" en *El Comercio*, 6 de marzo de 2015.

⁴ Thomson Reuters Foundation (2014). *Most Dangerous Transport Systems for Women*.

⁵ Esto incluye los sectores de transporte, energía, vivienda, agua y saneamiento.

⁶ Granada, Isabel et al. (2016). *El porqué de la relación entre género y transporte*. Banco Interamericano de Desarrollo.

⁷ Además de ser usuaria de los sistemas de transporte, la mujer debe tener la oportunidad de participar en su gestión, diseño y construcción, como ingeniera, topógrafa, operadora de maquinaria pesada.

⁸ Tal como el Programa Viajemos Seguras en México DF o el Programa Vías Lilas en Sao Paulo. Asimismo, el BID, a través de TSP y con apoyo de la División de Género y Diversidad (GDI), viene implementando desde hace varios años

buscan integrar actividades de género para responder a estas problemáticas, en ALC todavía nos enfrentamos a: (i) falta de datos e información sobre género en el transporte; (ii) poco conocimiento sobre cuáles son los mejores mecanismos para fomentar la igualdad de género en el sector y la efectividad de estos; y (iii) la necesidad de fomentar el interés de los gobiernos en esta temática.

- 2.6 **Objetivo General.** El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es, entonces, la conformación de un Bien Público Regional (BPR) que permita a las ciudades participantes (Bogotá, Buenos Aires, México DF y Quito)⁹ generar conocimiento sobre diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte a través del trabajo en conjunto y el intercambio de experiencias. Las seis entidades que serán parte del *Transport GenderLab* son: (i) Instituto de Mujeres de la Ciudad de México; (ii) Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; (iii) Alcaldía Mayor de Bogotá; (iv) Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio; (v) Secretaría de Transporte de La Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y (vi) Unidad Ejecutora Central del Ministerio de Transporte de Argentina.
- 2.7 Específicamente, el BPR titulado *Transport GenderLab* permitirá profundizar en el cómo llevar a implementación iniciativas y programas que busquen atender las problemáticas de género ya mencionadas. En su primera etapa, esta iniciativa utilizará los recursos de la presente CT para profundizar en los contextos urbanos¹⁰ y sus sistemas de transporte público (*Bus Rapid Transit* (BRT), *Metro*, *Light Rail Transit* (LRT), etc.), buscando escalar las mejores prácticas de género de la región. Específicamente se promoverá la generación de conocimiento y herramientas de trabajo que permitan recomendar la puesta en marcha de políticas públicas que respondan a las necesidades de las mujeres en el sector, tal como la formación de sistemas de transporte seguros, la adaptación de la infraestructura a las necesidades de diferentes grupos poblacionales (mujeres, hombres, adultos mayores, etc.) o la inclusión de la mujer en el mercado laboral del sector de transporte. Para alcanzar este objetivo, el BID trabajará con las seis entidades gubernamentales mencionadas anteriormente (§2.6).
- 2.8 La CT permitirá a cada entidad participante conocer, producir, intercambiar y adoptar, por ejemplo, marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros para impulsar acciones dirigidas a reducir las desigualdades de género en los sistemas de transporte y a escalar estrategias comunicacionales o actividades cuya efectividad haya sido antes evaluada por alguno de los países participantes. El principal valor agregado de este BPR radica en el potencial de generar un acervo de conocimiento alrededor de una temática relativamente nueva para el sector, pero de mucho impacto sobre las usuarias de los sistemas de transporte, la ciudadanía en general y el desarrollo de los países de la región.
- 2.9 **Alineación Estratégica.** Esta CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5), al alinearse con el desafío transversal de igualdad de género y diversidad. En cuanto a las Estrategias de País, no hay gran mención a género en la de Ecuador, pero sí en la de México, Colombia y Argentina, resaltándolo como un aspecto a considerar de manera

proyectos que buscan cerrar estas brechas de género. Entre algunos proyectos se puede destacar las CT “Programa para incrementar la seguridad ciudadana de las mujeres en el transporte urbano” (RG-T2519), “Perspectiva de género en la construcción de infraestructura de transporte y operación de servicios conexos” (RG-T2618), así como varias operaciones de préstamos aprobadas en los últimos años (BO-L1102, PE-L1147).

⁹ TSP invitó a varias ciudades a participar en el BPR. La invitación se basó tanto en los proyectos de transporte urbano que TSP está ejecutando actualmente, como la presencia de especialistas en los países. Entre los países invitados se encontró Perú (Lima) y Brasil (Sao Paulo), sin embargo estas ciudades no enviaron cartas de interés a tiempo.

¹⁰ No excluyente con otros ámbitos que se identifique prioritarios por parte de las entidades participantes.

transversal en las intervenciones en todos los sectores. Colombia además menciona los altos niveles de violencia de género y reducirlos consiste en uno de los objetivos estratégicos. Por su parte, la Estrategia de Argentina menciona que se priorizarán acciones que fortalezcan políticas inclusivas de género.

III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente 1. Taller Técnico Regional (US\$46.000).** Este componente tiene como objetivo estructurar y poner en marcha la iniciativa *Transport GenderLab*. Para tal fin, se financiará un taller técnico regional donde participarán el Comité Directivo conformado por los puntos focales¹¹ (¶4.4) de las seis entidades participante, así como el equipo del BID. A través de este taller se establecerán las áreas temáticas y campos de acción prioritarios para la ejecución del BPR. Dentro de los principales temas a considerar se incluirán, sin ser exhaustivos: (i) seguridad y violencia basada en género; (ii) accesibilidad de la infraestructura y servicios; (iii) instituciones nacionales y regionales que trabajan el tema de género; (iv) mercado laboral sectorial; y (v) generación y recolección de datos desagregados por sexo entre otros (observatorios).
- 3.2 **Componente 2. Benchmarking regional¹² (US\$62.000).** El objetivo de este componente es identificar indicadores sectoriales usados dentro y fuera de ALC para comparar acciones que promuevan e incorporen la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano. Para alcanzar este objetivo se financiará una consultoría para elaborar un *benchmark regional* donde, con base a los resultados del componente 1, se lleve a cabo un análisis comparativo que priorice y guíe la implementación de mejores prácticas de género en el sector y su aplicación en las ciudades participantes. Igualmente, permitirá contar con un modelo de retroalimentación sobre la efectividad de intervenciones que se diseñen e implementen bajo *Transport GenderLab*.
- 3.3 **Componente 3. Buenas prácticas sectoriales para la incorporación de género (US\$86.000).** El objetivo de este componente es recolectar información sobre iniciativas reconocidas como buenas prácticas sectoriales para la incorporación de la perspectiva de género¹³. Para esto, se contratará a una firma consultora que: (i) identifique iniciativas mundiales de transporte que incorporen una perspectiva de género (al menos cuatro iniciativas en diferentes temas: seguridad, movilidad, trabajo, etc.); y (ii) desarrolle herramientas, tal como metodologías de implementación, guías técnicas, y desarrollo de programas de capacitación para la puesta en marcha de nuevas iniciativas, entre otros, que faciliten la implementación de iniciativas similares en las ciudades participantes. Estas herramientas tomarán en consideración los resultados y propuestas del *benchmark regional* (Componente 2).

¹¹ Se le ha pedido a las seis entidades participantes que asignen un punto focal, el/la cual jugará el rol de representante de la entidad, participará en todas las actividades y conformarán el Comité Directivo del *Transport GenderLab*.

¹² Los resultados del proceso del *benchmarking* nacen de las entidades participantes de esta CT y serán de uso exclusivo de la comunidad, a excepción de información clasificada susceptible a publicar en la plataforma *web*, guardando anonimato absoluto de los sistemas/entidades participantes.

¹³ Se considerarán iniciativas que buscan cerrar brechas de género en el sector tal como: programas para incrementar la participación laboral de las mujeres en el sector (por ejemplo programas de reclutamiento); mecanismos para responder a los patrones de viajes de las usuarias (por ejemplo sistemas de tarifas integradas); intervenciones para adaptar la infraestructura del transporte a diferentes perfiles de usuarios (tal como adaptación de estaciones); o programas para reducir la violencia basada en género en los sistemas (tal como campanas de comunicación o vagones separados).

