Tabla de contenidos

[1. SINOPSIS 2](#_Toc80274426)

[1. Tabla de resumen de la acción 2](#_Toc80274427)

[2. Resumen de la acción 3](#_Toc80274428)

[2. RACIONALIZACIÓN 3](#_Toc80274429)

[3. Contexto General 3](#_Toc80274430)

[4. Valores Fundamentales de la UE 4](#_Toc80274431)

[5. Análisis del Problema 5](#_Toc80274432)

[6. Pertinencia y credibilidad de las políticas y estrategias regionales / del país socio 7](#_Toc80274433)

[7. Valor añadido de la UE 7](#_Toc80274434)

[8. Complementariedad con la UE y otros donantes / socios 7](#_Toc80274435)

[9. Lecciones Aprendidas 8](#_Toc80274436)

[3. DESCRIPCION DE LA ACCION 9](#_Toc80274437)

[10. Objetivos y resultados esperados 9](#_Toc80274438)

[11. Actividades indicadas 10](#_Toc80274439)

[12. Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 11](#_Toc80274440)

[13. Transversalización 11](#_Toc80274441)

[14. Riesgos 11](#_Toc80274442)

[15. Lógica de la intervención 13](#_Toc80274443)

[16. Matriz de marco lógico. 14](#_Toc80274444)

[4. ARREGLOS DE LA IMPLEMENTACION 17](#_Toc80274445)

[17. Acuerdo de Financiación 17](#_Toc80274446)

[18. Periodo indicativo de implementación 17](#_Toc80274447)

[19. Modalidad de la implementación 17](#_Toc80274448)

[20. Alcance de la elegibilidad geográfica para adquisiciones y subvenciones 17](#_Toc80274449)

[21. Presupuesto Indicativo 17](#_Toc80274450)

[22. Estructura organizativa y responsabilidades 17](#_Toc80274451)

[5. MEDICION DEL RENDIMIENTO 17](#_Toc80274452)

[23. Monitoreo y reportes 17](#_Toc80274453)

[24. Evaluación 17](#_Toc80274454)

[25. Auditorias y verificaciones 17](#_Toc80274455)

[6. COMUNICACIONES Y VISIBILIDAD 17](#_Toc80274456)

# 1. SINOPSIS

## 1. Tabla de resumen de la acción

|  |
| --- |
| **País:** El Salvador |
| **Título del proyecto:** Transitando seguras: Hacia una movilidad inclusiva, sostenible y libre de violencia” |
| **Organismos receptores (comenzando por las agencias receptoras), seguido por el tipo de organización:**  Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)  ONU Mujeres (UNWomen)  **Socios de implementación:**  Iniciativa por un Transporte Público Seguro (ITPS)  FUSADES (Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social)  Automóvil Club de El Salvador (ACES)  Ohana 503  Fundación Democracia, Transparencia y Justicia (DTJ)  Cámara Americana de Comercio de El Salvador (AMCHAM)  Colectiva Feminista para el Desarrollo |
| **Fecha esperada de inicio del proyecto:** Octubre 2021  **Duración del proyecto (en meses):** 24 meses  **Zonas geográficas para la implementación del proyecto:** Área Metropolitana del Gran San Salvador |
| **Presupuesto:**  2,000,000.00 euros. |

## 2. Resumen de la acción

El proyecto busca el fortalecimiento de la sociedad civil, para que participe activamente en la promoción de los derechos de las mujeres y niñas y su empoderamiento, específicamente para garantizar su derecho a una movilidad inclusiva y libre de violencia en el transporte público. Las mujeres, por sus diferentes roles en la sociedad salvadoreña son las principales usuarias del transporte público, por ende, son las principales víctimas de la inexistencia de cultura de paz, convivencia y respeto en los espacios públicos, especialmente en el transporte público. Para cumplir su objetivo, se plantea una estrategia de implementación en cuatro dimensiones (i) promoción de la autonomía y empoderamiento de las mujeres; (ii) generación de mecanismos de participación ciudadana y alianzas multisectoriales; (iii) transformación de normas sociales.

Debido a la cantidad de actores que se incorporan en esta propuesta, que van desde la sociedad civil, sector privado, y gobiernos locales y nacionales, se prevé que las acciones sean catalíticas y que esta propuesta sea escalada. Además, el Gobierno de El Salvador y las Municipalidades del Área Metropolitana de San Salvador tiene dentro de sus apuestas y estrategias, mejorar el transporte público en todos sus ámbitos, con dicho compromiso el presente proyecto tiene una oportunidad de ser catalizador para el desarrollo de políticas de movilidad urbana con una perspectiva de género que promuevan la seguridad ciudadana, prevenga conflictos y reduzca la violencia.

# 2. RACIONALIZACIÓN

## 3. Contexto General

En El Salvador, la falta de seguridad pública es reconocida como uno de los principales problemas de la sociedad salvadoreña. Además, según diversas encuestas, donde la población se siente más insegura es en el transporte público. Según datos del Observatorio Ciudadano El Salvador Como Vamos, en 2019, en los municipios de San Salvador y Santa Tecla, cerca del 60% de las mujeres y el 56% de los hombres se sienten inseguros o muy inseguros dentro de los buses, mientras que 31% de las mujeres y 24% de los hombres se sienten inseguros en la parada de buses más cercana a sus casas. Es importante mejorar la seguridad en este entorno ya que tiene un impacto directo con la calidad de vida de muchas personas, específicamente las mujeres, quienes, por su rol en la sociedad, son las usuarias principales de estos servicios.

