

**PROGRAMA PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD CIUDADANA DE LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE
URBANO – FASE II**

RG-T2667

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el Programa Especial para la Iniciativa de Seguridad Ciudadana (**CSF**), de conformidad con la comunicación de fecha 30 de junio de 2015 suscrita por Alejandro Stamoglou (ORP/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de **US\$376.000**, para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de seis (6) meses calendario contados a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto para financiamiento. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares estadounidenses. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

Original firmado

12/13/15

Sonia M. Rivera

Fecha

Jefe

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
ORP/GCM

APROBACIÓN

Aprobado:

Original firmado

12/15/15

Nestor Roa

Fecha

Jefe de División

División de Transporte
INE/TSP

Documento de Cooperación Técnica

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Ecuador y Argentina
▪ Nombre de la CT:	Programa Para Incrementar La Seguridad Ciudadana De Las Mujeres En El Transporte Urbano – Fase II
▪ Número de CT:	RG-T2667
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	René Cortes (Jefe de Equipo, INE/TSP), Javier Reyes (Jefe de Equipo Alterno, ICS/CAR); Laura Jaitman y Norma Peña (IFD/ICS); Andrea Monje Silva (SCL/GDI); Vera Lenci Pousada (TSP/CAR); Fernando Orduz (TSP/CEC); Virginia Navas (INE/TSP); Mauricio Garcia (ICS/CEC); Sofia Greco y Virginia Franzini (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	Sistema Metropolitano de Transporte Urbano Quito (EC-L1111 y EC-L1124); y Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca (AR-L1158)
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	30 de junio, 2015
▪ Beneficiario:	Usuarios de transporte urbano, particularmente mujeres; operadores del transporte urbano; y agencias encargadas de seguridad ciudadana
▪ 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\$376.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	N/A
▪ Periodo de Desembolso y Ejecución:	24 meses de ejecución/30 meses de desembolsos
▪ Fecha de Inicio Requerido:	1 de enero de 2016
▪ Tipos de Consultores:	Consultores individuales y firmas locales e internacionales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (INE/TSP), en colaboración con División de Capacidad Institucional del Estado (IFD/ICS) y División de Género y Diversidad (SCL/GDI)
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP
▪ 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 de los Préstamos Asociados

- 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: Sistema Metropolitano de Transporte Urbano Quito (EC-L1111 y EC-L1124) y Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca (AR-L1158).
- 2.2 Por un lado, las operaciones EC-L1111 y EC-L1124 fueron aprobadas en diciembre 2012 y enero 2013 respectivamente, por un monto de US\$100 millones cada uno, actualmente se encuentran en etapa de implementación y tienen como objetivo mejorar la movilidad urbana de Quito reduciendo y mejorando, entre otros, la seguridad y el confort del actual sistema. Específicamente, el proyecto financiará la construcción de 23 km de túnel, 16 estaciones y la adquisición de 18 trenes con 6 vagones cada uno.

Por otro lado, el AR-L1158 fue aprobado en septiembre 2013 por un monto de US\$300 millones, actualmente se encuentra en etapa de implementación y tiene como objetivo mejorar los servicios de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y de la calidad de vida de la población. Específicamente, el proyecto financiará la construcción y adecuación de las superestructuras e instalaciones ferroviarias, incluyendo la electrificación de los trenes, la renovación y mejoramiento de las vías y la adecuación de las estaciones.

III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Contexto.** Los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina y en muchas ciudades las mujeres son las principales usuarias de estos medios (en Bogotá 59.7%¹ de los usuarios son mujeres, en Buenos Aires el 51.9%² y en Ciudad de México el 57%). Sin embargo, en los últimos años el nivel de inseguridad en el transporte público de la región ha aumentado, afectando mayormente a las mujeres. De hecho, varios estudios³ 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, diversas encuestas demuestran que en América Latina las mujeres han sido víctimas de algún tipo de acoso sexual o tienen miedo a serlo⁴. Por ejemplo, en Quito el 67%⁵ de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte y, según una encuesta hecha en 15 ciudades del mundo⁶, Buenos Aires cuenta con el sexto sistema de transporte público más peligro para las mujeres.
- 3.2 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 y/o no se bajan en estaciones que consideran inseguras) 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.

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

² Quiros, T. y S. Mehndiratta (2014). *Gender, Travel and Job Access: Evidence from Buenos Aires. Washington DC.*

³ Ver: Kennedy, B. (2011). *Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK*; y Babinard, J. (2011). *Transport Note 43 Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.*

⁴ “[Latin American cities have most dangerous transport for women](#)” en Reuters Foundation, 29 de octubre de 2014.