- 3.4 **Componente 4. Evaluación de iniciativas y caso de negocios sectorial (US\$176.000).** Este componente tiene como objetivo evaluar la efectividad de iniciativas de género para reducir las brechas entre hombres y mujeres y promover sistemas de transporte más inclusivos. Para esto, se financiará la contratación de una firma consultora a cargo de realizar un análisis cuantitativo y cualitativo de la efectividad de iniciativas regionales e internacionales de género en el sector. Asimismo, con base a los resultados, elaborará un caso de negocios que presente los beneficios, tanto para las ciudades participantes como para sus habitantes, de implementar iniciativas de género en el sector de transporte, así como recomendaciones para hacer frente a posibles desafíos.
- 3.5 **Componente 5. Red de ciudades (US\$156.000).** Este componente buscará consolidar una red de ciudades que permita estructurar una plataforma de intercambio entre las entidades y ciudades participantes, así como un mecanismo de recopilación de datos y estudios elaborados. Se espera que esta plataforma permita asegurar la sostenibilidad del *Transport GenderLab* más allá de la duración de la CT. Para tal fin, se financiará la contratación de una firma a cargo de: (i) elaborar y consolidar un sitio *web* como plataforma tecnológica del BPR; (ii) desarrollar protocolos de acceso y mecanismos adicionales de difusión del trabajo regional; y (iii) conformar comunidades de práctica. Esta firma estará encargada de mantener la plataforma por un año después de lanzada. Una vez que la red esté consolidada, se abrirá al público para que sirva como una plataforma de información sobre género en transporte.
- 3.6 **Componente 6. Campaña de Diseminación y Comunicación (US\$82.000).** Tiene por objetivo diseminar el trabajo del *Transport GenderLab* y sus respectivos resultados. El componente financiará la contratación de una consultor/a responsable de desarrollar una campaña de comunicación que incluirá, entre otros, el diseño de una estrategia comunicacional, producción de infografías, documentos técnicos y videos que permitan divulgar resultados del proyecto con otras entidades sectoriales y otras ciudades de la región.
- 3.7 **Componente 7. Plan de Sostenibilidad (US\$31.000).** Este componente tiene por objetivo asegurar la sostenibilidad de *Transport GenderLab* al completarse las actividades indicadas en los Componentes del 1 al 6. Para tal fin, el componente financiará la contratación de una consultora que desarrolle un plan de sostenibilidad que incluirá: (i) un plan de acción que defina las actividades y actores clave para darle continuidad a *Transport GenderLab*; (ii) la definición conjunta por parte de las entidades participantes de los alcances de mediano y largo plazo de *GenderLab*; y (iii) el desarrollo del manual operativo para garantizar la continuidad del BPR.
- 3.8 **Componente 8. Evaluación (US\$21.000).** A través de este componente se financiará una consultoría para realizar una evaluación final del *Transport GenderLab* con el objetivo de entender los resultados alcanzados.
- 3.9 **Resultados esperados.** Los resultados esperados de esta CT son: (i) lograr que las ciudades participantes y entidades cuenten con un acervo de conocimiento sobre iniciativas y actividades en favor de la igualdad de género y su efectividad; y (ii) que las mismas cuenten con un mecanismo de discusión, intercambio, difusión y monitoreo de experiencias para maximizar el impacto de sus intervenciones en materia de género. (Mayor detalle en [Matriz de Resultados](#)).

3.10 **Presupuesto.** El monto total del proyecto asciende a US\$660.000, de los cuales US\$600.000 provienen de la Iniciativa para la Promoción de los Bienes Públicos Regionales (RPG) del BID y US\$60.000 corresponden a la contrapartida local en especie (en horas de trabajo) de las entidades participantes. Cada ciudad participante aportará US\$10.000 en especie.

Presupuesto indicativo (en US\$)

Componente/ Actividad	Descripción	BID	Contrapartida local (en especie)	Financiamiento total
Componente 1. Taller Técnico Regional				
Evento "Taller técnico regional" (bienes y servicios)	Taller (alojamientos, alimentación, material didáctico, sala de eventos, etc.)	40.000	6.000	46.000
Componente 2. Benchmarking regional				
"Propuesta de benchmarking regional" (consultor/a individual)	Elaboración de una propuesta de benchmarking regional sobre las mejores prácticas de género en el sector y definición de indicadores para medir desempeño del <i>Transport GenderLab</i>	50.000	12.000	62.000
Componente 3. Buenas prácticas sectoriales para la incorporación de género				
"Identificación buenas prácticas de género sectoriales y herramientas (firma consultora)	1) Identificación y análisis de buenas prácticas sectoriales que busquen promover la igualdad de género; y 2) desarrollo de herramientas para implementar iniciativas similares en las ciudades participantes.	80.000	6.000	86.000
Componente 4. Evaluación de iniciativas y caso de negocios sectorial				
"Evaluación de iniciativas de género y caso de negocios" (firma consultora)	1) Evaluación de la efectividad de iniciativas sectoriales de género; y 2) desarrollo de caso de negocios para la inclusión de género en el sector.	170.000	6.000	176.000
Componente 5. Red de ciudades				
"Creación de una plataforma web para la Red de ciudades" (firma consultora)	1) Creación y puesta en marcha de una plataforma web incluyendo mantenimiento por un año; 2) desarrollo de protocolos de uso.	150.000	6.000	156.000
Componente 6. Campaña de comunicación y diseminación				
"Campaña de comunicación y diseminación" (consultor/a individual/firma consultora)	1) Diseño de una campaña de comunicación; 2) desarrollo de productos de diseminación	70.000	12.000	82.000
Componente 7. Plan de Sostenibilidad del <i>Transport GenderLab</i>				
"Elaboración de plan de sostenibilidad" (consultor/a individual)	1) Desarrollo de un plan de acción que defina las actividades y actores clave para darle continuidad a <i>Transport GenderLab</i> ; 2) elaboración de la definición de los alcances de mediano y largo plazo de <i>GenderLab</i> ; y iii) desarrollo del manual operativo para garantizar la continuidad del BPR	25.000	6.000	31.000
Componente 8. Evaluación				
"Evaluación final" (consultor/a individual)	Evaluación de los alcances de la CT (objetivos definidos, productos, resultados, etc.)	15.000	6.000	21.000
TOTAL		600.000	60.000	660.000

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 **Agencia Ejecutora.** A solicitud de los países participantes, el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP) del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/INE)¹⁴ será la agencia ejecutora del proyecto, estando a cargo de los procesos de contratación de firmas, revisión de informes y las actividades de seguimiento y evaluación.
- 4.2 **Supervisión.** La jefa de equipo será responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de la jefa de equipo alterno y los miembros del equipo del proyecto. Los especialistas de transporte de las representaciones del BID en Argentina, Colombia, Ecuador y México también forman parte del equipo lo cual facilitará la supervisión de la ejecución del proyecto y reducción de costos relacionados a esto, así como el contacto con las contrapartes locales.
- 4.3 **Monitoreo.** El monitoreo y la evaluación del proyecto estarán a cargo del equipo de proyecto y anualmente el equipo producirá informes del progreso de los indicadores de esta CT. Estos informes incluirán una descripción de los progresos alcanzados, los resultados obtenidos, estado de ejecución de las actividades previstas y sugerencias de ajustes para el período de ejecución remanente. Con recursos del proyecto se realizará una evaluación final externa que permitirá determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos del programa.
- 4.4 **Comité Directivo.** La gobernanza del proyecto estará a cargo del Comité Directivo, a ser integrado por un punto focal de cada una de las entidades participantes. Serán funciones del Comité Directivo: (i) participar en las actividades del BPR y tomar decisiones estratégicas del proyecto para lograr los objetivos del mismo y alcanzar las metas previstas en la matriz de resultados; (ii) apoyar en la elaboración el plan de trabajo del proyecto y supervisar el cronograma de actividades; (iii) coordinar las actividades de la ejecución conjuntamente con la agencia ejecutora y el equipo del BID; (iv) colaborar en los términos de referencia de las consultorías a ser financiadas con recursos del proyecto; (v) apoyar a los consultores contratados por el proyecto en la preparación de los productos y en el cumplimiento de sus encargos facilitando la información necesaria; (vi) decidir sobre cualquier cambio en el enfoque de los temas a abordar, el cronograma de actividades del proyecto y el presupuesto; (vii) validar los productos intermedios y finales del proyecto una vez que estos hayan sido revisados por el equipo del BID; (viii) coordinar a nivel nacional y local las actividades con otras instituciones y agencias relevantes para el proyecto; y (ix) mantener informadas a las autoridades respectivas sobre el desarrollo del proyecto.
- 4.5 **Adquisiciones.** El Banco contratará los servicios de consultores individuales y firmas, así como servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos de adquisiciones vigentes en el Banco.

V. Riesgos importantes

- 5.1 Se identifica un riesgo de coordinación o apropiación de resultados por tratarse de un proyecto colaborativo entre distintas entidades de diferentes ciudades. Un riesgo identificado es la sostenibilidad del *Transport GenderLab* y su funcionamiento de forma independiente y a largo plazo, una vez terminado el plazo de ejecución de 36 meses de la presente CT. Dado que la iniciativa busca pasar a ser independiente del Banco y de esta forma sostenerse en el tiempo, la

¹⁴ Esto se evidencia en el Anexo I que incluye las cartas de compromiso de participación enviadas por las ciudades participantes.

CT incorporará el Componente 7 que tiene por objetivo exclusivo el desarrollar el plan de sostenibilidad que permita dar continuidad al proyecto una vez finalizado el aporte del BID. Además, se propone definir una estructura de ejecución que rote entre las ciudades participantes.

- 5.2 Otro riesgo identificado se asocia con la heterogeneidad en las características y prioridades de los sistemas de transporte de las ciudades participantes y, consecuentemente, en las prioridades que estas pueden tener. Como medida para su mitigación, se ha considerado el rol del Banco como ejecutor de los recursos e intermediario imparcial, lo que asegura la búsqueda de consensos en prioridades para toda la región, salvaguardando la esencia del BPR.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1 Ninguna.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de un BPR de servicios de consultoría diseñados para generar conocimiento sobre la incorporación de la perspectiva de género en el transporte. Teniendo en cuenta la naturaleza de la CT en temas de impactos, riesgos ambientales y socioculturales, esta operación es considerada por el equipo de proyecto como Categoría C, de acuerdo a los [filtros ambientales](#).

Anexos Requeridos:

- Anexo I – Cartas de compromiso de las entidades beneficiarias
- Anexo II – Términos de Referencia para actividades/componentes a ser adquiridos
- Anexo III – Plan de Adquisiciones
- Anexo IV – Matriz de Resultados



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

304357

BANCO INTERAMERICANO
DE
DESARROLLO

INMUJERESCDMX/DG/191 /02-2016

Ciudad de México, a, 26 de febrero de 2016.