Según el estudio de FUSADES “Prevención del crimen en el transporte público” (2015) sobre la percepción de sistema de transporte colectivo en el país, mucha de la inseguridad en este entorno se relaciona con el desorden en el sistema. Por su parte, las principales fuentes de desorden están relacionadas con el mecanismo de concesión de rutas, la, mala condición de las unidades del transporte, las condiciones desordenadas de las paradas, la falta de cumplimiento de leyes y reglamentos, una vigilancia insuficiente de parte de las autoridades, el comportamiento inadecuado de los motoristas y, en algunos casos, de los mismos usuarios. Ese estudio también identificó una serie de delitos que ocurren en buses y en paradas de buses, los cuales son cometidos por una variedad de actores. Entre los principales delitos reportados destacan: el acoso sexual contra las mujeres, robos y hurtos a usuarios, extorsión a propietarios de unidades y confabulación entre operadores y delincuentes.

Uno de los hallazgos principales fue que la gran mayoría de personas que utilizan el transporte público han sufrido o visto algún hecho delictivo. Muy pocas personas denuncian victimización; y muchísimas menos denuncian el acoso, lo que resulta en que la extensión de la ocurrencia de este delito esté invisibilizada, en incluso normalizada.

Para hablar del transporte público se requiere entender que éste no se compone solamente de los vehículos que brindan este servicio. El transporte público en El Salvador es un entorno que involucra múltiples elementos: vehículos, estaciones (paradas, puntos, terminales) y personas (operadores, usuarios, otros), los que los que presentan interrelaciones complejas entre ellos.

El diseño de los espacios físicos (las paradas), de los elementos internos (las unidades) y externos (los lugares por donde pasa el bus) puede influenciar el nivel de inseguridad y victimización experimentado en el sistema. Se ha demostrado que un medio ambiente diseñado apropiadamente disminuiría los delitos de oportunidad y la percepción o temor, lo que llevaría a un aumento en la cohesión comunitaria.

El acoso sexual es el delito que más genera inseguridad en las mujeres y niñas que utilizan el transporte público, el cual, sin embargo, está invisibilizado a pesar de ser tan común. Este panorama coincide con mujeres que fueron consultadas tanto en grupos focales como encuestas digitales reportaron ser víctimas frecuentes[[1]](#footnote-2) de manifestaciones de acoso sexual en el transporte público, siendo las más típicas las miradas lascivas, los comentarios soeces, los tocamientos, los agresores que exponen sus partes íntimas, y la cercanía malintencionada. Cabe destacar el espacio del transporte público no sólo contempla los buses y las paradas, sino también el trayecto desde y hacia éstas. De hecho, para las mujeres, el trayecto califica como los momentos de mayor inseguridad junto al interior de los buses[[2]](#footnote-3).

Asimismo, también dieron cuenta de la inacción por parte de otras personas usuarias ante estos hechos, e inclusive reportaron que los motoristas también participan de dichas conductas. Entre los factores que facilitan el acoso destacan el hacinamiento y el desorden dentro de las unidades. Las paradas de buses, por otra parte, se consolidan como lugares de riesgo para ser acosadas y aumentan la sensación de inseguridad de las usuarias al no presentar iluminación adecuada y estar rodeadas de obstáculos o matorrales que facilitan la comisión de delitos. La situación se agrava para las personas con discapacidad, pues además de sufrir violencia, no cuentan con las condiciones ajustadas a sus necesidades para una movilidad libre y segura[[3]](#footnote-4).

Actualmente, poco se ha avanzado en la solución a dicha problemática. La pandemia del COVID-19, mejoró las condiciones de hacinamiento en el transporte, ya que se limitó el número de personas que podían abordar los buses e incluso, limitó el número de autobuses circulando. Sin embargo, el cumplimiento de dichas medidas duró un tiempo. Con la reapertura de la economía y de las escuelas, nuevamente se observan condiciones de hacinamiento que propician el acoso y otras formas de violencia en el transporte público.

En este contexto fue implementado el proyecto “Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público” (noviembre 2019- mayo 2021), por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y ONU Mujeres, con financiamiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Consolidación de la Paz (PBF). Este proyecto ha sido pionero en resaltar la problemática que sufren las mujeres en su movilidad y las limitaciones para el ejercicio total de sus derechos a los que se enfrentan por no contar con un servicio adecuado. El proyecto fue un pilotaje que permitió trabajar con una ruta de buses (101 B Especial), enfocándose en los municipios de Santa Tecla y San Salvador, donde a la vez, se trabajó de la mano con mujeres usuarias como autoras de soluciones y por ende, de políticas públicas.

A través de dicho proyecto se realizaron acciones de abogacía, tanto a nivel legislativo como municipal, para promover reformas de ley que cumplieran con estándares de seguridad en la movilidad de las mujeres. Con dicho proyecto, nueve propuestas de reformas de ley fueron introducidas a la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Asamblea Legislativa y actualmente, el tema del acoso sexual en el trasponte público y en las paradas de buses, está siendo considerado en las distintas discusiones para ser incluido en la reforma de ley.

El proyecto “Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público” finalizó en mayo del 2021, deja estudios, metodologías, propuesta de ley y lecciones aprendidas para poder escalar la iniciativa.