⁵ “[El Transporte público de Quito active sus frenos contra el acoso a la mujer](#)” en El Comercio, 6 de marzo de 2015.

⁶ Reuters Foundation (2014). *Most Dangerous Transport Systems for Women.*

- 3.3 Para responder a esta problemática, a inicios del 2015 el BID aprobó la CT RG-T2519⁷ que tiene como objetivo reducir la inseguridad e incrementar el uso del transporte público. Para esto, se viene trabajando en identificar los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje de las mujeres en Lima y Asunción. Con base a esa información, se desarrollará una intervención piloto que permitirá responder a la inseguridad que enfrentan los usuarios, particularmente a las mujeres, en estas dos ciudades.
- 3.4 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es realizar un diagnóstico sobre la inseguridad y sus efectos en los viajes de las mujeres en el transporte urbano en Quito y Buenos Aires para crear una intervención piloto que responda a esta problemática con el fin de aumentar el uso del transporte público, tomando como base la CT RG-T2519 (Fase I).
- 3.5 **Justificación.** Se espera que tanto esta CT como la CT de la Fase I permitan responder a la demanda de los países de hacer frente a este problema creciente mediante una estrategia integral y de multi actores, y recolectar más información y datos sobre el tema a nivel regional. Después de que la primera CT fue aprobada, la alcaldía de Quito declaró su interés en participar en este piloto y de ahí nace la idea de hacer una segunda fase.
- 3.6 La decisión de seleccionar a Quito y Buenos Aires se basó en 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 medios de transporte desde su inicio. Asimismo, ambas ciudades presentan niveles de inseguridad elevados en sus sistemas de transporte actuales por lo cual se priorizaron cuando se decidió realizar una segunda fase del proyecto. Finalmente, para que sea posible medir los impactos la intervención es necesario que las ciudades cuenten con un sistema de transporte masivo, lo que limitaba las opciones a países de Cono Sur y Andinos.
- 3.7 Teniendo en cuenta que las tres operaciones ya fueron aprobadas y se encuentran en etapa de implementación, se espera que esta CT ayude a asegurar mayor efectividad de los sistemas tanto en términos de movilidad, como seguridad y violencia una vez que entren en operación.
- 3.8 Esta CT se alinea y se complementa con el préstamo EC-L1098 bajo el cual se está desarrollando un sistema de información para la recopilación de datos de calidad sobre el delito, se están implementando los departamentos de Análisis de Información del Delito (DAIS) para realizar análisis dinámico de la criminalidad y se están capacitando a funcionarios de la policía para hacer dichos análisis. Si bien este préstamo es a nivel Nacional, es posible identificar articulaciones entre éste y la CT en los respectivos a la ciudad de Quito. Asimismo, se alinea y se complementa con el préstamo AR-L1074 que contribuye a la disminución de los niveles de delitos, violencia e inseguridad en Buenos Aires mediante el mejoramiento de la capacidad del Ministerio de Seguridad, el fortalecimiento de la participación comunitaria y la implantación de programas de prevención que promueven factores de protección en comunidades, familias e individuos. Se buscara identificar articulaciones entre la CT y el préstamo mencionado.
- 3.9 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, esta CT está alineada con la Estrategia Sectorial sobre las Instituciones para el Crecimiento y el

⁷ Programa para incrementar la seguridad ciudadana en el transporte urbano (RG-T2519).

Bienestar Social (GN-2587-2) dado a que respaldará la planificación y ejecución de políticas públicas de seguridad ciudadana. Adicionalmente, la CT está alineada con: (i) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2670-3) 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), que prioriza la realización de estudios que permitan generar evidencia sobre programas que de prevención de violencia contra la mujer y que reduzcan la oportunidad para la comisión de delitos en el espacio urbano; (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 ya que el proyecto contribuirá a mejorar y fortalecer la capacidad de gestión de los gobiernos en el área de seguridad en el transporte; (iv) el Marco Sectorial de Género y Diversidad que resalta la importancia de velar por la seguridad de las mujeres pasajeras y mejorar sus experiencias; y (v) 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 las actividades/componentes y presupuesto

4.1 Las actividades estarán estrechamente ligadas al trabajo que se viene realizando a través de la CT RG-T2519, lo cual permitirá obtener información comparativa para las cuatro ciudades, además de permitir validar la intervención en diferentes contextos. A la fecha los avances alcanzados en la Fase I son: (i) desarrollo de la [metodología](#) de recolección de datos para la línea de base para ambas ciudades; (ii) elaboración de una [encuesta sobre percepción de inseguridad y victimización](#) en los medios de transporte, así como medios que usan o usarían las mujeres para realizar denuncia y nivel de penetración de tecnologías de comunicación; y (iii) recolección de línea de base en Lima y Asunción⁸. Las actividades a ser realizadas en el marco de la CT se implementarán en tres componentes:

4.2 **Componente 1. Diagnóstico de la situación y percepción de seguridad en el transporte público y sus intermediaciones y del acceso y uso de Tecnologías de la Información Comunicación (TIC) (duración: seis meses).** Primeramente, se realizará un diagnóstico sobre la percepción y situación de violencia en el transporte público en Quito y Buenos Aires, al igual que se hizo en la Fase I, para poder entender la realidad local y poder adaptar la intervención a las necesidades particulares de cada ciudad. Para esto, se usará la misma metodología e instrumento desarrollados en la Fase I (RG-T2519) y se contratará a una firma consultora para realizar el levantamiento de línea de base⁹. El diseño de la muestra incluirá tanto usuarias como no usuarias del transporte pertenecientes a las clases baja, media y alta, y se utilizará metodologías estadísticas que permitan generar mayor información sobre: (i) los tipos y frecuencia de

⁸ Durante la Fase I, se estratificaron vecindarios según estatus socioeconómicos (ingresos altos, medios y bajos) y se seleccionaron un total de 3 vecindarios pertenecientes a cada estatus (2 por estatus). En cada vecindario se entrevistó un promedio de 200 mujeres de forma aleatoria. En Lima, los resultados preliminares indican que un 75% de las encuestadas en los estratos bajo y medios aproximadamente usan transporte público, para el estrato de ingresos altos los datos aún están siendo analizado. En Asunción, un 60% de las encuestas en todos los vecindarios usan el transporte público. Los demás datos recolectados aún están siendo analizados para ambas ciudades.

⁹ Al igual que se hizo en la Fase I, el instrumento será piloteado antes de salir a campo con el objetivo de adaptarlo a la realidad local.

viajes que realizan las usuarias; (ii) las necesidades, preocupaciones y problemas que enfrentan las usuarias 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 y 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 y uso de las TIC (número de usuarios con celulares, acceso a internet, costos, frecuencia y tipo de uso, etc.).

- 4.3 Este diagnóstico servirá de base para desarrollar la intervención (Componente 2) teniendo en cuenta las declaraciones de las mujeres encuestadas como ser: (i) áreas de mayor riesgo (estaciones, trenes o inmediaciones); (ii) el nivel de confianza que tienen a los medios de denuncia (policía, centros de ayuda, etc.); (iii) el uso de TIC, entre otros. Una vez se finalice el diagnóstico, éste será compartido con las instituciones a cargo de los sistemas de transporte y de seguridad, y de institutos/secretarías de la mujer en ambas ciudades con el objetivo de contar con su retroalimentación, así como apoyo en la coordinación e implementación del piloto, y darle sostenibilidad al proyecto.
- 4.4 **Componente 2. Implementación de una intervención piloto para incrementar la seguridad en el transporte público (duración: seis meses).** En el marco de la Fase I, se desarrollará una intervención piloto que responda a las problemáticas detectadas en el diagnóstico (percepción de seguridad, y nivel de victimización y denuncia de episodios cometidos), con el fin de incrementar la seguridad de las usuarias del transporte público. Esto puede incluir, entre otras opciones, el desarrollo de un sistema de información a través de una aplicación para tecnología móvil, campañas de sensibilización o capacitaciones a los conductores de los medios de transporte¹⁰. Esta CT replicará esta misma intervención en Quito y Buenos Aires, adaptándola a la realidad local de ambas. A través de este componente se financiará la contratación de una firma consultora que se encargará de: (i) adaptar la intervención piloto a la realidad de Quito y Buenos Aires¹¹; y (ii) implementar la intervención. Es importante resaltar que dicha intervención se implementará únicamente a un grupo de tratamiento (y se dará seguimiento a un grupo de control) para así poder medir el impacto de la intervención. Asimismo se seleccionará un medio de transporte¹², ya sea una línea específica de bus o metro, para realizar el piloto (ver Componente 3).
- 4.5 **Componente 3. Evaluación de la intervención (duración: seis meses).** Se realizará una evaluación que permita identificar el impacto causal del Componente 2. El diseño de la evaluación se definirá una vez que se realicen los diagnósticos y posteriormente el diseño de las intervenciones. 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 para medir estos efectos. El diseño e

¹⁰ La intervención, que será similar para las cuatro ciudades teniendo en cuenta sus especificidades, aún no ha sido desarrollada en el marco de la Fase I porque los diagnósticos para Lima y Asunción no han finalizado.