Código: 1-100/

2016 FZO 7 PM 12 05

Asunto: Solicitud para participar en proyecto

ANTONI ESTEVADEORDAL
GERENTE **RECIBIDO**
SECTOR DE INTEGRACIÓN Y COMERCIO DEL BID

1300 New York Av. Stop W0610

Washington DC 20577

PRESENTE

Estimado Sr. Estevadeordal:

El Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México plenamente se compromete a apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional **"Transporte y Género"** como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales.

El BPR que la propuesta intenta promover es una prioridad para nuestra ciudad por las siguientes razones:

- Nos permite ampliar los alcances de los estudios, aún incipientes en la Ciudad de México acerca de los alcances de nuestras políticas, acciones y servicios en materia de accesibilidad para las mujeres y niñas como usuarias de los diferentes medios de transporte que respondan a sus necesidades de vida, así como su pertinencia en el impulso de políticas de seguridad en sus traslados diarios.
- Contribuiría con nuestros esfuerzos interinstitucionales, así como en colaboración con las instituciones académicas en la Ciudad de México a potenciar los estudios que actualmente se han impulsado para conocer los beneficios que reporta a la ciudadanía el Programa Viajemos seguras en el Transporte Público, y que ahora potenciará su alcance a la luz del nuevo Programa "CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas", el cual buscará ampliar los alcances del anterior Programa, mediante estrategias complementarias para Viajar, Caminar e impulsar acciones de Accesibilidad con enfoque de género, impulsar la participación ciudadana en la toma de decisiones en las políticas de Movilidad, así como fortalecer la acción conjunta de gobierno de manera comprometida y eficaz.
- Ampliaría la visión de Gobierno para detectar y visibilizar áreas de oportunidad en el desarrollo de políticas públicas, en concordancia con los compromisos



Instituto de las Mujeres del Distrito Federal
Dirección General

Tacuba 76
Col. Centro de la Ciudad de México, C.P. 06010
México, Distrito Federal

T. 5512 2856



del GCDMX con su ciudadanía, así como los compromisos internacionales en materia de derechos humanos.

Por las razones arriba mencionadas, y una vez alcanzados los objetivos del proyecto, este Instituto se compromete a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo del BPR.

Sin más por el momento me despido de usted, agradeciendo de antemano la atención que se sirva a la presente.

ATENTAMENTE
DRA. TERESA DEL CARMEN INCHÁUSTEGUI ROMERO


DIRECTORA GENERAL
TIR/mac





Quito,

Oficio No.

Señor
Antoni Estevadeordal
Gerente
Sector de Integración y Comercio
BID
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Estimado Sr. Estevadeordal,

El MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO plenamente se compromete a apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional **GenderLab: Banco de iniciativas en Transporte para integrar la perspectiva de género**, como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales. Para tales fines, el MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, a través de sus entidades adscritas o empresas públicas, aportará recursos en especie equivalentes a US\$ 10.000. Esta contribución financiará:

- Junto con los países miembros, el establecimiento de las áreas temáticas/campos de acción prioritarios. Por ejemplo a) seguridad y violencia; b) accesibilidad de la infraestructura y servicios; c) instituciones; d) Data
- Desarrollo de un benchmark regional en las áreas establecidas.
- Identificación de las mejores prácticas en el mundo para la integración de la perspectiva de género dentro de las áreas temáticas mencionadas
- Desarrollo de un Business Case Regional de la importancia de incorporar la perspectiva de género en el sector.
- Consolidación de la red de ciudades líderes en acciones de género, comprometidas con atender el estigma de los peores sistemas (ver [link](#))
- Evaluación de la efectividad de las iniciativas más innovadoras

El BPR que la propuesta intenta promover, es una prioridad para nuestro(s) país/países por las siguientes razones:

- La región se caracteriza por los bajos niveles de satisfacción con la calidad de los servicios de transporte en cuanto a criterios como confort, comodidad y eficiencia. Adicionalmente, una reciente encuesta publicada por Thomas Reuters indica que los sistemas de transporte de América Latina son catalogados por sus usuarias como los más inseguros.
- Siete de cada diez personas que viven en pobreza en la región son mujeres. Además, las mujeres representan más del 50% de los usuarios del transporte público. En este sentido, cualquier ajuste que se realice a la infraestructura y sus servicios atendiendo aspectos de género, se estará encargando de las necesidades de un segmento de la población vulnerable, y al mismo tiempo, redundará posiblemente en atraer una mayor demanda de este segmento poblacional.



- Desde la perspectiva laboral, hay una evidente segregación ocupacional desfavorable para las mujeres en los sectores de infraestructura y transporte, aspecto que puede estar limitando la incorporación de medidas para atender las necesidades de los distintos usuarios.

En este contexto, esta organización se compromete a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo del BPR, manteniendo entre otras, una activa participación en las discusiones técnicas, aportando información que sea útil, estableciendo un punto focal dentro de nuestra organización como miembro de la iniciativa Gender Lab.

Finalmente, esta organización solicita que de resultar elegidos para recibir los recursos bajo esta iniciativa, solicitamos al Banco su apoyo en la ejecución, toda vez que reconocemos su capacidad para representar los intereses de todos los participantes y de coordinar efectivamente los esfuerzos. A ello se suma, lo específico del tema de género, que en general es nuevo para la región.

Atentamente,

A blue ink signature of Dr. Mauricio Rodas Espinel, written in a cursive style, positioned above a horizontal line.

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

(A ser firmada por el representante legal de la organización responsable de participar por parte del país en la realización de las actividades del proyecto y del futuro BPR.)



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



330M

SDM-DM- 36615-2016

Bogotá, D.C., 22 de marzo de 2016

Señor

ANTONI ESTEVADEORDAL

Gerente Sector de Integración y Comercio

Banco Interamericano de Desarrollo

Carrera 7 No 71-21, Torre B

Piso 19. Edificio Avenida Chile

Ciudad

Asunto: Banco de iniciativas en Transporte para integrar la perspectiva de Género.

Estimado Sr. Estevadeordal,

Por medio de la presente, La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) quiere expresar su interés y compromiso en apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional *GenderLab: Banco de iniciativas en Transporte para integrar la perspectiva de género*, como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la *Promoción de Bienes Públicos Regionales (BPR)*. Para tales fines, la SDM aportará recursos en especie equivalentes a US\$ 10.000. Esperamos que esta contribución apoye específicamente los siguientes puntos:

- Junto con los países miembros, el establecimiento de las áreas temáticas/campos de acción prioritarios. Por ejemplo a) seguridad y violencia; b) accesibilidad de la infraestructura y servicios; c) instituciones; d) Data
- Desarrollo de un benchmark regional en las áreas establecidas.
- Identificación de las mejores prácticas en el mundo para la integración de la perspectiva de género dentro de las áreas temáticas mencionadas
- Desarrollo de un Business Case Regional de la importancia de incorporar la perspectiva de género en el sector.
- Consolidación de la red de ciudades líderes en acciones de género, comprometidas con atender el estigma de los peores sistemas
- Evaluación de la efectividad de las iniciativas más innovadoras

A su vez, esta propuesta es una prioridad para la ciudad de Bogotá por las siguientes razones:

PA01-PR01-MD01 V.2.0

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

info: Línea 195

Página 1 de 2

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



- América Latina y el Caribe se caracteriza como región por los bajos niveles de satisfacción con la calidad de los servicios de transporte en cuanto a criterios como confort, comodidad y eficiencia. Al respecto, una reciente encuesta publicada por Thomas Reuters indica que los sistemas de transporte de algunas ciudades Latinoamericanas son catalogados por sus usuarias como los más inseguros.
- Siete de cada diez personas que viven en pobreza en la región son mujeres. Además, las mujeres representan más del 50% de los usuarios del transporte público. En este sentido, cualquier ajuste que se realice a la infraestructura y sus servicios atendiendo aspectos de género, se estará encargando de las necesidades de un segmento de la población vulnerable, y al mismo tiempo, redundará posiblemente en atraer una mayor demanda de este segmento poblacional.
- Desde la perspectiva laboral, hay una evidente segregación ocupacional desfavorable para las mujeres en los sectores de infraestructura y transporte, aspecto que puede estar limitando la incorporación de medidas para atender las necesidades de los distintos usuarios.

En este contexto, la Secretaría de Movilidad se compromete a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo de esta propuesta, manteniendo entre otras, una activa participación en las discusiones técnicas, aportando información que sea útil, estableciendo un punto focal dentro de nuestra organización como miembro de la iniciativa *Gender Lab*.

Finalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad solicita que de resultar elegidos para recibir los recursos bajo esta iniciativa, el Banco brinde su apoyo en la ejecución de los mismos, toda vez que reconocemos su capacidad para representar los intereses de todos los participantes y de coordinar efectivamente los esfuerzos.