## 4. Valores Fundamentales de la UE[[4]](#footnote-5)

La presente propuesta de proyecto se basa en cuatro valores fundamentales de la Unión Europea

* ***Dignidad Humana.*** La dignidad humana es inviolable. Debe ser respetada y protegida y constituye la auténtica base de los derechos fundamentales.
* ***Libertad.*** La libertad de circulación otorga a los ciudadanos el derecho a circular y residir libremente dentro de la Unión. Las libertades individuales, como el respeto de la vida privada, la libertad de pensamiento, de religión, de reunión, de expresión y de información, están protegidas por la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE.
* ***Igualdad****.* La igualdad significa que todos los ciudadanos tienen los mismos derechos ante la ley. El principio de igualdad entre hombres y mujeres sustenta todas las políticas europeas y es la base de la integración europea. Se aplica en todos los ámbitos. El principio de la igualdad de retribución por un trabajo igual se introdujo en el Tratado en 1957. Aunque sigue habiendo desigualdades, la UE ha logrado avances considerables.
* ***Derechos humanos*.** La Carta de los Derechos Fundamentales de la UE protege los derechos humanos, entre ellos el derecho a no sufrir discriminación por razón de sexo, origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual, el derecho a la protección de los datos personales, y el derecho de acceso a la justicia.

## 5. Análisis del Problema

El Salvador ha sido considerado uno de los más violentos de la región, sin embargo, las cifras de muertes violentas muestran una importante disminución en los últimos años. La tasa de homicidios en el 2020 fue de 19.5 por cada 100 mil habitantes y la tasa de muertes violentas de mujeres fue de 3.21 por cada 100,000. La Encuesta Nacional de Violencia Sexual 2019, ENVS 2019, refleja que el 63% de las mujeres a nivel nacional (6 de cada 10) han vivido al menos un hecho de violencia sexual a lo largo de la vida. El 22% de las mujeres reporta al menos un hecho de violencia sexual en los últimos doce meses. En el área urbana la prevalencia de la violencia sexual a lo largo de la vida es del 69% y a nivel rural la prevalencia es del 53%[[5]](#footnote-6).

La información de denuncias de hechos de violencia en contra de las mujeres refleja que ésta ocurre a lo largo de todo su ciclo de vida y con una prevalencia diferenciada a la registrada entre los hombres. El Informe sobre el estado y situación de la violencia contra las mujeres en El Salvador 2018, muestra que 67 de cada 100 mujeres reportó haber sufrido alguna forma de violencia a lo largo de su vida, sin embargo, solamente 6 de cada 100 mujeres denunció el hecho o buscó apoyo; de ese 6%, la mayoría acudió a la Policía Nacional Civil (PNC). Entre los motivos para no denunciar está que no tenían un medio para movilizarse (47.8%), pensaron que no les iban a creer (15.3%), por vergüenza (14.3%), fue amenazada (11.5%) y no sabían que hacer (8.7%).

La incidencia de violencia contra las mujeres reporta diferencias a nivel de rango de edad de las víctimas y lugar en el que ocurre. En el caso de la violencia sexual, aproximadamente 2 de cada 3 denuncias en el período 2016-2017 fueron de mujeres adolescentes (10 y 14 años) y jóvenes (de 15 a 19 años); la mayoría de los casos reportó como lugar de incidencia el domicilio particular y como segundo lugar de mayor incidencia el espacio abierto y transporte público. En el caso de la violencia física 71% de denuncias fueron de mujeres entre los 19 y 55 años, y la incidencia fue mayor en espacios abiertos y transporte público.

En El Salvador, 90.1% de la población utiliza el transporte público. Un 69.9% de usuarios y usuarias percibe inseguridad en el transporte público, siendo los lugares con mayor percepción de inseguridad los buses/microbuses (71.6%) y las paradas del transporte (71.3%). La mayoría de la población utiliza el transporte público es por necesidad, no por placer.

El sistema de transporte público es considerado por las personas que lo utilizan como caótico, desordenado y es identificado como un foco de violencia y delincuencia, donde destacan los hostigamientos sexuales (predominantemente a mujeres), incumplimiento de leyes en general, agresiones verbales y físicas, hurtos y robos. Más de un 40% de los robos y hurtos del país se registran en autobuses y paradas de autobús (Encuesta de victimización – Política de Seguridad Metropolitana 2018).

La encuesta sobre violencia contra las mujeres en el transporte público[[6]](#footnote-7) mostró que 54% de las mujeres ha sido víctima de violencia en el transporte público y 72.4% de víctimas eran mujeres adolescentes y jóvenes; la violencia más frecuente fueron violencia física (34%) y verbal (30%). Entre las conductas violentas más reportadas se mencionó el acercamiento físico indebido (11%), el contacto físico deliberado (9.8%), los comentarios obscenos (9.1%) y los tocamientos intencionales (8.4%). En datos recientes, 1 de cada 4 mujeres que ha manifestado haber sido víctima de agresiones sexuales o tocamientos, lo fue en el transporte público. El transporte público no es de calidad, en ese espacio la ciudadanía está expuesta a accidentes, asaltos. Los principales actores que generan violencia contra la mujer en el transporte público son los pasajeros (55%), cobradores (22%) y conductores (19%). En 2019, se han destacado además situaciones en que se roban unidades del transporte colectivo y se privan a mujeres que se trasladan en ellos para actos de violencia sexual. El derecho a la salud mental también está en juego por el nivel de miedo que conlleva usar las unidades de transporte público. El no usar el transporte público no es una opción, ya que, es la única alternativa de movilidad para un alto porcentaje de la población salvadoreña, para acceso a su vez a otros servicios y derechos humanos.

Otros estudios cualitativos confirman que la violencia contra las mujeres, adolescentes y niñas en el transporte público es un hecho común en la que se involucra a pasajeros del sexo masculino y en ocasiones a operadores del servicio, específicamente cobradores y conductores.