¹¹ Los diagnósticos permitirán tener una idea más clara de la situación en cada ciudad. Por ejemplo, si una ciudad tiene mayor penetración de teléfonos celulares inteligentes que otra, en una es más factible desarrollar una intervención haciendo uso de esa tecnología mientras que en la otra se tendrá que usar otros medios más tradicionales.

¹² El medio de transporte seleccionado dependerá de las diferentes opciones en cada ciudad. Por ejemplo, en Buenos Aires podría ser el metro, mientras que en Quito el BRT.

implementación de esta evaluación será liderado por el equipo de proyecto con apoyo del consultor principal.

4.6 Componente 4. Apoyo técnico y diseminación del proyecto. A través de este componente se financiará la contratación de un consultor por un periodo de dos años a tiempo parcial que coordine las actividades e información recolectada en las cuatro ciudades intervenidas (Lima y Asunción Fase I, y Quito y Buenos Aires Fase II) y realice algunas misiones de supervisión. Asimismo, este consultor estará a cargo de la coordinación, junto con el equipo del BID, de un seminario regional para presentar los resultados del proyecto.

4.7 Resultados esperados. Se espera que a través de esta CT: (i) se obtenga un estudio analítico que compare los resultados de esta CT con los resultados de la RG-T2519; (ii) se obtenga mayor información sobre la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano en Quito y Buenos Aires; y (iii) se ponga en marcha una intervención que responda a la problemática de la inseguridad en la región y que permita incrementar el uso del transporte público (Ver [Matriz de Resultados](#))

4.8 Con esta CT se financiará las consultorías a cargo del diagnóstico, coordinación, implementación, evaluación del piloto y diseminación por un monto total de US\$376.000. No hay contrapartida local.

Presupuesto Indicativo

Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo en US\$	Financiamiento Total en US\$
Componente 1. Investigador principal Especialista en Evaluaciones de Impacto	Diseñar/adaptar de la metodología de intervención, realizar el diagnóstico y análisis de datos recolectados	35.000	35.000
Componente 2. Firma consultora para levantamiento de datos	Levantar los datos para la línea de base y de seguimiento en ambas ciudades	200.000	200.000
Componente 3. Firma consultora para adaptar el sistema de información	Adaptar el sistema de información a las realidades locales e implementación de la intervención	65.000	65.000
Componente 4. Consultor a tiempo parcial para coordinar el proyecto y diseminación de información	Consultor a tiempo parcial por 2 años para coordinar las actividades realizadas en las ciudades y contacto con las contrapartes	50.000	50.000
	Diseminación: Evento regional	26.000	26.000
Total		376.000	376.000

4.9 El jefe de equipo será responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de los miembros del equipo del proyecto. Los especialistas de transporte de las representaciones del BID en Ecuador y Argentina 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. 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.

- 4.10 Se contará con informes parciales y finales realizados por los consultores. Los informes finales serán socializados con las contrapartes en los países. Asimismo, se organizará un evento regional para presentar los resultados finales.

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 una CT regional, el BID se encuentra en mejor posición y con mayor capacidad para ser el ejecutor del proyecto y contratar a los consultores, esto permitirá asegurar homogeneidad durante las etapas de diseño, implementación y evaluación del proyecto entre ambos países y con los países seleccionados durante la Fase I (RG-T2519).
- 5.2 El Banco contratará consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes a consultorías. Los productos de las consultorías desarrolladas en el marco de esta CT 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 Previo al inicio de las actividades relacionadas con el Seminario Regional previsto bajo el Componente 4, se solicitará una carta de no objeción a la contraparte del Banco en el país donde se decida realizar el evento.
- 5.4 El Ministerio del Interior y Transporte de Argentina, y la Vice Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito han demostrado su interés enviando cartas de solicitud para ser parte de este proyecto.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Uno de los principales riesgos de este proyecto es que la intervención piloto requerida no sea la misma en todas las ciudades intervenidas debido a las particularidades de cada una. Para reducir este riesgo, la intervención piloto se asegurará de tomar en consideración todas las problemáticas encontradas en el diagnóstico y diseñar una intervención flexible, y que sea fácil de adaptar y/o actualizar, asegurando siempre cierta homogeneidad en las intervenciones de cada ciudad para poder realizar un estudio comparativo.
- 6.2 Para asegurar la sostenibilidad del proyecto una vez finalizada la TC, se trabajará muy de cerca no solo con las contrapartes interesadas en el proyecto (Ministerio del Interior y Transporte de Argentina y la Vice Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito), sino también con las entidades a cargo de manejar los sistemas de transporte y seguridad y con los institutos/secretarías de la mujer de ambas ciudades.

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 [SPF y SFF](#)).