Bogotá mejor para todos,

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad

Proyectó: Claudia Díaz – Asesora de Despacho (i)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 05 de Abril de 2016

Antoni Estevadeordal

Gerente

Sector de Integración y Comercio

BID

1300 New York Av. Stop W0610

Washington DC 20577

Estimado Sr. Estevadeordal,

La Secretaria de Transporte de La Ciudad Autónoma de Buenos Aires plenamente se compromete a apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional **GenderLab: Banco de iniciativas en Transporte para integrar la perspectiva de género**, como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales (BPR). Para tales fines, Secretaria de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aportará los recursos necesarios. Esta contribución financiará:

- Junto con los países miembros, el establecimiento de las áreas temáticas/campos de acción prioritarios. Por ejemplo a) seguridad y violencia; b) accesibilidad de la infraestructura y servicios; c) instituciones; d) Data
- Desarrollo de un *benchmark* regional en las áreas establecidas.
- Identificación de las mejores prácticas en el mundo para la integración de la perspectiva de género dentro de las áreas temáticas mencionadas
- Desarrollo de un Business Case Regional de la importancia de incorporar la perspectiva de género en el sector.
- Consolidación de la red de ciudades líderes en acciones de género, comprometidas con atender el estigma de los peores sistemas (ver [link](#))
- Evaluación de la efectividad de las iniciativas más innovadoras

El BPR que la propuesta intenta promover, es una prioridad para la ciudad de Bogotá por las siguientes razones:

- América Latina y el Caribe se caracteriza como región por los bajos niveles de satisfacción con la calidad de los servicios de transporte en cuanto a criterios como confort, comodidad y eficiencia. Al respecto, una reciente encuesta publicada por Thomas Reuters indica que los sistemas de transporte de algunas ciudades Latinoamericanas son catalogados por sus usuarias como los más inseguros.
- Siete de cada diez personas que viven en pobreza en la región son mujeres. Además, las mujeres representan más del 50% de los usuarios del transporte público. En este sentido, cualquier ajuste que se realice a la infraestructura y sus servicios atendiendo aspectos de género, se estará encargando de las necesidades de un segmento de la población vulnerable, y al mismo tiempo, redundará posiblemente en atraer una mayor demanda de este segmento poblacional.
- Desde la perspectiva laboral, hay una evidente segregación ocupacional desfavorable para las mujeres en los sectores de infraestructura y transporte, aspecto que puede estar limitando la incorporación de medidas para atender las necesidades de los distintos usuarios.

En este contexto, la Secretaria de Movilidad, en conjunto con Transmilenio y la Secretarias de la Mujer se comprometen a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo del BPR, manteniendo entre otras, una activa participación en las discusiones técnicas, aportando información que sea útil, estableciendo un punto focal dentro de nuestra organización como miembro de la iniciativa Gender Lab.

Finalmente, las entidades participantes solicitan que de resultar elegidos para recibir los recursos bajo esta iniciativa, el Banco brinde su apoyo en la ejecución de los recursos, toda vez que reconocemos su capacidad para representar los intereses de todos los participantes y de coordinar efectivamente los esfuerzos.

Atentamente,



JUAN JOSE MENDEZ
Secretario de Transporte
Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

(A ser firmada por el representante legal de la organización responsable de participar por parte del país en la realización de las actividades del proyecto y del futuro BPR.)

CC. Isabel Granada, Ana Maria Pinto (BID)

Bogotá D.C., abril 4 de 2016

Doctor
Antoni Estevadeordal
Gerente
Sector de Integración y Comercio
BID
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Estimado doctor Estevadeordal,

La EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. se compromete en apoyar y participar de la ejecución del proyecto regional **GenderLab: Banco de iniciativas en Transporte para integrar la perspectiva de género**, como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales (BPR). Para tales fines, **TRANSMILENIO S.A** aportará recursos en especie equivalentes a US\$ 10.000. Esta contribución financiará:

- Junto con los países miembros, el establecimiento de las áreas temáticas/campos de acción prioritarios. Por ejemplo a) seguridad y violencia; b) accesibilidad de la infraestructura y servicios; c) instituciones; d) Data
- Desarrollo de un *benchmark* regional en las áreas establecidas.
- Identificación de las mejores prácticas en el mundo para la integración de la perspectiva de género dentro de las áreas temáticas mencionadas
- Desarrollo de un Business Case Regional de la importancia de incorporar la perspectiva de género en el sector.
- Consolidación de la red de ciudades líderes en acciones de género, comprometidas con atender el estigma de los peores sistemas (ver [link](#))
- Evaluación de la efectividad de las iniciativas más innovadoras

El BPR que la propuesta intenta promover, es una prioridad para la ciudad de Bogotá por las siguientes razones:

- América Latina y el Caribe se caracteriza como región por los bajos niveles de satisfacción con la calidad de los servicios de transporte en cuanto a criterios como confort, comodidad y eficiencia. Al respecto, una reciente encuesta publicada por Thomas Reuters indica que los sistemas de transporte de

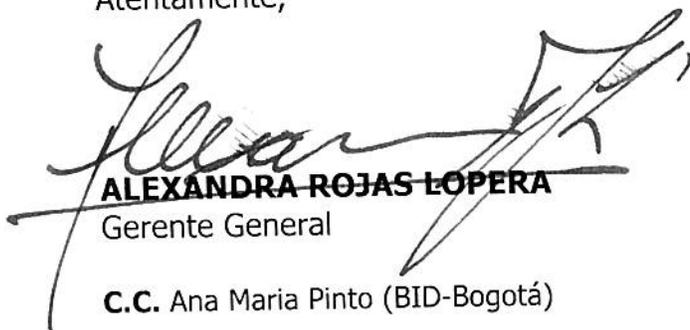
algunas ciudades Latinoamericanas son catalogados por sus usuarias como los más inseguros.

- Siete de cada diez personas que viven en pobreza en la región son mujeres. Además, las mujeres representan más del 50% de los usuarios del transporte público. En este sentido, cualquier ajuste que se realice a la infraestructura y sus servicios atendiendo aspectos de género, se estará encargando de las necesidades de un segmento de la población vulnerable, y al mismo tiempo, redundará posiblemente en atraer una mayor demanda de este segmento poblacional.
- Desde la perspectiva laboral, hay una evidente segregación ocupacional desfavorable para las mujeres en los sectores de infraestructura y transporte, aspecto que puede estar limitando la incorporación de medidas para atender las necesidades de los distintos usuarios.

En este contexto, **TRANSMILENIO S.A** se compromete a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo del BPR, manteniendo entre otras, una activa participación en las discusiones técnicas, aportando información que sea útil, estableciendo un punto focal dentro de nuestra organización como miembro de la iniciativa Gender Lab.

Finalmente, Transmilenio solicita que de resultar elegidos para recibir los recursos bajo esta iniciativa, el Banco brinde su apoyo en la ejecución de los recursos, toda vez que reconocemos su capacidad para representar los intereses de todos los participantes y de coordinar efectivamente los esfuerzos.

Atentamente,



ALEXANDRA ROJAS LOPERA
Gerente General

C.C. Ana Maria Pinto (BID-Bogotá)

Proyectó: Diego Andrés Ayala Betancourt – Dirección de Seguridad
Revisó: Nathaly Milena Torregroza Vargas – Dirección de Seguridad
Aprobó: Nathaly Milena Torregroza Vargas – Dirección de Seguridad
Código: 810



Ministerio de Transporte

Nota UEC N°:
REF EXPTE: GenderLab
BUENOS AIRES, 04 de Abril de 2016

Antoni Estevadeordal
Gerente
Sector de Integración y Comercio
BID
1300 New York Av. Stop W0610
Washington DC 20577

Estimado Sr. Estevadeordal,

La Unidad Ejecutora Central (UEC) plenamente se compromete a apoyar y participar en la ejecución del proyecto regional **GenderLab: Banco de iniciativas en Transporte para integrar la perspectiva de género**, como lo indica la propuesta para su financiamiento bajo la Iniciativa para la Promoción de Bienes Públicos Regionales (BPR). Para tales fines, Unidad Ejecutora Central contribuirá en las siguientes actividades:

- Junto con los países miembros, el establecimiento de las áreas temáticas/campos de acción prioritarios. Por ejemplo a) seguridad y violencia; b) accesibilidad de la infraestructura y servicios; c) instituciones; d) Data
- Desarrollo de un *benchmark* regional en las áreas establecidas.
- Identificación de las mejores prácticas en el mundo para la integración de la perspectiva de género dentro de las áreas temáticas mencionadas
- Desarrollo de un Business Case Regional de la importancia de incorporar la perspectiva de género en el sector.
- Consolidación de la red de ciudades líderes en acciones de género, comprometidas con atender el estigma de los peores sistemas (ver [link](#))
- Evaluación de la efectividad de las iniciativas más innovadoras
-

El BPR que la propuesta intenta promover, es una prioridad para la ciudad de Buenos Aires por las siguientes razones:

- América Latina y el Caribe se caracteriza como región por los bajos niveles de satisfacción con la calidad de los servicios de transporte en cuanto a criterios como confort, comodidad y eficiencia. Al respecto, una reciente encuesta

*Ministerio de Transporte*

publicada por Thomas Reuters indica que los sistemas de transporte de algunas ciudades Latinoamericanas son catalogados por sus usuarias como los más inseguros.

- Siete de cada diez personas que viven en pobreza en la región son mujeres. Además, las mujeres representan más del 50% de los usuarios del transporte público. En este sentido, cualquier ajuste que se realice a la infraestructura y sus servicios atendiendo aspectos de género, se estará encargando de las necesidades de un segmento de la población vulnerable, y al mismo tiempo, redundará posiblemente en atraer una mayor demanda de este segmento poblacional.
- Desde la perspectiva laboral, hay una evidente segregación ocupacional desfavorable para las mujeres en los sectores de infraestructura y transporte, aspecto que puede estar limitando la incorporación de medidas para atender las necesidades de los distintos usuarios.