El país cuenta con una Ley Especial Integral para una Vida Libre de Violencia para las Mujeres aprobada en 2010 y vigente desde 2012, que apuesta por la prevención, atención y protección de las mujeres en todos los contextos públicos y privados en que las mujeres participan, y que aún tiene importantes desafíos en su implementación.

Mejorar el transporte público ha sido un desafío a lo largo de los años y entre las principales actuaciones que se han tomado destaca la ejecución en enero del 2015 de la primera fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS (SITRAMSS). Un sistema de transporte público masivo basado en el modelo “Bus Rapid Transit” (BRT), que cuenta con un único corredor, que atraviesa los municipios de Soyapango y San Salvador y dispone de 7 estaciones de abordaje y desabordaje, y por ser un sistema más ordenado, mejoró la percepción de seguridad de los y las usuarias. Esta iniciativa ha dejado de funcionar después del cierre de transporte por la emergencia ocasionada por el COVID-19, pero aún se cuenta con la infraestructura creada para tal propósito.

Adicionalmente se requieren modificaciones específicas a la normativa en materia de transporte público, pero principalmente se requiere mejorar las condiciones institucionales para que la normativa sea cumplida. Según diferentes estudios, lo que predomina es la violación generalizada y sistemática de las leyes de tránsito y de las normas de convivencia ciudadana. Lo anterior ha mermado la credibilidad y confianza de la ciudadanía en las instituciones. Para poner un ejemplo, solo un 14.5% de la población confía en la PNC, y por lo tanto requiere el trabajo conjunto en todas las áreas de seguridad pública, incluyendo la Unidad de Tránsito Terrestre que muchas veces es el primer contacto con la población. La actual gestión presidencial inició sus funciones el 1 de junio del 2019, el presidente Nayib Bukele ha afirmado que “Habrá que hacer una reforma completa del sistema de transporte y tránsito”, por lo que hay una ventana de oportunidad para que desde el Órgano Ejecutivo se impulse un cambio. El país cuenta con una la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, la cual fue aprobada en 1995. Durante el presente año, la Asamblea Legislativa planea introducir nuevas reformas a esa ley, lo que presenta la oportunidad de generar una discusión acerca del acoso y la violencia que sufren las mujeres en el transporte público, y establecer nuevos parámetros para el respeto de sus derechos en estos espacios. También genera una oportunidad para cambiar el paradigma a movilidad humana, ubicando a la persona en el centro de todas las políticas públicas de transporte.

En términos de brechas de género, a nivel regional – y El Salvador no es la excepción-, las mujeres representan menos del 15% del total de los empleados del sector de transporte, y sólo el 11% del total de licencias de conducir otorgadas a nivel nacional son para mujeres; esto genera, entre otras cosas, que las mujeres estén ausentes durante el diseño, construcción y operación de los sistemas, lo que se traduce en que sus necesidades y perspectivas no estén siempre incluidas. Además, limita la productividad del sector, restando la creatividad y la innovación que ocurre en espacios donde no existe diversidad de enfoques[[7]](#footnote-8).

Una movilidad libre y segura es catalizadora para el acceso a otros derechos. De este, depende y emanan otros derechos, como la salud y la educación. En El Salvador, esto se dificulta debido a que no se cuenta con un transporte público seguro. Diversos estudios explican que la movilización de las mujeres en el transporte público está relacionada también con su rol en el trabajo reproductivo y del cuidado, ya que, a diferencia de los hombres, las mujeres ejercen roles tradicionales asociados a cuidados de otras y otros, lo cual implica realizar múltiples traslados. El transporte público, también es utilizado por muchas niñas y jóvenes para acceder a sus centros de estudios, por lo que un entorno de acoso y violencia en el mismo podría tener un efecto disuasorio y afectar negativamente la continuidad de su educación. Y en similar sentido, las mujeres pueden participar en el empleo y economía en la medida en que la movilidad es segura. Esto indica que el uso de los espacios públicos y el acceso a los servicios de transporte no es neutro, y está determinado por roles de género.

Esta propuesta, busca expandir y aumentar el alcance del primer proyecto, “Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público”, y es una acción conjunta, que busca, no solo mejorar las condiciones del servicio de transporte público, sino que garantizar la inclusión de mujeres en el sector, como personajes activos en el desarrollo de políticas públicas para una movilidad segura. Al mejorar las condiciones de las mujeres, mejoramos las de todas las personas que usan el transporte público.

## 6. Pertinencia y credibilidad de las políticas y estrategias regionales / del país socio

## 7. Valor añadido de la UE

## 8. Complementariedad con la UE y otros donantes / socios

La presente intervención cuenta con varios socios de la cooperación, así como de sociedad civil. Como mencionado anteriormente, la intervención emana del proyecto Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público financiado por el Fondo de las Naciones Unidas para la Consolidación de la Paz. Esta propuesta, retoma actividades, estudios y metodologías para ser implementadas en una escala mayor y enfocarse en la inclusión de más empresas de transporte público, así como en el área geográfica del área metropolitana del gran San Salvador.

Adicionalmente, la presente propuesta incluye acciones de diferentes socios, siendo el principal la Iniciativa por un Transporte Público (ITPS), una alianza multiactor que busca prevenir los diferentes tipos de violencia contra de las mujeres y niñas en el transporte público y fomentar una cultura de paz. La iniciativa es liderada por la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (FUSADES) y donde participan las alcaldías de San Salvador y Santa Tecla, Cámara Americana de Comercio (AMCHAM), PNUD, ONU Mujeres, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Automóvil Club de El Salvador (ACES), Fundación Democracia, Transparencia y Justicia (DTJ), Ohana 503, Las Dignas, asociación de Mujeres Tecleñas, Girls on Wheels, Arquitectura Sin Fronteras-SV, Voces Vitales, VMT, FONAT y la OPAMSS. Cada una de estas organizaciones participa de forma activa y promueve acciones que se desarrollan como acuerdos del diálogo.

