

COLOMBIA
INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ
CO-T1200

Programa de Cooperación Técnica (Fondos Fiduciarios)
Resumen para TC del Fondo para la Integración de Género

I. INFORMACIÓN GENERAL

Título del Proyecto de CT	Incorporación de la Perspectiva de Género en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
Número del Proyecto	CO-T1200
Nombre del Fondo:	Fondo Fiduciario para la Integración de la perspectiva de Género (GMF).
País beneficiario:	Colombia
Agencia beneficiaria:	Subsecretaria de Mujer, Género y Diversidad Sexual de la Secretaría Distrital de Planeación, y Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá Distrito Capital.
Agencia ejecutora:	Bogotá Distrito Capital, a través de la Subsecretaria de Mujer, Género y Diversidad Sexual de la Secretaría Distrital de Planeación.
Monto de la CT:	US\$175.000
financiado por el fondo:	US\$150.000
otras fuentes:	---
contrapartida local	US\$25.000
Fecha límite de ejecución:	10 meses
Fecha límite de desembolso:	12 meses
Equipo de Proyecto	Felipe Targa (INE/TSP), Sergio Deambrosi (TSP/CCO), Javier Jiménez (LEG/SGO) Alejandro De La Torre (SCL/GDI) y Sandra Iriarte (INE/TSP).

II. ANTECEDENTES

- 2.1 El sistema de transporte urbano en una ciudad constituye el soporte de las diversas actividades económicas y sociales que desarrollan sus habitantes (trabajo, estudio, comercio, recreación, entre otras). Estas actividades se desarrollan en lugares y tiempos distintos, y es el sistema de transporte el mecanismo que generalmente permite la realización de dichas actividades. Ciudades y transporte son causa y efecto en el desarrollo urbano. El transporte contribuye en la definición de la estructura de la ciudad, y el género contribuye en la definición de la estructura de la sociedad. Género, basado en la construcción biológica de hombres y mujeres, influye y diferencia los roles sociales, económicos y de responsabilidades. También establece como los hombres y las mujeres actúan, y como se comportan, como por ejemplo en sus patrones o comportamientos de viaje. La definición del rol de género y responsabilidades varía de lugar a lugar y a través del tiempo de generación en generación, lo que hace muy complejo establecer una definición general del rol y sus responsabilidades. Sin embargo, se ha reconocido que en

cada situación específica o de contexto cultural, los comportamientos de género sean entendidos y tenidos en cuenta en el diseño y planeación de los sistemas de transporte urbano.

- 2.2 El Distrito Capital de Bogotá (Bogotá DC), bajo las directrices del Plan de Ordenamiento Territorial –POT (Decreto 190 de 2004) y del Plan Maestro de Movilidad –PMM (Decreto 319 de 2006), busca impulsar una política sectorial para la ciudad basada en una movilidad segura, equitativa, sostenible y competitiva, estableciendo como eje estructurador el sistema de transporte público. La visión estratégica de Bogotá DC para el transporte público radica en los principios de prevalencia del interés público sobre el interés particular, toda vez que los viajes en transporte público representan la mayor proporción del total de viajes diarios en la ciudad. Según la última encuesta de movilidad de Bogotá (2005), los viajes en transporte público representan el 57,2%¹ del total de viajes diarios en la ciudad (equivalentes a 9,7 millones de viajes), seguido de los viajes a pie con el 15,1% y en vehículo particular con el 14,7%. El total de viajes no motorizados (a pie y en bicicleta) alcanza una participación del 17,3% de los viajes totales. La dependencia de la población bogotana a los modos de transporte público y no motorizado es aún más marcada en los sectores de menores ingresos (estratos 1 y 2), con una participación del 69,3% (transporte público) y 23,4% (transporte no motorizado)² de los viajes diarios, y del 61,9% y 13,7%, para sectores de ingresos medios (estratos 3 y 4).
- 2.3 Uno de los indicadores más importantes del sistema de transporte de la ciudad con impacto directo en la sociedad es el tiempo promedio de viaje, el cual ha venido aumentando sistemáticamente en los últimos cinco años. Para el año 2007, el 57% de los bogotanos ya gastaba en promedio entre 1 y 1,5 horas para poder llegar a su destino, y un 6% adicional invertía más de dos horas. Es decir, más de la mitad de los habitantes de Bogotá gasta entre dos y tres horas transportándose diariamente. Pero no solo el tiempo de viaje ha aumentado, las encuestas más recientes sobre gasto del ingreso familiar indican que en promedio los hogares bogotanos gastan un 14,2% de su ingreso en transporte y comunicaciones. Esta participación era tan solo del 7,7% en la década de los 80s.
- 2.4 Aún con la exitosa experiencia del sistema de transporte masivo Transmilenio³, implantado a finales del año 2000 y que actualmente moviliza el 28% de los viajes en transporte público, el resto del sistema de transporte público (colectivo) de la ciudad continúa operando bajo condiciones de baja eficiencia y nivel de servicio. Asimismo, la ciudad continúa densificándose, con más de 200 habitantes por hectárea, y la saturación de corredores de Transmilenio con alta demanda ha comenzado a afectar los niveles de servicio del sistema. Esta situación ha generado que el tema de movilidad de la ciudad esté entre los más prioritarios para la opinión pública y de la actual administración, evidenciando la urgente necesidad de reestructurar el transporte colectivo actual y