En este contexto, la Unidad Ejecutora Central del Ministerio de Transporte de Argentina se compromete a continuar promoviendo y apoyando el desarrollo del BPR, manteniendo entre otras, una activa participación en las discusiones técnicas, aportando información que sea útil, estableciendo un punto focal dentro de nuestra organización como miembro de la iniciativa Gender Lab.

Finalmente, las entidades participantes solicitan que de resultar elegidos para recibir los recursos bajo esta iniciativa, el Banco brinde su apoyo en la ejecución de los recursos, toda vez que reconocemos su capacidad para representar los intereses de todos los participantes y de coordinar efectivamente los esfuerzos.

Sin otro particular, saludo a Usted atentamente.


Lic. Mariana López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

CC. Isabel Granada, Ana Maria Pinto (BID)

TÉRMINOS DE REFERENCIA CONSULTORÍA PARA LA REALIZACIÓN DE UN BENCHMARKING REGIONAL

I. Antecedentes

- 1.1 La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para América Latina y el Caribe (ALC) y es una de las condiciones para lograr intervenciones sostenibles desde todos los sectores económicos. En transporte, lo anterior se traduce en promover acciones y proyectos que en sus diferentes etapas consideren las necesidades particulares de mujeres y hombres en cuanto a su movilidad y al mismo tiempo, cuenten con una adecuada representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector. Para esto, se requiere analizar los viajes de los/las usuarios/as y sus interacciones con los sistemas de transporte desde una perspectiva más amplia, considerando, no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento y la seguridad, que afectan en mayor medida a las mujeres y limitan su movilidad. Desde el punto de vista del mercado laboral se requiere revisar los niveles de participación de hombres y mujeres.
- 1.2 Algunas cifras representativas de la región, indican que más del 50% de los usuarios del transporte público de la región son mujeres: por ejemplo, en Ciudad de México esta cifra llega a ser un 57%, en Bogotá el 59,7% y en Lima el 51,4%¹. Sin embargo, nuestros sistemas de transporte, en particular en contextos urbanos se diseñan sin considerar sus necesidades² y perspectivas. Consecuentemente, las pasajeras terminan pagando más por sus desplazamientos, tardando más tiempo en llegar a sus destinos o simplemente optando por usar otros medios de transporte menos eficientes o asequibles, limitando su movilidad física y laboral y consecuentemente su accesibilidad a servicios que ofrecen las ciudades (salud, educación, etc.).
- 1.3 En materia de seguridad, algunos reportes indican que en ciudades como Quito el 67% de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte. Asimismo, una encuesta del 2014 de la Fundación Thomson Reuters en 16 ciudades del mundo, clasificó los sistemas de México DF, Bogotá y Buenos Aires dentro de los diez más peligrosos para las mujeres³. En este sentido y a pesar de los esfuerzos ya impartidos por las ciudades de la región, la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte es un reto común. Las distintas experiencias e iniciativas que han implementado las ciudades ofrecen valiosos aprendizajes y conocimiento que puede favorecer una mayor integración de la perspectiva de género y fomentar sistemas de transporte más inclusivos.
- 1.4 Teniendo esto en consideración, la División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está trabajando con diferentes instituciones regionales en la puesta en marcha de un Bien Público Regional (BPR) que permita a las ciudades de Bogotá, Buenos Aires, Quito y México DF generar conocimiento sobre el diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte, a través del trabajo en conjunto y el intercambio de experiencias. Específicamente, como herramienta

¹ Ver: Soria, Lizzette (2014). *Safe is accessible: Women and public transport in Latin America. The City Fix*; Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

² Por ejemplo la necesidad de hacer viajes con varias paradas sin que se incremente el costo de su viaje.

³ Reuters Foundation (2014). *Most Dangerous Transport Systems for Women*.

- regional el BPR titulado *Transport GenderLAB* permitirá profundizar en el cómo llevar a implementación iniciativas y programas que busquen atender las dimensiones antes mencionadas.
- 1.5 Como parte de esta iniciativa, se pondrá en marcha una serie de actividades y consultorías que permitirán alcanzar los objetivos del *Transport Gender Lab*. Una actividad clave será la puesta en marcha de un Taller Regional a ser realizado al inicio de la ejecución del BPR y donde participaran todos los países que hacen parte de del BPR. Este taller permitirá definir los temas claves a ser priorizados por el BPR y sentara la base para todas las actividades siguientes. Asimismo, un componente importante de esta iniciativa es poder diseminar la información recolectada, es en este contexto que se pondrá en marcha esta consultoría.

II. Objetivos de la Consultoría

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es elaborar un *benchmark* regional donde, en relación con las temáticas definidas como prioritarias en el Taller Regional, se lleve a cabo un análisis comparativo de mecanismos sectoriales usados dentro y fuera de ALC para la promoción e incorporación de la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano. El propósito es elaborar un esquema comparativo que permita priorizar y guiar la implementación de mejores prácticas y su aplicación, en vistas de que puedan ser escalables y replicables en las ciudades de ALC. Para esto, se definirán indicadores relevantes de desempeño sectorial bajo los que se podrán comparar las iniciativas implementadas y nuevas prácticas. Igualmente, permitirá contar con un modelo de retroalimentación sobre la efectividad de intervenciones que se diseñen e implementen bajo la iniciativa *Transport GenderLab*.
- 2.1 Los objetivos específicos de la consultoría son:
- i. Realizar una recopilación de información sobre las políticas, acciones y los mecanismos o instrumentos que han sido aplicados, tanto en el sector público como en el privado, para la promoción de igualdad de género en el transporte urbano a nivel internacional. Las líneas temáticas deberán corresponder a las definidas como prioritarias en el taller regional del *Transport GenderLab*.
 - ii. Realizar una evaluación social pertinente de las medidas identificadas, que refleje un debido análisis de aplicabilidad y factibilidad de los mecanismos sectoriales en la región, principalmente en las ciudades vinculadas a este BPR.
 - iii. Analizar dichas políticas, acciones y mecanismos identificados, estimando su impacto social. Según la estimación del impacto social, proponer indicadores de desempeño, escalas y esquemas comparativos de evaluación, y proporcionar un método para medir la situación actual de igualdad de género en los sistemas de transporte de la región y específicamente de los países participantes y monitorear la efectividad de futuras prácticas.

III. Actividades Principales

- 3.1 Se deberán ejecutar las siguientes actividades⁴:
- 3.2 Revisar y analizar mecanismos, públicos y privados⁵, utilizados a nivel internacional para promover mayor igualdad de género en los sistemas de transporte, con énfasis en el diseño e implementación de estos mecanismos, así como instrumentos de monitoreo y seguimiento para la aplicación. Asimismo, evaluar su impacto social y el nivel de aplicabilidad para los países de la región y las necesidades institucionales asociadas (en términos de leyes, decretos, instituciones) para poder implementarlas. La firma consultora deberá presentar un compendio con la información recolectada.
- 3.3 Basado en el análisis anterior, detectar prácticas que se podrían aplicar en la región para la promoción de la igualdad de género en el sector transporte, especialmente transporte urbano. Este análisis deberá evaluar la aplicabilidad y factibilidad de los mecanismos seleccionados en los tres países, e identificar los potenciales efectos⁶ directos e indirectos derivados de su implementación y una propuesta de monitoreo. Esto debe ser presentado en un informe final.
- 3.4 Para los compendios y el informe final, se deberá entregar un informe final que resuma los principales hallazgos.

IV. Entregables

- 4.1 Entregable 1: Un plan de trabajo que defina las actividades a ser realizadas en el marco de la consultoría con su respectivo cronograma (duración de cada actividad, fecha de entrega, tiempo de revisión por parte del equipo supervisor, etc.).
- 4.2 Entregable 2: Un compendio general de mecanismos que sean relevantes para promover igualdad de género en los sistemas de transporte urbano, con sus respectivos detalles descritos en la sección de actividades.
- 4.3 Entregable 3: Un primer borrador del informe final que incluya: (i) un resumen de los mecanismos para promover la igualdad de género en los sistemas de transporte; (ii) los indicadores comparativos definidos; (iii) una evaluación social de los mecanismos; (iv) un esquema/propuesta que permita monitorear futuras iniciativas implementadas; y (v) una evaluación de factibilidad de iniciativas a replicar en la región.
- 4.4 Entregable 4: Una vez que el primer borrador sea aprobado por el equipo del BID, la firma consultora deberá presentar el informe final que incluya los comentarios y

⁴ La lista de actividades no es exhaustiva y políticas adicionales identificadas durante el proceso de investigación podrán ser incluidas, con su respectivo análisis y evaluación de aplicabilidad para países de ALC. Por ejemplo, se podrían revisar las iniciativas de otras multilaterales (Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo, entre otros).

⁵ Esto incluye las siguientes categorías de políticas sensibles al género: políticas de acción afirmativa políticas para las mujeres, políticas con perspectiva de género y, políticas de transversalización de género. Para mayor información sobre esta categorización, ver el artículo "Las políticas sensibles al género: variedades conceptuales y desafíos de intervención" (Rodríguez, 2008).

⁶ Se deberán incluir las ventajas y desventajas asociados con cada medida propuesta.

recomendaciones del BID. Este informe deberá además incluir un resumen de los hallazgos principales.

V. Cronograma de Pagos

- 5.1 Los pagos se realizarán de acuerdo al siguiente detalle:
- 15% contra la presentación y aprobación del entregable 1.
 - 25% contra la presentación y aprobación del entregable 2.
 - 30% contra la presentación y aprobación del entregable 3.
 - 30% contra la presentación y aprobación del entregable 4.