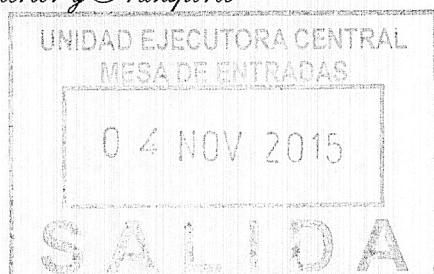
Anexos Requeridos:

- [Solicitud del cliente](#)
- [Términos de Referencia para actividades/componentes a ser adquiridos](#)
- [Plan de Adquisiciones](#)

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"



Ministerio del Interior y Transporte



NOTA N° **206115**

Buenos Aires, 4 de Noviembre de 2015

**SEÑOR
HUGO FLOREZ TIMORAN
REPRESENTANTE DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO EN
ARGENTINA
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
PRESENTE**

Ref.: Cooperación Técnica RG-T2667
Seguridad ciudadana en el transporte urbano

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en 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 – Fase II"* (RG-T2667), a ser ejecutado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El mismo tiene como objetivo principal realizar un diagnóstico sobre la inseguridad y sus efectos en los viajes de las mujeres en el transporte urbano en Buenos Aires, Argentina y en Quito, Ecuador para crear una intervención piloto que responda a dicha problemática con el fin de aumentar el uso del transporte público.

Como ente responsable del transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires, manifiesto en nombre del Ministerio del Interior y Transporte (MIT) a través de su Unidad Ejecutora Central, nuestro interés en participar activamente en dicha CT, la cual creemos complementará y contribuirá a mejorar la efectividad el *"Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca"* (AR-L1158) a cargo del MIT.

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

Sin otro particular, atentamente.

Lic. Gerardo A. OTERO
Coordinador General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio del Interior y Transporte



Daniela Chacón Arias
Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito

Quito, 22 de mayo del 2015
Oficio No. 283-VCMQ-15

Señor
Morgan Doyle
Representante del BID en Ecuador
Presente

Ref. Cooperación Técnica RG-T2618
Perspectiva de género en la
construcción de infraestructura de
transporte y operación de servicios
conexos

De mi consideración:

Me dirijo a usted, a fin de manifestar que conocemos que dentro de la Cooperación Técnica (CT) No-Reembolsable denominada "Perspectiva de género en la construcción de infraestructura de transporte y operación de servicios conexos" (RG-T2618), que prepara el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), existe un componente llamado Facilidad de Apoyo a los Planes de Acción y que estamos interesados en realizar una aplicación a fin de obtener recursos que permitan financiar un plan de acción integral en materia de género y transporte para el Distrito Metropolitano de Quito.

Como Vicealcaldesa de Quito, he venido apoyando al señor Alcalde, Mauricio Rodas Espinel, en materia de movilidad. En este sentido, nos gustaría obtener el apoyo del BID para contar con recursos que ayuden a implementar soluciones integrales al problema de género en transporte público y complementen otras acciones que esta administración está llevando a cabo como son: compra de nuevas unidades de transporte, repotenciación del sistema de Trolebús y Ecovía con extensiones planificadas hacia el norte y sur de la ciudad, remodelación de paradas y rehabilitación vial de los corredores exclusivos BRT, así como las construcciones de los metro cables y de la fase II del proyecto Metro de Quito. Cabe mencionar, que todos estos proyectos son parte del sistema integrado de movilidad y por esto queremos buscar la inclusión de género y los fondos en mención para mejorar de forma integral la movilidad de nuestra ciudad.

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

Atentamente,

Daniela Chacón Arias
**VICEALCALDESA DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Términos de Referencia

Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana de las Mujeres en el Transporte Urbano – Fase II (RG-T2667)

Aplicación de la Encuesta de Diagnóstico en el Área Metropolitana de Lima, Perú y en Región Metropolitana de Asunción, Paraguay

I. Antecedentes

- 1.1. Los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina y en muchas ciudades las mujeres son las principales usuarias de estos medios (en Bogotá 59,7%¹ de los usuarios son mujeres, en Buenos Aires el 51.9%² y en Ciudad de México el 57%). Sin embargo, en los últimos años el nivel de inseguridad en el transporte público de la región ha aumentado, afectando mayormente a las mujeres. De hecho, varios estudios³ 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, diversas encuestas demuestran que en América Latina las mujeres han sido víctimas de algún tipo de acoso sexual o tienen miedo a serlo⁴. Por ejemplo, en Quito el 67%⁵ de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte y, según una encuesta hecha en 15 ciudades del mundo⁶, Buenos Aires cuenta con el sexto sistema de transporte público más peligro para las mujeres.
- 1.2. 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 y/o no se bajan en estaciones que consideran inseguras) 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.