1 Del total de viajes en transporte público, el 66% son realizados en transporte público colectivo (bus, buseta o microbús), el 28% en transporte masivo (Transmilenio: troncal y alimentador) y el restante 6% en una combinación de colectivo y masivo. De este total, el 55% son realizados por personas de ingreso medio (estratos 3 y 4) y el 39% por usuarios de ingresos bajos (estratos 1 y 2).

2 Más de 1 millón 400 mil personas de los sectores de estratos más bajos realizan diariamente viajes a pie con recorridos promedio de 3,2 kilómetros.

3 La ciudad desarrolló un sistema novedoso de *Bus Rapid Transit* (BRT) que ha servido de modelo para varias ciudades alrededor del mundo, y que ha permitido reevaluar conceptos teóricos y prácticos sobre niveles de capacidad con buses.

desarrollar componentes estructurantes y jerárquicamente de mayor capacidad para el sistema de transporte público.

- 2.5 Asimismo, se ha encontrado que los medios de transporte público en Bogotá están relacionados con problemas de seguridad para los usuarios, principalmente para mujeres y niñas. La percepción o realidad de inseguridad de las mujeres en los sistemas de transporte público, así como en el espacio público, constituye un condicionante para su movilidad e influye en gran parte los patrones espaciales y temporales de desplazamiento y de ocio de la ciudad. Estudios recientes internacionales han demostrado que las mujeres son frecuentemente las más afectadas por la violencia en los sistemas de transporte público, así como el primer objetivo de los violentos⁴. De igual manera, las mujeres son un segmento de usuarios que tiende a tener un menor acceso cubriendo múltiples propósitos en sus viajes, debido a sus diferentes labores. Algunas mujeres se ven obligadas a gastar largas horas para cubrir sus destinos al mismo tiempo que tienen diferentes responsabilidades como amas de casa y cuidadoras de niños.
- 2.6 En este contexto, la política distrital de movilidad establece el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), para el cual se hace necesario definir alternativas para solucionar de manera integral y sostenible los problemas estructurales del transporte colectivo. Esta solución busca integrar los servicios en un sistema que cubra la totalidad de las necesidades de los usuarios, articulando los distintos modos. Este esquema integraría el componente Metro, el sistema colectivo actual, el sistema Transmilenio, la red de ciclorutas, y en un futuro el Tren de Cercanías, bajo un recaudo centralizado de tarifas, una jerarquización y racionalización de rutas y servicios, la eliminación de la sobreoferta, y la promoción de reposición temprana de vehículos. Igualmente, en el marco de los mandatos del PMM, el SITP busca la consolidación de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado. El SITP considera la red de Metro como su eje estructurante en su calidad de componente rígido de alta capacidad del sistema.
- 2.7 Bogotá DC, a través del Gobierno de Colombia, ha solicitado apoyo al Banco para apoyar la implantación y puesta en marcha del SITP. El Banco ha otorgado fondos de Cooperación Técnica (CT) no reembolsables del Fondo de Infraestructura (InfraFondo): ATN/OC-11321-CO "Apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá" que hacen parte de la preparación de una operación de préstamo por US\$10 millones (CO-L1076) que Bogotá DC ha solicitado al Banco para apoyar la estructuración de la plataforma gerencial-organizacional para la implantación del SITP.
- 2.8 Con el fin de incluir acciones afirmativas que promuevan el desarrollo de la ciudad y la participación activa de grupos menos favorecidos, Bogotá DC ha considerado pertinente introducir la perspectiva de género en el diseño del SITP. En particular, acciones que incentiven la participación equitativa de mujeres y hombres en las actividades del transporte, contribuyendo así al mejoramiento de su bienestar, al incremento de sus ingresos y al desarrollo sostenible de la ciudad.
- 2.9 La integración de la perspectiva de género en el diseño del SITP permitirá a las autoridades y decisores políticos realizar una evaluación objetiva sobre la utilización del