Esta propuesta también contará con la participación de la Colectiva Feminista para el Desarrollo, organización feminista con amplia trayectoria en la defensa de los derechos de las mujeres salvadoreñas, y con experiencia previa desarrollando proyectos con la Cooperación Española y otros donantes sobre la construcción de ciudades seguras para las mujeres. Forman parte además de la Red Mujer y Habitat de América Latina.

Además, se contemplan acciones de Cooperación Sur-Sur, donde a través de otras redes nacionales latinoamericanas, se pude intercambiar avances y lecciones aprendidas en la inclusión de mujeres y su seguridad en el transporte público, resaltando el rol de mujeres lideresas en este sector. Dentro de ellas está la Red de Mujer al Volante y la participación en diversos espacios internacionales como los Foros de Seguridad Vial, que son apoyados por la Federación Internacional de Automóvil (FIA).

La intervención se alinea con el eje de transformación digital, establecido en el Programa de la UE 2021-2027. Empalma con el ***objetivo específico 2***- *Sistema de transporte sostenible e inclusivo para todas las personas*, y el ***resultado esperado 3***, *Mejor acceso a sistemas de transporte público sostenibles e inclusivos.*

## 9. Lecciones Aprendidas

Tanto el PNUD como ONU Mujeres tiene amplia experiencia trabajando en proyectos de paz, desarrollo y género en El Salvador. Para la implementación de proyectos conjuntos, el PNUD y ONU Mujeres trabajaran en conjunto en el marco del Capitulo Común (Common Chapter) parte de sus planes estratégicos, acordado por ambas agencias en el año 2017, donde se comprometen a trabajar juntos para la implementación de la Agenda 2030, en referencia al tema de igualdad de género[[8]](#footnote-9).

En temas de género y transporte, el PNUD y ONU Mujeres implementaron el proyecto “Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Publico”, donde se ha han recopilado lecciones aprendidas por el trabajo previamente realizado con el sector transporte. Dentro de las lecciones más importantes se resaltan:

* Innovación- en tiempos de recuperación de la pandemia del COVID-19 y donde aún hay riesgos altos relacionados a la salud de personas, el uso de nuevas tecnologías, de comunicar y sensibilizar de forma masiva sin conglomerar personas, utilizando nuevas estrategias, es clave para tener el impacto deseado.
* Alianzas intersectoriales- el contar con un espacio de articulación y coordinación de diversas organizaciones, como la ITPS, permite un trabajo de impacto, así como también de gran alcance.
* Empoderamiento e involucramiento de mujeres usuarias- para la sostenibilidad de las acciones, las soluciones deben provenir de quienes afrontan la problemática diariamente, las mujeres usuarias del transporte público. El contar con su opinión y hasta su liderazgo en la temática contra el acoso, permite que se transformen y vayan más allá de ser meramente receptoras o beneficiarias, sino que se convierten en autoras de cambio y de políticas públicas.

# 3. DESCRIPCION DE LA ACCION

Para las mujeres, el miedo y la inseguridad de transitar en el espacio público constituye una barrera para el pleno goce de sus derechos, ejercicio de su ciudadanía y de su autonomía personal. Prevenir y eliminar la violencia contra las mujeres y niñas en el transporte público, a través del empoderamiento de las mujeres para su mayor participación en el sector del transporte público, la promoción del diálogo y la cooperación entre las instituciones públicas y la sociedad civil, la transformación de normas de comportamiento que promueven la violencia hacia las mujeres y niñas y la incorporación de un enfoque de género en la planificación de las ciudades y en las políticas de movilidad, constituye una apuesta prioritaria para el logro de la igualdad.

El transporte público es considerado como uno de los espacios públicos más inseguros; sin embargo, esta inseguridad se vive de manera diferente por hombres que, por mujeres, siendo estas últimas afectadas principalmente por una alta incidencia de violencia sexual.

**Teoría de cambio:**

**Si** se involucra a la sociedad civil en la promoción de los derechos y el empoderamiento de las mujeres para su participación en el ámbito público,

**Si** se genera un movimiento ciudadano y alianzas multisectoriales, para la contraloría, el diálogo y la generación de soluciones vinculadas para atender la violencia contra las mujeres en el transporte público,

**Si** se promueve una cultura de legalidad y respeto tanto en los transportistas como en la población usuaria del transporte público,

**Entonces** las mujeres y niñas gozarán de los espacios públicos con libertad y seguridad para alcanzar su desarrollo y el goce de sus derechos.

**Porque** se promoverá la creación de un transporte público seguro, inclusivo y sostenible, el diálogo social y el empoderamiento de mujeres y niñas, para respeto del derecho a la ciudad.

## 10. Objetivos y resultados esperados

El objetivo del proyecto es fortalecer a la sociedad civil, para que participe activamente en la promoción de los derechos de las mujeres y niñas y su empoderamiento, específicamente para garantizar su derecho a una movilidad inclusiva y libre de violencia en el transporte público. Para ello, se propone implementar las siguientes estrategias de intervención:

1. Promoción de la autonomía y empoderamiento de las mujeres.
2. Generación de mecanismos de participación ciudadana y alianzas multisectoriales
3. Transformación de normas sociales.

Los resultados esperados son:

***Resultado 1-*** Sociedad salvadoreña participa activamente en la construcción de soluciones para el transporte público.