VI. Coordinación

- 6.1 El proyecto será coordinado por la División de Transporte del BID con apoyo de la División de Género y Diversidad del BID.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría/Modalidad: Firma consultora
- Inicio de actividades: Marzo 2017
- Plazo de ejecución: 8 meses
- Lugar de trabajo: Lugar de trabajo de la firma

VIII. Requisitos Mínimos

- 8.1 **Perfil de la firma consultora.** La firma consultora deberá poseer experiencia mínima de 5 años trabajando en proyectos de transporte urbano, así como experiencia en investigación, evaluaciones y análisis de proyectos. Adicionalmente, preferentemente la firma tendrá experiencia trabajando con temas de género. Además, entre su personal clave deberá contar con un especialista de género que tenga al menos 5 años de experiencia en dicho tema, tenga experiencia en investigación y de preferencia experiencia en temas de infraestructura (transporte u desarrollo urbano, entre otros). Además, la firma deberá contar con un especialista en transporte con al menos 8 años de experiencia en dicho tema, de preferencia en transporte urbano o desarrollo urbano. Finalmente, la firma también deberá contar con un profesional que tenga experiencia en el análisis, monitoreo y evaluación de proyectos de desarrollo, de preferencia en el área de infraestructura.
- 8.2 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 8.3 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo cónyuge) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO Y DESARROLLO DE UNA RED DE CIUDADES A TRAVÉS DE PLATAFORMA TECNOLÓGICA

I. Antecedentes

- 1.1 La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para América Latina y el Caribe (ALC) y es una de las condiciones para lograr intervenciones sostenibles desde todos los sectores económicos. En transporte, lo anterior se traduce en promover acciones y proyectos que en sus diferentes etapas consideren las necesidades particulares de mujeres y hombres en cuanto a su movilidad y patrones de viaje y, al mismo tiempo, cuenten con una adecuada representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector. Para esto, se requiere disponer de datos e información básica desagregados por sexo que permitan por un lado entender los viajes de los y las usuarios y sus interacciones con los sistemas de transporte desde una perspectiva más amplia, considerando no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento y la seguridad, que afectan en mayor medida a las mujeres y limitan su movilidad. Y por otro lado, el nivel de participación hombres y mujeres en el mercado laboral del sector, incluyendo cifras básicas como número de hombres y mujeres en el sector, el tipo de trabajo que realizan ambos y los puestos que ocupan, las remuneraciones de ambos, entre otros.
- 1.2 Algunas cifras representativas de la región, indican que más del 50% de los usuarios del transporte público de la región son mujeres: por ejemplo, en Ciudad de México esta cifra llega a ser un 57%, en Bogotá el 59,7% y en Lima el 51,4%⁷. Sin embargo, nuestros sistemas de transporte, en particular en contextos urbanos se diseñan sin considerar sus necesidades⁸ y perspectivas. Consecuentemente, las pasajeras terminan pagando más por sus desplazamientos, tardando más tiempo en llegar a sus destinos o simplemente optar por usar otros medios de transporte menos eficientes o asequibles, limitando su movilidad física y laboral y afectando negativamente su derecho a acceder a los servicios que ofrecen las ciudades (salud, educación, etc.).
- 1.3 En materia de seguridad, algunos reportes indican que en ciudades como Quito el 67% de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte. Asimismo, una encuesta del 2014 de la Fundación Thomas Reuters en 14 ciudades del mundo, clasificó a los sistemas de México DF, Bogotá y Buenos Aires dentro de los diez más peligrosos para las mujeres.
- 1.4 En este sentido y a pesar de los esfuerzos ya impartidos por las ciudades de la región, la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte es un reto común. Las distintas experiencias e iniciativas que han implementado las ciudades alrededor del mundo ofrecen valiosos aprendizajes y conocimiento que pueden favorecer una mayor integración de la perspectiva de género en el sector y fomentar sistemas de transporte más inclusivos. Asimismo, las lecciones aprendidas derivadas de la implementación de estos mecanismos, pueden permitir

⁷ Ver: Soria, Lizzette (2014). Safe is accessible: Women and public transport in Latin America. The City Fix; Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

⁸ Por ejemplo la necesidad de hacer viajes con varias paradas sin que ellos incrementen el costo de su viaje.

- generar insumos para mejorar los sistemas de transporte en cuanto a la igualdad de género que en ciudades de la región.
- 1.5 Teniendo esto en consideración, la División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está trabajando con diferentes instituciones regionales en la puesta en marcha de un Bien Público Regional (BPR) que permita a las ciudades de Bogotá, Buenos Aires, Quito y México DF generar conocimiento sobre el diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte, a través del trabajo en conjunto y el intercambio de experiencias. Específicamente, como herramienta regional el BPR titulado *Transport GenderLAB* permitirá profundizar en el cómo llevar a implementación iniciativas y programas que busquen atender las dimensiones antes mencionadas.
 - 1.6 Como parte de esta iniciativa, se pondrá en marcha una serie de actividades y consultorías que permitirán alcanzar los objetivos del Transport Gender Lab. Una actividad clave será la puesta en marcha de un Taller Regional a ser realizado al inicio de la ejecución del BPR y donde participaran todos los países que hacen parte de del BPR. Este taller permitirá definir los temas claves a ser priorizados por el BPR y sentara la base para todas las actividades siguientes. Asimismo, un componente importante de esta iniciativa es poder diseminar la información recolectada, es en este contexto que se pondrá en marcha esta consultoría.

II. Objetivos de la Consultoría

- 2.2 El objetivo general de esta consultoría es diseñar y desarrollar una Red de Ciudades a través de la puesta en marcha de una plataforma tecnológica para estructurar un mecanismo de comunicación entre las entidades y ciudades participantes.
- 2.3 Los objetivos específicos de la consultoría son:
 - i La consolidación de un sitio web como plataforma tecnológica del BPR.
 - ii El desarrollo de protocolos de acceso y mecanismos adicionales de difusión del trabajo regional
 - iii La conformación de comunidades de práctica.

III. Actividades Principales

- 3.1 Se deberán ejecutar las siguientes actividades:
- 3.2 Mantener una reunión de información con el equipo supervisor de la consultaría. En esta reunión, el equipo supervisor presentará los avances alcanzados del Transport GenderLab hasta la fecha, incluyendo la priorización de los temas identificados en el Taller Regional.
- 3.2 Con base a la reunión de información, preparar una propuesta para el diseño, desarrollo y mantenimiento de un sitio web que sirva de plataforma de comunicación para el BPR. Esta propuesta debe tener en cuenta la audiencia y usuarios de la página web, las necesidades específicas de la iniciativa, debe ser compatible con las plataformas utilizadas por el BID y debe ser de diseñada de una

- forma que sea fácil de usar y atractiva para los usuarios. Asimismo, la propuesta debe incluir recomendaciones del tipo de indicadores que podrían ser recolectados a través de la plataforma y que permitan medir el suceso de esta (por ejemplo, número de usuarios mensuales, número de veces que un artículo o documento ha sido descargado o leído, duración del tiempo de la visita, etc.). Esta propuesta deberá ser presentada en PowerPoint (u otro programa de presentación) al equipo de supervisión en una reunión. Asimismo, la propuesta deberá ser presentada en forma de reporte, la cual será revisada, comentada y aprobada por el equipo supervisor.
- 3.4 Una vez que el diseño de la plataforma sea aprobado por el equipo de supervisión, la firma consultora desarrollará una versión de prueba o versión Beta de la plataforma. La versión Beta de la plataforma deberá tener una duración de por lo menos tres meses y durante ese periodo la firma consultora será responsable por: 1) capacitar al administrador de la página web; 2) responder a todos los problemas, comentarios o dudas que surjan tanto por parte del equipo supervisor como de los usuarios que hayan sido invitados a testear la plataforma; y 3) con base a los problemas que podrían surgir, proponer soluciones al equipo de supervisión y, si este estuviese de acuerdo, implementar los cambios necesarios en la plataforma. Al final del periodo de prueba, la firma deberá presentar un reporte con los principales problemas encontrados y sus respuestas, así como cualquier tema que pueda surgir en este periodo. Este reporte deberá ser presentado al equipo de supervisión para su aprobación.
 - 3.5 Desarrollar un manual de uso y mantenimiento de la plataforma que servirá de guía al administrador de la página web y de otros miembros de equipo. Este manual debería ser presentado al equipo de supervisión para su aprobación.
 - 3.6 Después del periodo de prueba, lanzar la página web al aire. La firma consultora deberá proveer asistencia técnica al administrador por al menos 6 meses después del lanzamiento de la página. Es decir, la firma deberá responder a preguntas o problemas que pudiesen surgir, apoyar al administrador con cualquier problema técnico y de ser necesario hacer cambios puntuales a la plataforma.
 - 3.7 Al finalizar los 6 meses de apoyo técnico, presentar un breve reporte final (menos de 10 páginas) con un resumen de los principales desafíos que se encontraron para desarrollar la plataforma, así como con los indicadores principales de la plataforma (ver 3.2).

IV. Entregables

- 4.1 Entregable 1: Un informe con una propuesta para el diseño, desarrollo y mantenimiento del sitio web así como una presentación de la propuesta en PowerPoint.
- 4.2 Entregable 2: entrega de la plataforma en versión beta.
- 4.3 Entregable 3: Reporte con los principales problemas encontrados en la versión Beta y con sus respectivas explicación sobre cómo se resolvieron esos problemas.
- 4.4 Entregable 4: Manual de uso y mantenimiento de la plataforma.
- 4.5 Entregable 5: Reporte final.