4 Federal Ministry for Economic Cooperation and Development. Sector Project Transport Policy Advisory Service. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy Makers in Developing Cities, Sept. 2007

transporte público por parte de hombres y mujeres, así como de grupos menos favorecidos. Se espera que los diseños consideren la segmentación de actividades y participación de mujeres en el sistema, y que estas se vean reflejadas en las características y oferta de servicios del mismo. También se buscan generar acciones que beneficien e incentiven la participación de mujeres en las actividades propias de la operación y puesta en marcha del SITP, contribuyendo así al mejoramiento de su bienestar y al incremento de sus ingresos.

III. OBJETIVOS

- 3.1 Esta CT tiene como objetivo principal incorporar la perspectiva de género en el diseño y estructuración de los elementos operativos, institucionales y legales del SITP.
- 3.2 Los resultados esperados asociados a este objetivo son: (i) contar con una línea de base sobre las necesidades de transporte, diferenciadas por sexo, edad, pertenencia étnica y nivel socio-económico de los usuarios de transporte público en la ciudad; (ii) contar con una estrategia articulada entre las secretarías distritales que permita incorporar la perspectiva de género en el diseño del SITP; (iii) generar una estrategia de evaluación que permita medir el impacto y monitorear los beneficios de incluir la perspectiva de género en el SITP, garantizando su sostenibilidad; (iv) desarrollar una estrategia de comunicación para promover la equidad de género en el marco del SITP; y (v) fortalecer institucionalmente la Subsecretaría de Mujer, Géneros y Diversidad (SMGYDS).

IV. DESCRIPCIÓN

- 4.1 Para lograr los objetivos descritos, la CT se estructura en los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente I: Línea de base sobre necesidades de transporte público segmentada por género**
- 4.3 A través de este componente se busca realizar un estudio sobre las necesidades de transporte de hombres y mujeres de acuerdo a su edad, pertenencia étnica y nivel socio-económico en términos de: motivo de desplazamientos, características espaciales de viaje, número de viajes encadenados, distancias recorridas, modo de transporte, restricciones temporales y horarias, y seguridad. Este análisis permitirá establecer las principales necesidades de transporte de las mujeres y de los hombres, así como realizar recomendaciones para que estas sean incluidas en el diseño del SITP. Para el desarrollo de este componente se contratará un consultor que trabajará en paralelo con los equipos técnicos de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio (Transmilenio S.A.)⁵, encargados de diseñar, implantar y ejecutar el SITP.
- 4.4 **Componente II: Transversalización de la perspectiva de género en el SITP**
- 4.5 Este componente busca apoyar el diseño de una estrategia para facilitar la incorporación de la perspectiva de género en el diseño y operación del SITP, y eventualmente facilitar el desarrollo de una política que impulse la incorporación de la perspectiva de género en futuros proyectos de transporte en la ciudad. Las actividades dentro de este componente

⁵ Transmilenio S.A. es el ente gestor del transporte masivo de la ciudad de conformidad con el PMM y el Decreto 486 de 2006. En dicho Decreto se asigna a Transmilenio S.A. la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP, así como adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha dicha integración.

incluyen: (i) apoyo en el diseño de procesos y especificaciones que promuevan la contratación de la mujer en las licitaciones y la contratación de empresas contratistas para los diferentes servicios que ofrece el SITP, tales como las áreas de limpieza, mantenimiento, operadores y conductores; (ii) integración de temas de género en las capacitaciones que se le brinden al personal de Transmilenio y otros subsistemas del SITP, como son: inducción, formación y retroalimentación, liderazgo, atención al usuario, tratamiento a personas con discapacidades, resolución de conflictos y tratamiento de temas de acoso sexual en el sistema de transporte, sensibilización a todo el personal en prevención y tratamiento de violencia de género; (iii) promoción de las oportunidades de empleo en el SITP a manera de incrementar el número de mujeres empleadas en el sistema (conductoras y posiciones de gerencia) a través de un programa de capacitación dirigido a mujeres en coordinación con la SDM, Transmilenio S.A. y otras Secretarías pertinentes; (iv) diseño de un sistema de evaluación que permita a las directivas del SITP evaluar los impactos del sistema de manera diferenciada para hombres y mujeres, y considerar los resultados como retroalimentación para el mejoramiento del sistema, incluyendo el impacto de las actividades del componente III.