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

² Quiros, T. y S. Mehndiratta (2014). *Gender, Travel and Job Access: Evidence from Buenos Aires. Washington DC.*

³ Ver: Kennedy, B. (2011). *Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK*; y Babinard, J. (2011). *Transport Note 43 Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.*

⁴ “[Latin American cities have most dangerous transport for women](#)” in Reuters Foundation, 29 de octubre de 2014.

⁵ “[El Transporte público de Quito active sus frenos contra el acoso a la mujer](#)” en El Comercio, 6 de marzo de 2015.

⁶ Reuters Foundation (2014). *Most Dangerous Transport Systems for Women.*

- 1.3. Para responder a esta problemática, a inicios del 2015, el BID aprobó la cooperación técnica RG-T251⁷ (Fase I) que tiene como objetivo reducir la inseguridad e incrementar el uso del transporte público. Para esto, se viene trabajando en identificar los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje de las mujeres en Lima y Asunción. Con base a los resultados de la Fase I del proyecto, se desarrollará una intervención piloto similar que permita responder a la inseguridad que enfrentan los usuarios, particularmente a las mujeres, en Buenos Aires y Quito. Esta intervención puede incluir, entre otras opciones, el desarrollo de un sistema de información a través de un App para tecnología móvil, campañas de sensibilización o capacitaciones a los conductores de los medios de transporte.

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 luego diseñar y evaluar aleatoriamente una intervención para mejorar la seguridad en el transporte urbano en Buenos Aires y Quito.
- 2.2. Los objetivos específicos de la consultoría son los siguientes:
 - a. Llevar a cabo una encuesta sobre la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano y el acceso y uso de TICs en Buenos Aires y Quito.
 - b. Presentar una base de datos con los resultados de la encuesta.
 - c. Realizar un informe final de campo con lecciones aprendidas de la recolección de los datos con énfasis en el abordaje de temas de transporte, violencia y género.

III. Actividades

- 3.1. Coordinar con el consultor investigador principal contratado por el BID el instrumento a ser utilizado y la estrategia de muestreo.
- 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 su implementación. 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 intermediaciones para caracterizar los delitos (tipo, agresor, víctima, lugar, hora, día, frecuencia, factores asociados, etc.).

⁷ Programa para incrementar la seguridad ciudadana en el transporte urbano (RG-T2519).

- 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. Seleccionar un equipo de encuestadoras mujeres capacitadas en temas de violencia (o capacitarlas de ser necesario) para cada una de las ciudades.
 - 3.5. Pilotear el instrumento en ambas ciudades (tanto las preguntas como su duración y pertinencia) antes de realizar el trabajo de campo y, de ser necesario, hacer cambios en el instrumento en coordinación con el consultor principal. Presentar un resumen de los problemas y modificaciones que surjan de los pilotos (de no más de 5 páginas).
 - 3.6. Llevar a cabo las encuestas siguiendo la metodología de implementación proporcionada por el consultor principal y aprobado previamente por el BID. Se estima un tamaño de muestra de 600 mujeres en cada ciudad.
 - 3.7. Construir las bases de datos de las encuestas en STATA. Proporcionar un documento con la definición de cada variable, su unidad de medida y demás detalles necesarios para la comprensión de la base de datos para cada ciudad. 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.
 - 3.8. 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 de las áreas 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.
 - 3.9. Realizar la encuesta de seguimiento una vez finalizado el piloto siguiendo los mismos pasos que en la línea de base. La metodología para el levantamiento de datos será definida por el consultor principal en coordinación con la firma y con el BID. Esta encuesta será definida posteriormente. Asimismo, la encuesta será elaborada por el consultor principal pero con coordinación con la firma y el BID.
 - 3.10. 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 de las áreas 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 (a ser presentado en la propuesta de interés).
 - b. Resumen de la encuesta piloto y modificaciones para Buenos Aires. Este resumen debe ser presentado antes de iniciar las actividades de campo. Así como la base de datos de la encuesta para Buenos Aires. Se espera un tamaño de muestra de 600 encuestas en cada ciudad, realizadas por encuestadoras mujeres con capacitación en temas de violencia.
 - c. Resumen de la encuesta piloto y modificaciones para Quito. Este resumen debe ser presentado antes de iniciar las actividades de campo. Así como la base de datos de la encuesta para Quito. Se espera un tamaño de muestra de 600 encuestas en cada ciudad, realizadas por encuestadoras mujeres con capacitación en temas de violencia
 - b. Informe final sobre la encuesta de línea de base.
 - c. Resumen de la encuesta piloto y la base de datos de la encuesta de seguimiento en Buenos Aires.
 - d. Resumen de la encuesta piloto y la base de datos de la encuesta de seguimiento en Buenos Aires.
 - e. Informe final sobre la encuesta de seguimiento.
- 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 b (sección IV).
 - b. 20% contra la entrega y aprobación del producto c (sección IV).
 - c. 10% contra la entrega y aprobación del producto 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: Regional, de preferencia en Buenos Aires o Quito
- 6.3. Calificaciones:
- a. Un mínimo de 7 años de experiencia en recolección de datos cuantitativos en América Latina, de preferencia en Buenos Aires y Quito.
 - 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 equipos capacitados en la recolección y con experiencia en trabajo de campo. En especial se requiere encuestadoras mujeres con experiencia trabajando temas sociales.
- 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, rcortes@iadb.org y la co jefe de equipo, Javier Reyes (javierr@iadb.org), estarán a cargo de la coordinación de esta consultoría.