V. Cronograma de Pagos

5.1 Los pagos se realizarán de acuerdo al siguiente detalle:

- 25% contra la presentación y aprobación del entregable 1.
- 25% contra la presentación y aprobación del entregable 2.
- 25% contra la presentación y aprobación de los entregables 3 y 4.
- 25% contra la presentación y aprobación del entregable 5.

VI. Coordinación

6.2 El proyecto será coordinado por la División de Transporte del BID con apoyo de la División de Género y Diversidad del BID.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría/Modalidad: Firma consultora
- Inicio de actividades: Junio 2017
- Plazo de ejecución: 12 meses
- Lugar de trabajo: Lugar de trabajo de la firma

VIII. Requisitos Mínimos

- 8.1 **Calificación del personal clave:** Profesionales en ingeniería de sistemas, ingeniería electrónica o afines, y en programación y diseño web/diseño gráfico. Conocimientos y experiencia en el desarrollo de plataformas o herramientas tecnológicas, programación, sitios web. De preferencia, experiencia trabajando en proyectos sociales o con el sector público.
- 8.2 **Pago y condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 8.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo cónyuge) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

TÉRMINOS DE REFERENCIA
CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE
DISEMINACIÓN Y COMUNICACIÓN

I. Antecedentes

- 1.1 La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para América Latina y el Caribe (ALC) y es una de las condiciones para lograr intervenciones sostenibles desde todos los sectores económicos. En transporte, lo anterior se traduce en promover acciones y proyectos que en sus diferentes etapas consideren las necesidades particulares de mujeres y hombres en cuanto a su movilidad y al mismo tiempo, cuenten con una adecuada representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector. Para esto, se requiere analizar los viajes de los/las usuarios/as y sus interacciones con los sistemas de transporte desde una perspectiva más amplia, considerando, no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento y la seguridad, que afectan en mayor medida a las mujeres y limitan su movilidad. Desde el punto de vista del mercado laboral se requiere revisar los niveles de participación de hombres y mujeres.
- 1.2 Algunas cifras representativas de la región, indican que más del 50% de los usuarios del transporte público de la región son mujeres: por ejemplo, en Ciudad de México esta cifra llega a ser un 57%, en Bogotá el 59,7% y en Lima el 51,4%⁹. Sin embargo, nuestros sistemas de transporte, en particular en contextos urbanos se diseñan sin considerar sus necesidades¹⁰ y perspectivas. Consecuentemente, las pasajeras terminan pagando más por sus desplazamientos, tardando más tiempo en llegar a sus destinos o simplemente optando por usar otros medios de transporte menos eficientes o asequibles, limitando su movilidad física y laboral y consecuentemente su accesibilidad a servicios que ofrecen las ciudades (salud, educación, etc.).
- 1.3 En materia de seguridad, algunos reportes indican que en ciudades como Quito el 67% de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte. Asimismo, una encuesta del 2014 de la Fundación Thomson Reuters en 16 ciudades del mundo, clasificó los sistemas de México DF, Bogotá y Buenos Aires dentro de los diez más peligrosos para las mujeres¹¹. En este sentido y a pesar de los esfuerzos ya impartidos por las ciudades de la región, la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte es un reto común. Las distintas experiencias e iniciativas que han implementado las ciudades ofrecen valiosos aprendizajes y conocimiento que puede favorecer una mayor integración de la perspectiva de género y fomentar sistemas de transporte más inclusivos.
- 1.4 Teniendo esto en consideración, la División de Transporte (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está trabajando con diferentes instituciones regionales en la puesta en marcha de un Bien Público Regional (BPR) que permita a las ciudades de Bogotá, Buenos Aires, Quito y México DF generar conocimiento

⁹ Ver: Soria, Lizzette (2014). Safe is accessible: Women and public transport in Latin America. The City Fix; Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

¹⁰ Por ejemplo la necesidad de hacer viajes con varias paradas sin que se incremente el costo de su viaje.

¹¹ Reuters Foundation (2014). Most Dangerous Transport Systems for Women.

sobre el diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte, a través del trabajo en conjunto y el intercambio de experiencias. Específicamente, como herramienta regional el BPR titulado *Transport GenderLAB* permitirá profundizar en el cómo llevar a implementación iniciativas y programas que busquen atender las dimensiones antes mencionadas.

- 1.5 Como parte de esta iniciativa, se pondrá en marcha una serie de actividades y consultorías que permitirán alcanzar los objetivos del Transport Gender Lab. Una actividad clave será la puesta en marcha de un Taller Regional a ser realizado al inicio de la ejecución del BPR y donde participaran todos los países que hacen parte del BPR. Este taller permitirá definir los temas claves a ser priorizados por el BPR y sentará la base para todas las actividades siguientes. Asimismo, y en esta línea, se ha definido la implementación de una campaña de comunicación y diseminación del progreso y resultados parciales del *Transport GenderLab*.

II. Objetivos de la Campaña de Comunicación

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es diseñar e implementar una campaña de comunicación que permita transmitir y consolidar en instrumentos de difusión los esfuerzos del *Transport GenderLab*. A través de esta campaña se buscará diseminar efectivamente el conocimiento adquirido en torno a la temática de la igualdad de género en el transporte y poder informar sobre la forma de abordarla en el transporte urbano.
- 2.1 Los objetivos específicos de la consultoría son:
- i. Según las prioridades definidas en el taller regional, el progreso y resultados parciales del *GenderLab*, identificar los diferentes públicos objetivos (especialistas y agencias del sector, usuarios de los sistemas, etc y las temáticas apropiadas en las que se basaría una campaña de comunicación y diseminación.
 - ii. Identificar mecanismos y canales efectivos de comunicación y diseminación
 - iii. Desarrollar contenido e instrumentos tales como documentos técnicos, videos e infografías para implementar una campaña de comunicación y diseminación sobre el *Transport GenderLab*.
 - iv. Determinar indicadores para estimar el impacto de la campaña y los métodos de evaluación social de la campaña
 - v. Según los resultados observados y aprendizajes, definir esquemas para futuras campañas efectivas sobre la temática.

III. Actividades Principales

- 3.1 Se deberán ejecutar las siguientes actividades¹²:
- 3.2 Revisar y analizar campañas ya implementadas acorde a los objetivos establecidos¹³ u otras que pueden funcionar como referencia. Asimismo, observar el impacto alcanzado por estas y su efectividad.
- 3.3 Proponer las formas, canales y mecanismos para llevar a cabo la campaña comunicacional y de diseminación¹⁴ en torno a la igualdad de género en el transporte urbano y específicamente del trabajo del *Transport Genderlab*. Preparar una propuesta con el plan de acción de la campaña donde se detallen los objetivos y alcances de estas, público meta, métodos de implementación, instrumentos específicos a utilizar y el cronograma de implementación e indicadores y herramientas para medir los impactos de la campaña.
- 3.4 Desarrollar los insumos necesarios para implementar la campaña, los cuales serán clave para diseminar y compartir la información recolectada y desarrollada en el marco de esta iniciativa. Entre estos insumos se incluirá al menos: dos infografías, un video y material de difusión.
- 3.5 Recibir retroalimentación e incorporar posibles adaptaciones que aseguren la efectividad de la campaña.
- 3.6 Llevar a cabo la implementación de la campaña. Además, ser capaz de recoger información para medir su impacto y recuperar aprendizaje para futuras acciones en torno a la igualdad de género en el transporte.

IV. Entregables

- 4.1 Entregable 1: Un plan de trabajo que defina las actividades a ser realizadas en el marco de la consultoría con su respectivo cronograma (duración de cada actividad, fecha de entrega, tiempo de revisión por parte del equipo supervisor, etc.).
- 4.2 Entregable 2: Propuesta de preparación de campaña. Esta propuesta debe incluir el plan de acción de la campaña donde se detallen los objetivos y alcances de estas, público meta, métodos de implementación, instrumentos específicos a utilizar y el cronograma de implementación e indicadores y herramientas para medir los impactos de la campaña. Esta propuesta deberá ser presentada al equipo supervisor de la consultoría a través de la entrega de la propuesta escrita, así como la preparación de una presentación que incluya los temas principales.
- 4.3 Entregable 3: Implementación de campaña. Con base a los indicadores definidos y acordados en el marco de la propuesta para medir los impactos de la campaña, se

¹² La lista de actividades no es exhaustiva y políticas adicionales identificadas durante el proceso de investigación podrán ser incluidas, con su respectivo análisis y evaluación de aplicabilidad para países de ALC. Por ejemplo, se podrían revisar las iniciativas de otras multilaterales (Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo, entre otros).

¹³ Esto incluye las siguientes categorías: políticas de acción afirmativa políticas para las mujeres, políticas con perspectiva de género y, políticas de transversalización de género. Para mayor información sobre esta categorización, ver el artículo “Las políticas sensibles al género: variedades conceptuales y desafíos de intervención” (Rodríguez, 2008).

¹⁴ Se deberán incluir las ventajas y desventajas asociados con cada medida propuesta.

deberá presentar informes de medio término sobre los avances e impactos de implementación de la campaña una vez transcurrido la mitad del contrato. Este informe no deberá tener más de 10 páginas y deberán incluir los datos recolectados a través de los indicadores, los productos elaborados y diseminados durante ese periodo y cualquier otra actividad realizada durante ese mes.