4.6 Componente III: Campañas de comunicación para promover la equidad de género en el marco del SITP

4.7 Se ha demostrado que el considerar el rol de la mujer en el diseño de sistemas de transporte público urbano ha contribuido a combatir la pobreza, las inequidades y lograr un desarrollo sostenible. Este componente busca promover dos campañas de sensibilización. Una campaña buscaría fortalecer la identidad de las mujeres a través de la sistematización de historias y experiencias de mujeres Colombianas que ocupan roles no tradicionales (e.g., empleadas en el sistema Transmilenio), así como mujeres líderes que hayan tenido una fuerte incidencia en el proceso y desarrollo social de Bogotá. La segunda campaña estará diseñada para los usuarios y usuarias del SITP y ciudadanía en general, con la finalidad de generar conciencia de la equidad de género, prevenir situaciones de violencia contra las mujeres, así como promover corresponsabilidad del trabajo doméstico, utilizando para ello como medio de comunicación las estaciones de servicio del SITP (videos, boletines, teatro, exposiciones de arte, etc.).

4.8 Componente IV: Fortalecimiento institucional de la SMGYDS

4.9 A través de este componente se busca fortalecer la SMGYDS y promover la política pública de mujer y géneros en la ciudad de Bogotá con el objetivo de avanzar en una ciudad más equitativa y en donde el derecho a la ciudad sea una realidad para todas y todos.

4.10 Duración: La CT se ejecutará como una operación no reembolsable durante un período de 10 meses a partir de la fecha de la firma del convenio y contará con un período de 12 meses para la realización de los desembolsos.

V. JUSTIFICACIÓN

- 5.1 La promoción de la perspectiva de género y diversidad ha sido considerada por el BID como un elemento fundamental para el desarrollo. En particular, es un enfoque que contribuye a ir cerrando la brecha creciente entre riqueza y pobreza. En este contexto, la equidad de género es de gran importancia para el desarrollo en regiones como América Latina y el Caribe ya que es una de las regiones del mundo con más desigualdad económica y social.
- 5.2 Asimismo, la incorporación de un enfoque de género en el diseño y operación del SITP para Bogotá cumple con las recomendaciones señaladas en el documento *Promoting Gender Equality through Gender Mainstreaming and Investing in Women's Empowerment* del BID y con lo señalado en *Plan de acción del BID para la integración de género (2003-2005)*. El primer documento recomienda la inclusión de aspectos de género en el diseño de los proyectos; mientras que el segundo sostiene que el apoyo a la igualdad entre los géneros y la inversión en las capacidades de las mujeres son fundamentales para mejorar el impacto de la inversión.
- 5.3 Finalmente, la estrategia del Banco con Colombia (2007-2010) tiene como objetivo contribuir a reducir la pobreza y mejorar la equidad, mejorando el acceso a oportunidades para la mayoría más pobre, a través de tres áreas o ejes estratégicos globales: (i) competitividad; (ii) desarrollo social; y (iii) gobernabilidad y fortalecimiento del Estado. La incorporación de la perspectiva de género dentro del marco del SITP es consistente con los ejes de competitividad y desarrollo social, apoyando acciones que permitan mejorar la gestión y operación del transporte público en la capital del país contribuyendo a un desarrollo sostenible.