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.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Términos de Referencia

Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana de las Mujeres en el Transporte Urbano – Fase II (RG-T2667)

I. Antecedentes

- 1.1. Los sistemas de transporte público son el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina y en muchas ciudades las mujeres son las principales usuarias de estos medios (en Bogotá 59.7%⁸ de los usuarios son mujeres, en Buenos Aires el 51.9%⁹ y en Ciudad de México el 57%). Sin embargo, en los últimos años el nivel de inseguridad en el transporte público de la región ha aumentado, afectando mayormente a las mujeres. De hecho, varios estudios¹⁰ 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, diversas encuestas demuestran que en América Latina las mujeres han sido víctimas de algún tipo de acoso sexual o tienen miedo a serlo¹¹. Por ejemplo, en Quito el 67%¹² de las mujeres ha sufrido agresión verbal del tipo sexual en el sistema de transporte y, según una encuesta hecha en 15 ciudades del mundo¹³, Buenos Aires cuenta con el sexto sistema de transporte público más peligro para las mujeres.
- 1.2. 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 y/o no se bajan en estaciones que consideran inseguras) 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.
- 1.3. Para responder a esta problemática, a inicios del 2015, el BID aprobó la cooperación técnica RG-T251¹⁴ (Fase I) que tiene como objetivo reducir la inseguridad e

⁸ Ver: Soria, L. (2014). *Safe is accessible: Women and public transport in Latin America. The CityFix*; y Encuesta Lima Como Vamos (2011). Observatorio Ciudadano.

⁹ Quiros, T. y S. Mehndiratta (2014). *Gender, Travel and Job Access: Evidence from Buenos Aires. Washington DC.*

¹⁰ Ver: Kennedy, B. (2011). *Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney. London, UK*; y Babinard, J. (2011). *Transport Note 43 Gender Transport Survey: An Overview. World Bank. Washington, DC.*

¹¹ [Latin American cities have most dangerous transport for women](#) in Reuters Foundation, 29 de octubre de 2014.

¹² [El Transporte público de Quito active sus frenos contra el acoso a la mujer](#) en El Comercio, 6 de marzo de 2015.

¹³ Reuters Foundation (2014). *Most Dangerous Transport Systems for Women.*

¹⁴ Programa para incrementar la seguridad ciudadana en el transporte urbano (RG-T2519).

incrementar el uso del transporte público. Para esto, se viene trabajando en identificar los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje de las mujeres en Lima y Asunción. Con base a los resultados de la Fase I del proyecto, se desarrollará una intervención piloto similar que permita responder a la inseguridad que enfrentan los usuarios, particularmente a las mujeres, en Buenos Aires y Quito. Esta intervención puede incluir, entre otras opciones, el desarrollo de un sistema de información a través de un App para tecnología móvil, campañas de sensibilización o capacitaciones a los conductores de los medios de transporte.

II. Objetivos de la Consultoría

- 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 adaptar y evaluar la herramienta desarrollada en la Fase I¹⁵ del proyecto y que permita a los usuarios acceder y generar información sobre el nivel de seguridad en el transporte urbano.