***Resultado 2-*** La población salvadoreña adopta normas, actitudes y comportamientos contra la discriminación y violencia basada en género contra mujeres y niñas, en el transporte público.

## 11. Actividades indicadas

***Resultado 1-*** Sociedad salvadoreña participa activamente en la construcción de soluciones para el transporte público.

1.1. Promover acciones coordinadas entre las instituciones públicas y el sector de transporte colectivo de para la mejora de la sostenibilidad ambiental, la seguridad vial y ciudadana.

1.2. Institucionalizar la Iniciativa por un Transporte Público Seguro (ITPS) como espacio multiactor. de diálogo y concertación para realizar acciones de abogacía, seguimiento y monitoreo de la actividad legislativa a través de observatorios y espacio generador de soluciones.

1.3. Fortalecer las capacidades de las mujeres a nivel local, para el diálogo e incidencia en la formulación de políticas públicas de planeación urbana y transporte público.

***Resultado 2-*** La población salvadoreña adopta normas, actitudes y comportamientos contra la discriminación y violencia basada en género contra mujeres y niñas, en el transporte público.

2.1. Implementar estrategias de educación y sensibilización para lograr una trasformación socio-cultural, eliminar los comportamientos machistas, y transformar las actitudes que impulsen la violencia por razones de género en los espacios públicos.

2.2. Desarrollar procesos de formación/sensibilización con empresarios y motoristas para promover relaciones de género respetuosas, nuevas masculinidades y la igualdad de género y la seguridad en el espacio público.

2.3. Aplicación de protocolos para la prevención, detección y atención de casos de acoso sexual callejero.

2.4. Promover la denuncia ciudadana del acoso sexual y otras formas de violencia por razones de género.

## 12. Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La presente propuesta contribuye a los siguientes objetivos de desarrollo sostenible

**ODS 5:** Igualdad de género y empoderamiento de la mujer

**ODS 10:** Reducción de las desigualdades.

**ODS 11:** Ciudades y comunidades sostenibles

**ODS 16:**  Paz, justicia e instituciones sólidas.

Para alcanzar los ODS y cumplir con la nueva agenda de desarrollo sostenible 2030, es necesario llevar a cabo acciones para erradicar la violencia contra las mujeres y de manera específica el acoso y violencia sexual que padecen en los ámbitos privado y público las mujeres y niñas.

Cabe destacar que también existe un compromiso de los estados para trabajar a nivel local con municipios y comunidades en la planeación de ciudades y asentamientos humanos con el fin de fomentar la inclusión social, la cohesión comunitaria y la seguridad. Todas las metas y medios de implementación de la nueva agenda de desarrollo sostenible son acciones que se deben de cumplir a nivel local.

En este sentido, se propone un proyecto desarrollado a nivel local para empoderar a las mujeres y niñas y aumentar sus capacidades de participar en la planeación urbana y en la toma de decisiones sobre las políticas públicas de movilidad urbana y el desarrollo de espacios más seguros y amigables.

## 13. Transversalización

Si bien, el proyecto se enfoca en los derechos de la mujer y su empoderamiento para contar con un transporte público seguro, incorpora tres ejes transversales, muy relevantes para la problemática vial que tiene El Salvador.

El primer eje transversal, es la promoción e incorporación de soluciones medio ambientalmente sostenibles. Todas las acciones de sensibilización, promoción de políticas públicas llevarán un enfoque de sostenibilidad ambiental. El segundo eje, es el de seguridad vial. En El Salvador, la accidentalidad vial es la principal causa de muerte. La accidentabilidad vial en El Salvador alcanza los índices más altos de América y el Caribe, con una tasa de 23,70 muertos en accidentes de tráfico por cada 100 mil habitantes[[9]](#footnote-10). En todos los elementos del proyecto se buscará promover una cultura de paz y respeto al volante pero que también se cumplan las normas de tránsito, que han sido establecidas para proteger la vida de las personas conductoras como de los peatones. El ultimo eje transversal es el de derechos de personas con discapacidad. Las personas con discapacidad son otro sector población que sufre las carencias del transporte público salvadoreño, al igual que las mujeres, se ven truncados en su desarrollo, por ende, el proyecto incluirá dentro de las políticas y soluciones que emanen de este, aquellas que promuevan la movilidad de estas personas y la reducción de barreras.