VI. PRESUPUESTO

Tipo de gasto	Fondo Fiduciario	Contraparte	Total
Componente I			
Línea de base sobre necesidades de transporte público segmentada por género			
▪ Estudio piloto en 3 localidades	50.000		50.000
Total	50.000		50.000
Componente II			
Transversalización perspectiva de género en el SITP			
▪ Consultoría técnica en temas de género y transporte	14.000		14.000
▪ Actividades de sensibilización sobre la perspectiva de género	3.000		3.000
▪ Consultoría para el diseño de un sistema de intervenciones	20.000		20.000
Total	37.000		37.000
Componente III			
Campañas de comunicación para promover la equidad de género en el marco del SITP			
▪ Consultoría para el diseño e implementación de la estrategia de comunicación	20.000		20.000
▪ Actividades de sensibilización (talleres, seminarios y otros)	3.000		3.000
Total	23.000		23.000

<i>Componente IV</i>			
Fortalecimiento institucional			
▪ Seminario para intercambiar experiencias en temas de género y movilidad	15.000	25.000	40.000
▪ Conocimiento en terreno sobre experiencia exitosa de género y movilidad	5.000		5.000
▪ Fortalecimiento de la infraestructura de la SMGYDS (equipos de oficina entre otros)	10.000		10.000
Total	30.000	25.000	55.000
Auditoría	10.000		10.000
GRAN TOTAL	150.000	25.000	175.000

VII. ESQUEMA DE EJECUCIÓN

- 7.1 El organismo ejecutor de la CT será Bogotá DC a través de la Subsecretaría de Mujer, Géneros y Diversidad (SMGYDS) de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP). La SMGYDS contratará los servicios de consultoría de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7).
- 7.2 La División de Transporte del Banco (INE/TSP) apoyará en la supervisión técnica de la CT, en coordinación con el equipo técnico del proyecto SITP de la SDM.
- 7.3 **Auditoría.** Se contratará una auditoría al final de la ejecución de la CT. En el proceso de selección y contratación de la firma se utilizarán los procedimientos estándar del Banco para la selección de los servicios de auditoría externa (Documento AF-200).

VIII. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL


- 8.1 Esta CT es un instrumento que facilita la transversalización de género y diversidad en programas y proyectos de inclusión positiva. También aportará mecanismos para aplicar las salvaguardas y minimizar los posibles impactos adversos en programas y proyectos, tal como lo establece la Política Operativa de Pueblos Indígenas OP-765 y la operacionalización de proyectos independientes conceptualizados para generar beneficios en los pueblos indígenas. Todo ello enmarcado en los objetivos, estrategias e instrumentos establecidos en el Plan Estratégico 2008-2010. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos medioambientales y socioculturales, el ESR confirmó la clasificación de esta operación en Categoría "C".

IX. RECOMENDACIÓN

- 9.1 Felipe Targa (INE/TSP), Jefe de equipo de proyecto, recomienda la aprobación de esta CT y el uso de recursos del Fondo de Integración de Género por un total de US\$150.000 para financiar las actividades descritas en este documento.

X. CERTIFICACIÓN

- 10.1 Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo Fiduciario para la Integración de la perspectiva de Género (GMF) de conformidad con la comunicación de fecha 7 de abril de 2009 suscrita por Susana Cardenas (VPC/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo Fiduciario para la Integración de la perspectiva de Género (GMF) hasta la suma de US\$150,000, para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de doce (12) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. 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.
- 10.2 El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares americanos. 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 este Resumen de Cooperación Técnica. 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.

spe 

Marguerite S. Berger
Jefe
Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
VPC/GCM

4/15/09

Fecha

XI. APROBACIÓN



Agustín Aguerre
Jefe
División de Transporte
INE/TSP

4/15/09

Fecha

COLOMBIA
INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ
CO-T1200

Safeguard Screening Form

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Country	Colombia
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Felipe Targa
	Project Title	Incorporación de la perspectiva de género en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá
	Project Number	CO-T1200
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2009-03-25
	Assessment Number	2009-03255500-2
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
			Comments:
	Conditions/Recommendations	<p>Normally no environmental impact assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.</p> <p>Some Category "C" operations may require specific safeguard/monitoring requirements (Policy Directive B.3). These operations will establish safeguard/monitoring requirements for environmental and other risks (social, disaster, cultural, H&S etc.)</p> <p>The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and Screening Form Reports.</p>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISK S AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	No issues identified	

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Date:
	Comments:	

COLOMBIA
INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ
CO-T1200

Safeguard Policy Filter Report

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Country	Colombia
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Felipe Targa
	Project Title	Incorporación de la perspectiva de género en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá
	Project Number	CO-T1200
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2009-03-25
	Assessment Number	2009-03254030-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Project Type	Technical Cooperation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	No issues identified	
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has not triggered any Policy Directives. Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	
	Additional Comments		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	
	Title	
	Date	2009-03-25