III. Actividades Principales

- 3.1. Las actividades específicas de la consultoría son las siguientes:
 - a. Realizar una revisión de información secundaria que permita recolectar datos sobre la situación de crimen y violencia, así como de acceso y uso de TICs en Buenos Aires y Quito.
 - b. Revisar la metodología para la implementación de la encuesta de diagnóstico de la situación de crimen y violencia, así como acceso y uso de TICs, desarrollada para las ciudades Lima y Asunción durante la Fase I.
 - c. Una vez realizada la revisión de la metodología, de ser necesario adaptarla a la realidad de Buenos Aires y Quito.
 - d. Revisar el cuestionario de la encuesta de línea de base existente para Lima y Asunción (Fase I) y, de ser necesario, adaptarla a la realidad de Buenos Aires y Quito. Una vez hecha la revisión, consensuar el cuestionario final con la firma encargada del levantamiento de datos y el equipo de proyecto del BID.
 - e. Coordinar el trabajo de la firma consultora encargada de implementar la encuesta de línea de base y seguimiento.
 - f. Realizar un diagnóstico para cada una de las ciudades del Proyecto que recoja los resultados principales de la encuesta de línea de base, y análisis descriptivo de los sistemas de transporte y de variables relevantes para la intervención.
 - g. Diseñar y realizar la evaluación de impacto piloto, con base a los resultados de la Fase I, que permita medir los resultados de la intervención piloto. Esta evaluación deberá incluir los instrumentos de recolección de datos, cálculos de poder, diseño de las herramientas de recolección de datos (encuesta de seguimiento) y la elaboración del reporte de la evaluación de impacto.

¹⁵ En el marco de la Fase I se ha desarrollado una metodología de intervención, un cuestionario para realizar el análisis y que sirve de línea de base de la situación de los países. Estos instrumentos serán compartidos con el consultor seleccionado para llevar a cabo la consultoría.

IV. Productos Esperados

4.1. Los productos de la consultoría serán:

- a. Un plan de trabajo.
- b. Realizar la revisión de literatura de información secundaria que permita recolectar datos sobre la situación de crimen y violencia, así como de acceso y uso de TICs en Buenos Aires y Quito. Asimismo, realizar revisión de la metodología de implementación de las encuestas de línea de base realizadas en la Fase I del proyecto. Con base al documento, adaptar la metodología a la realidad de Buenos Aires y Quito, incluyendo la revisión del diseño muestral.
- c. Revisión del instrumento de la encuesta realizada en la Fase I del proyecto.
- d. Realizar los diagnósticos para Buenos Aires y Quito con base en el análisis de resultados de la encuesta de línea de base, así como también de datos descriptivos disponibles en los países (información secundaria).
- e. Diseño de la evaluación de impacto, y de instrumentos adicionales de recolección de datos (encuesta de seguimiento por ejemplo).
- f. El informe final de la evaluación del proyecto.

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 y el producto c (sección IV).
- c. 40% contra la entrega y aprobación del producto d (sección IV).
- d. 20% contra la entrega y aprobación del producto f (sección IV)

VI. Calificaciones

- a. Maestría en Economía u otras ciencias sociales, de preferencia con doctorado en Economía.
- b. Al menos 10 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. Características de la Consultoría Coordinación

- a. Tipo de consultoría: Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada

- b. Duración: Febrero 2016 a Noviembre 2017.
- c. Lugar de trabajo: consultoría externa.
- d. Líder de División o Coordinador: El jefe de equipo, Rene Cortes, rcortes@iadb.org, y la co-jefe de equipo, Javier Reyes (javierr@iadb.org), estarán a cargo de la coordinación de esta consultoría.

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.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

PLAN DE ADQUISICIONES

País:	Argentina y Ecuador
Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Proyecto:	Programa para incrementar la seguridad ciudadana en el transporte urbano - Fase II
Numero de Proyecto:	RG-T2667
Descripción del Proyecto:	El objetivo de esta CT es realizar un diagnóstico sobre la inseguridad y sus efectos en los viajes de las mujeres en el transporte urbano en Quito y Buenos Aires para crear una intervención piloto que responda a esta problemática con el fin de aumentar el uso del transporte público, tomando como base la CT RG-T2519 (Fase I).

Componentes	Descripción ¹	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición ²	Fuente de Financiamiento en %		Comentario
				BID	Contraparte	
Componente 1	Consultoría para: (i) diseñar/adaptar de la metodología de intervención; (ii) realizar el diagnóstico; y (iii) análisis de datos recolectados	35.000	CCIN	100	n/a	
Componente 2	Consultoría para: (i) levantar los datos para la línea de base; y (ii) la encuesta de seguimiento en ambas ciudades	200.000	SBCC	100	n/a	
Componente 3	Consultoría para: (i) adaptar el sistema de información a las realidades locales; y (ii) implementación de la intervención	65.000	SBCC	100	n/a	
Componente 4	Consultoría para: (i) coordinar las actividades realizadas en las ciudades; y (ii) contacto con las contrapartes	50.000	CCIN	100	n/a	
Diseminación: Evento regional		26.000	SBCC	100	n/a	
Total		376.000				

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 X1.

² 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.