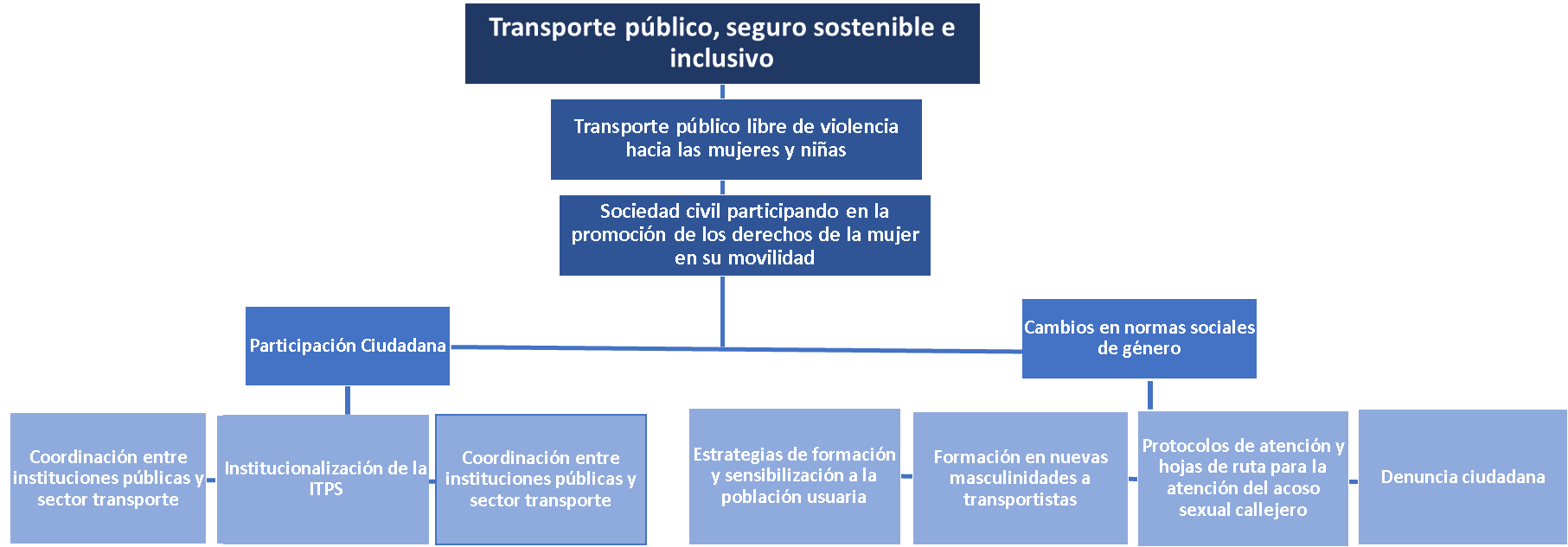
## 14. Riesgos

Para la presente intervención, se han identificado los siguientes riesgos y las estrategias para su mitigación:

| **Riesgo para el logro de los resultados del proyecto** | **Probabilidad de ocurrencia (alta, media, baja)** | **Gravedad del impacto (alta, media, baja)** | **Estrategia de mitigación y persona / unidad responsable** |
| --- | --- | --- | --- |
| Falta de eficiencia por parte de las instituciones correspondientes en la toma de denuncias de delitos cometidos en el transporte público. | Media | Alta | Generación de un mecanismo especial para detectar y prevenir la violencia sexual y hoja de ruta para atender las denuncias específicas recibidas en el transporte colectivo.  ***Unidad responsable:*** Equipos técnicos del proyecto y gobierno. |
| Poca importancia a los aportes que brinden las mujeres por parte de los tomadores de decisión. | Media | Alta | Generar espacios propicios para escuchar las voces de hombres y mujeres en su ciclo de vida y compromisos políticos para ser tomados en cuenta por igual.  ***Unidad responsable:*** Equipos técnicos del proyecto y unidades de la mujer de las instituciones. |
| Personal del transporte colectivo reacio a adoptar las medidas para detectar y prevenir la violencia basada contra mujeres y violencia sexual en el transporte colectivo | Media | Alta | Generación de espacios de sensibilización con el personal del transporte colectivo y diálogo para la construcción de acuerdos.  ***Unidad responsable:***  Equipo técnico de proyecto y gobierno. |
| Falta de aprobación del proyecto por parte de las mujeres beneficiarias | Baja | Alta | Ajustar horarios, proveer cuido de niños y niñas para garantizar el aporte y presencia de mujeres.  ***Unidad responsable:*** Equipos técnicos del proyecto |
| Los altos niveles de violencia social podrían generar dificultades en la implementación y efectividad de la iniciativa. | Media | Media | Promover acciones de cultura de paz en diversas comunidades y mejorar la articulación con la PNC.  ***Unidad responsable:*** Equipos técnicos del proyecto y PNC. |
| Falta de compromiso por parte de las empresas de rutas de buses en acatar las normas y cambios propuestos | Alto | Alto | Generar grupos focales donde participen y enfocar varias actividades de sensibilización en los empresarios.  ***Unidad responsable:*** Equipos técnicos del proyecto y Alcaldías |
| Aumento de casos debido a la pandemia del COVID-19, requiere una nueva cuarentena mandatoria | Medio | Medio | Generar una estrategia de implementación en formato hibrido (virtual y presencial), para prevenir contagios y garantizar el cumplimiento de las actividades propuestas.  ***Unidad responsable:*** Equipos técnicos del proyecto. |