- 4.4 Entregable 4: Desarrollo de productos de campaña. Ejecutar el diseño y desarrollo de al menos: dos infografías, un video y material de difusión¹⁵.
- 4.5 Entregable 5: Informe final. Este informe final deberá incluir un resumen del plan de implementación de la campaña, los alcances y resultado lecciones aprendidas y recomendaciones para darle continuidad a la campaña o poner en marcha nuevas campañas en torno a la temática.

V. Cronograma de Pagos

- 5.1 Los pagos se realizarán de acuerdo al siguiente detalle:
 - 10% contra la presentación y aprobación del entregable 1.
 - 20% contra la presentación y aprobación del entregable 2.
 - 20% contra la presentación y aprobación del entregable 3.
 - 25% contra la presentación y aprobación del entregable 4.
 - 25% contra la presentación y aprobación del entregable 5.

VI. Coordinación

- 6.1 El proyecto será coordinado por la División de Transporte del BID con apoyo de la División de Género y Diversidad del BID.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría/Modalidad: Consultor individual, TTC
- Inicio de actividades: Marzo 2017
- Plazo de ejecución: 12 meses
- Lugar de trabajo: Washington DC (USA) o alguno de los cuatro países que forman parte del BPR (México, Colombia, Ecuador o Argentina)

VIII. Requisitos Mínimos

- 8.1 **Perfil del consultor/a:** Licenciatura en comunicación, periodismo o ciencia social con experiencia profesional de al menos 4 años. El/la profesional deberá tener experiencia en el manejo, mantenimiento administración de sitios web, medios de comunicación social (twitter, Facebook, Instagram, Snapchat, etc.), experiencia en el diseño de gráficos y manejo de softwares usados para este fin. De preferencia

¹⁵ Los temas de estos productos de conocimiento serán definidos posteriormente.

con experiencia trabajando en ALC y con conocimiento en temas de género y/o transporte urbano.

- 8.2 **Pago y condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 8.3 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo cónyuge) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

PLAN DE ADQUISICIONES

País	Regional
Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Proyecto:	Transport GenderLab: Banco de iniciativas para integrar la perspectiva de Género en el Transporte
Numero de Proyecto	RG-T2864
Descripción del Proyecto	El objetivo de esta CT es la conformación de un Bien Público Regional (BPR) que permita a las ciudades, a través del trabajo en conjunto y el intercambio de experiencias, generar conocimiento sobre diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte.

Descripción	Método de Adquisición ¹	Financiamiento BID	Estado
Bienes y servicios: Organización y realización de Evento Taller técnico regional			
Alojamientos, alimentación, material didáctico, sala de eventos, etc.	Bienes y Obras	40.000	A ser contratado por el Banco
Consultoría 1: Consultoría para la elaboración del Benchmarking regional			
El/la consultor/a será responsable por la elaboración de una propuesta de benchmarking regional sobre las mejores prácticas de género en el sector y definición de indicadores para medir desempeño del <i>Transport GenderLab</i>	CCIN	50.000	A ser contratado por el Banco
Consultoría 2: Consultoría para la Identificación de Buenas Practicas de género sectoriales y elaboración herramientas de implementación			
La firma consultora será responsable de: 1) la identificación y análisis de buenas prácticas sectoriales que busquen promover la igualdad de género; y 2) el desarrollo de herramientas para implementar iniciativas similares en las ciudades participantes.	SBCC	80.000	A ser contratado por el Banco
Consultoría 3: Consultoría para la Evaluación de iniciativas de género y caso de negocios			
La firma consultora estará a cargo de: 1) realizar evaluaciones sobre la efectividad de iniciativas sectoriales de género; y 2) desarrollar un caso de negocios para la inclusión de género en el sector.	SBCC	170.000	A ser contratado por el Banco
Consultoría 4: Consultoría para la Creación de una plataforma web para la Red de ciudades			
La firma consultora será responsable de: 1) creación y puesta en marcha de una plataforma web incluyendo mantenimiento por un año; 2) elaboración de protocolos de uso.	SBCC	150.000	A ser contratado por el Banco

¹ Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

Consultoría 5: Consultoría para el desarrollo de una campaña de comunicación y productos de diseminación			
El/la consultor/a o firma consulta estará a cargo de: 1) el diseño de una campaña de comunicación; y 2) desarrollo de productos de diseminación (video, infografías, blog posts)	SBCC/CCII	70.000	A ser contratado por el Banco
Consultoría 6: Consultoría para la elaboración de un Plan de Sostenibilidad del <i>Transport GenderLab</i>			
El consultor/a será responsable por: 1) desarrollo de un plan de acción que defina las actividades y actores clave para darle continuidad a <i>Transport GenderLab</i> ; 2) elaboración de la definición de los alcances de mediano y largo plazo de <i>Transport GenderLAB</i> ; y iii) desarrollo del manual operativo para garantizar la continuidad del BPR	CCII	25.000	A ser contratado por el Banco
Consultoría 7: Consultoría para realizar la Evaluación Final de la CT			
El/la consultor/a realizará la evaluación de los alcances de la CT (objetivos definidos, productos, resultados, etc.)	CCII	15.000	A ser contratado por el Banco
TOTAL		600.000	

MATRIZ DE RESULTADOS

Resultados				
Resultados	Unidad de Medida	Línea de Base (2017)	Metas (2019)	Medio de Verificación
R1: Las ciudades participantes y entidades que son parte de Transport GenderLaB cuentan con un acervo de conocimiento sobre iniciativas en favor de la igualdad de género y su efectividad en transporte urbano				
Número de iniciativas por ciudad o entidad que son plenamente documentadas como casos de estudio para su escalamiento a nivel regional	Iniciativas	1	8	Informes anuales de cooperación técnica
Número de iniciativas por ciudad o entidad que son implementadas a nivel de diseño o en el <i>enforcement</i> de la normativa ya existente a nivel ciudad/país	Iniciativas	0	2	Informes anuales de cooperación técnica
R2: Las ciudades participantes bajo Transport GenderLaB cuentan con un mecanismo de discusión, intercambio, difusión y monitoreo de experiencias para maximizar el impacto de sus intervenciones en materia de género				
Número de entidades que hacen parte y se integran a la Plataforma tecnológica regional de Transport GenderLab	Entidades	4	7	Informes anuales de cooperación técnica
R3: Los participantes de Transport GenderLaB cuentan con información sistematizada con la cual dar seguimiento y monitorear los efectos de iniciativas, actividades o políticas				
Numero de bases de datos consolidadas o instrumentos de toma de información tipo encuesta dentro de la red de ciudades de Transport GenderLaB	Bases de Datos	0	4	Informes anuales de cooperación técnica

Productos							
Productos	Unidad de Medida	Línea de base (2017)	Año 1	Año 2	Año 3	Meta Final (Medio de Verificación
Actividad 1: Desarrollo de un Taller Técnico Regional para definir los temas prioritarios del Transport GenderLab							
Número de temas prioritarios identificados en el taller	Temas Prioritarios	0	3	0	0	3	Minutas/ayuda memoria del taller
Actividad 1: Elaboración de benchmarking regional para determinar los indicadores priorizados por Transport GenderLab							
Compendio de indicadores sectoriales en las temáticas de género priorizadas	Documento	0	1	0	0	1	Documento final de consultoría con compendio de indicadores

Actividad 3: Identificación de buenas prácticas sectoriales para la incorporación de género en transporte y elaboración de herramientas para implementación de iniciativas regionales							
Estudios de buenas prácticas sectorial para la igualdad de género	Estudios	0	0	2	2	4	Documento final de consultoría con buenas practicas
Propuesta de herramientas para la implementación de iniciativas sectoriales para la igualdad de género	Propuesta	0	0	0	1	1	Documento final de consultoría que consolida las herramientas
Actividad 4: Evaluación de iniciativas de género y desarrollo de un caso de negocios sectorial							
Número de iniciativas de género implementadas que son evaluadas	Iniciativas	0	0	0	1	1	Reporte de consultoría con evaluaciones cuantitativas y cualitativas
Documento con caso de negocios para la implementación de iniciativas de género en el sector	Documento	0	0	0	1	1	Informes anuales de CT
Actividad 5: Puesta en marcha de una plataforma para construir una Red de Ciudades del Transport GenderLab							
Plataforma web de Red de Ciudades del Transport GenderLab	Plataforma	0	0	0	1	1	Imágenes de la plataforma e informe anual de CT
Protocolo de uso de información de la Red de Ciudades	Protocolo	0	0	0	1	1	Documento de consultoría con protocolo
Actividad 6: Desarrollo de una campaña de comunicación y productos de diseminación							
Plan de comunicación y estrategia de una campaña de comunicación	Documento	0	0	1	0	1	Documento de consultoría
Productos estratégicos de comunicación y diseminación	Video	0	1	1	1	3	Informe final de la CT con recopilación de productos de diseminación
	Infografías	0	4	4	4	12	
	Blog posts	0	1	1	1	3	
Actividad 7: Elaboración de una Plan de Sostenibilidad para Transport GenderLab							
Plan de Sostenibilidad con lineamientos y estrategias de largo plazo para el funcionamiento de Transport GenderLAB	Documento	0	0	0	1	1	Documento de consultoría con Plan de Sostenibilidad
Actividad 8: Evaluación final de los resultados alcanzados por la CT							
Informe de evaluación final de la CT	Informe	0	0	0	1	1	Informe de consultoría