## 

## 15. Lógica de la intervención



## 

## 16. Matriz de marco lógico.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Lógica de la intervención** | **INDICADORES** | **MEDIOS DE VERIFICACIÓN** | **SUPUESTOS** |
| **Impacto:** | **Transporte público seguro, sostenible e inclusivo** | Mejorada la seguridad en el transporte público | Encuesta de percepción | Interés político y capacidad técnica para operativizar el proyecto |
| **Objetivo:** | Fortalecimiento de la sociedad civil, para que participe activamente en la promoción de los derechos de las mujeres y niñas y su empoderamiento, específicamente para garantizar su derecho a una movilidad inclusiva y libre de violencia en el transporte público. | # de organizaciones de sociedad participando por un transporte publico libre de violencia. | Encuesta de percepción | Interés político y capacidad técnica para operativizar el proyecto |
|  | ***Resultado 1-*** Sociedad salvadoreña participa activamente en la construcción de soluciones para el transporte público. | # Soluciones propuestas por sociedad civil | Informes  Ayuda memoria de reuniones  Registro fotográfico | Interés de las autoridades nacionales, municipales, empresas del transporte colectivo público y organizaciones de la sociedad civil para el diálogo. |
| ***Resultado 2-*** La población salvadoreña adopta normas, actitudes y comportamientos contra la discriminación y violencia basada en género contra mujeres y niñas, en el transporte público. | Disminuida la percepción de inseguridad en el transporte público y paradas de buses.  # de personas promoviendo normas, actitudes y comportamientos contra la violencia basada en género en el transporte público.  # Acciones desarrolladas por la población salvadoreña para prevenir comportamientos de violencia de género en el transporte público | Encuesta de percepción  Carta acuerdos firmados con diversos sectores de la sociedad.  Notas en prensa. | Compromiso de transportistas, sociedad civil e instituciones públicas de implementar estrategias para la transformación socio-cultural |
| **Actividades** | 1.1. Promover acciones coordinadas entre las instituciones públicas y el sector de transporte colectivo de para la mejora de la sostenibilidad ambiental, la seguridad vial y ciudadana. | # propuestas elaboradas e implementadas | Ayudas memorias de reuniones | Interés político del Viceministerio de Transporte, las municipalidades del AMSS, y sector transporte. |
| 1.2. Institucionalizar la Iniciativa por un Transporte Público Seguro. | Plan de trabajo implementado | Ayudas memorias de reuniones  Listados de asistencia  Plan de trabajo | Organizaciones parte de la ITPS mantienen su interés en la participación |
| 1.3. Fortalecer las capacidades de las mujeres a nivel local, para el diálogo e incidencia en la formulación de políticas públicas de planeación urbana y transporte público. | # Redes de mujeres conformadas | Ayudas memorias de reuniones  Listados de asistencia  Cartas didácticas | Mujeres de los municipios del AMSS tienen interés en participar y formarse. |
| 2.1. Implementar estrategias de educación y sensibilización para lograr una trasformación socio-cultural, eliminar los comportamientos machistas, y transformar las actitudes que impulsen la violencia por razones de género en los espacios públicos. | # de personas alcanzadas | Reportes | Compromiso de las instituciones y organizaciones de divulgación. |
| 2.2. Desarrollar procesos de formación/sensibilización con empresarios y motoristas para promover relaciones de género respetuosas, nuevas masculinidades y la igualdad de género y la seguridad en el espacio público. | # de motoristas sensibilizados | Listados de asistencia  Cartas didácticas  Registro fotográfico | Empresas de transporte público generan condiciones adecuadas para que motoristas se formen.  Interés de motoristas de participar |
| 2.3. Aplicación de protocolos para la prevención, detección y atención de casos de acoso sexual callejero. | # de municipalidades que adoptan el protocolo | Acuerdo de implementación | Interés del Concejo de Alcaldes del área Metropolitana de San Salvador de implementación. |
| 2.4. Promover la denuncia ciudadana del acoso sexual y otras formas de violencia por razones de género. | Observatorio ciudadano funcionando | Reportes | Compromiso de las instituciones y organizaciones de divulgación. |

# 4. ARREGLOS DE LA IMPLEMENTACION

## 17. Acuerdo de Financiación

## 18. Periodo indicativo de implementación

## 19. Modalidad de la implementación

19.1 Gestión Directa (Subvenciones)

19.2 Gestión Directa (Premios)

19.3 Gestión Directa (Adquisiciones)

19.4 Gestión indirecta con una [organización del Estado miembro] [tercer país donante] [agencia especializada (tradicional / reguladora) de la UE] [organización internacional]

19.5 Gestión indirecta con [una organización regional] [el país socio]

19.6 Contribución a <nombre del mecanismo de combinación regional / plataforma / garantía EFSD + correspondiente y acciones de asistencia técnica asociadas>

19.7 Cambios del modo de gestión indirecta al directo (y viceversa) debido a circunstancias excepcionales (una segunda opción alternativa)

## 20. Alcance de la elegibilidad geográfica para adquisiciones y subvenciones

## 21. Presupuesto Indicativo

## 22. Estructura organizativa y responsabilidades

# 5. MEDICION DEL RENDIMIENTO

## 23. Monitoreo y reportes

## 24. Evaluación

## 25. Auditorias y verificaciones

# 6. COMUNICACIONES Y VISIBILIDAD

1. Ya sea mensualmente, varias veces a la semana o varias veces al día. [↑](#footnote-ref-2)
2. Entrevista a Margarita Beneke de Sanfeliú de FUSADES, 13 de mayo de 2021. [↑](#footnote-ref-3)
3. Naciones Unidas, Consolidación de Paz, Boletín Informativo No.1 Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público, 2020. Naciones Unidas, Consolidación de Paz, Boletín Informativo No.2 Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público, 2020. Naciones Unidas, Consolidación de Paz, Propuesta de reformas legales sobre normativa del transporte público con enfoque de género, 2020. [↑](#footnote-ref-4)
4. https://europa.eu/european-union/about-eu/eu-in-brief\_es [↑](#footnote-ref-5)
5. DIGESTYC. Encuesta Nacional de violencia sexual contra las mujeres. 2019 [↑](#footnote-ref-6)
6. Datos de Sitramss, 2016. Extraído de PNUD el Salvador y ONU Mujeres, DOCUMENTO DE PROYECTO PBF, 2019. [↑](#footnote-ref-7)
7. BID. Participación femenina en el mercado laboral de transporte. Experiencias en las ciudades de TransportTransporte GenderLAB [↑](#footnote-ref-8)
8. https://www.unicef.org/about/execboard/files/2017-Annex-Common\_Chapter-2017.07.31-EN-FINAL.pdf [↑](#footnote-ref-9)
9. De acuerdo con la PNC, entre enero y junio de 2021 han habido 8,444 accidentes de tránsito. Un promedio de 53 diarios. [↑](#footnote-ref-10)