Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Zona Metropolitana de Monterrey

C40 Cities Finance Facility

Funding partners:

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development

CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION

UK Government

USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

C40 CITIES

Sobre CFF

El programa C40 Cities Finance Facility (CFF) es una colaboración entre el Grupo de Liderazgo Climático – C40 Ciudades por el Clima y la Agencia de Cooperación Alemanais (GIZ) GmbH. El CFF apoya a las ciudades en economías en Desarrollo y emergentes en el desarrollo de proyectos que estén listos para acceder a financiamiento con el fin de reducir emisiones y detener el aumento de la temperatura mundial en 1.5 °C, fortaleciendo la resistencia contra los impactos del cambio climático. El CFF está financiado por el Ministerio Federal Alemán para la Cooperación y el Desarrollo Económico (BMZ), la Fundación del Fondo de Inversión para la Infancia (CIFF), el Gobierno del Reino Unido y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

Preparado por:

C40 Cities Finance Facility

Deutsche Gesellschaft für

Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Oficinas:

Bonn and Eschborn, Germany

Potsdamer Platz 10

10785 Berlin, Germany

E contact@c40cff.org

W c40cff.org

Autoras:

Gisela Méndez

Dana Corres

Blanca Ballesteros-Uribe

Víctor Velasco

Ciudad de México, México

Diseño:

Ensamble Urbano

Crédito de imagenes/fuentes:

Ubicación y año de publicación

Funding partners:

Implementing agencies:

ÍNDICE

Introducción 4

Marco conceptual 7

Metodología para la elaboracion del documento 18

Metodología “Simone”: hacia un transporte público con perspectiva de género 23

Ciclo de proyecto: De la planificación a la operación 24

Diseño institucional desde la perspectiva de género 41

Descripción de zona de estudio 55

Caracterización del Área Metropolitana de Monterrey 55

Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en los proyectos de transporte 68

Recomendaciones específicas del Plan de Acción para las 7 etapas del proyecto de transporte Zona Metropolitana de Monterrey 70

Conclusiones 74

Bibliografía 77

Anexos 80

Anexo A: Documentación requerida para la investigación documental 80

Anexo B: Entevistas con autoridades encargadas de proyectos de transporte 82

Anexo C: Cuestionario “La perspectiva de género (PEG) en las instituciones que intervienen en las políticas de transporte” 83

Funding partners:

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

INTRODUCCIÓN

En los últimos años ha tomado relevancia la perspectiva de género en diversas disciplinas de la administración pública. Se han creado una serie de leyes, herramientas, procedimientos, protocolos, entre otras, para implementarla tanto dentro de las instituciones, como hacia afuera para que ésta se vea reflejada en mejoras en la calidad de vida de las mujeres y niñas.

También son cada vez más los esfuerzos de implementar la perspectiva de género en proyectos urbanos, incluido el transporte. Sin embargo, estos tienen una complejidad que se antoja como un reto en países latinoamericanos con altos índices de violencia contra las mujeres, con instituciones y sectores con predominancia masculina que representan un reto desde el diseño y hasta la implementación efectiva de la perspectiva de género, incluyendo programas y lineamientos institucionales cuyo objetivo sea transformar desde su interior las diversas instituciones, organismos y entes públicos y privados para lograr la inclusión de las mujeres en el ámbito laboral, ofreciendo espacios seguros, libres de acoso y violencia sexual, y la erradicación de todo tipo de conductas contrarias a los derechos humanos de las personas, que brinden a las mujeres espacios seguros para ejercer su derecho al empleo.

Cuando las instituciones están convencidas de la necesidad de aplicar la perspectiva de género en los proyectos de transporte, las preguntas más frecuentes son: ¿Qué quiere decir en la práctica incluir la perspectiva de género en los proyectos? ¿Por dónde empezamos?

Con el objetivo de contestar estas preguntas hemos desarrollado una metodologia llamada ***Metodología Simone: hacia un transporte público con perspectiva de género***, que tiene como objetivo dar una guía hacia el análisis con perspectiva de género durante todo el ciclo de vida de un proyecto de transporte, así como dentro de cambios o medidas necesarias en la operación y el diseño institucionales de quienes participanen todo el proceso de planficación, toma de decisiones y ejecución de los proyectos de transporte, refiriéndonos no solo a quienes son rectores de la política, sino también a empresas constructoras, operadoras de servicios, entes de evaluación y vigilancia.

Para mostrar la forma de aplicar la metodología, partimos del análisis de un proyecto de transporte para el **Zona Metropolitana de Monterrey,** en este caso, **algunas rutas alimentadoras al sistema de transporte colectivo Metrorrey**. Este apoyo forma parte de la asesoría proporcionada por el C40 Cities Finance Facility a través de la Agencia de Cooperación Alemana – GIZ. Siendo proyectos que están aún en construcción, el análisis se aplicó a los procesos generales de toma de decisión en el marco del proyecto central que de forma estratégica vincula la integración y transformación de nuevas rutas y/o corredores de transporte y que, además, tienen como característica la posibilidad de incluir tecnología vehicular eléctrica.

El documento se estructura en 6 secciones.

1. El **marco conceptual** que sustenta la necesidad de aplicar la perspectiva de género a la política pública, partiendo de conceptos básicos. Posteriormente,se hace una exploración del porqué los viajes y la movilidad de las mujeres es diferente y cómo los enfoques actuales del análisis de la movilidad tienen a ignorar las necesidades y la experiencia de viaje de mujeres y niñas. Esto da como resultado que la política pública tenga sesgos e

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

invisibilice a una parte de la población, dejando en situación de vulnerabilidad a las usuarias mujeres y niñas.

2. **Descripción de la zonas de estudio** analizando el contexto general de la ciudad con base en los análisis estadísticos oficiales aplicando la perspectiva de género, es decir, mostrando la diferencia entre hombres y mujeres en diferentes grupos de datos, tales como: la dinámica demográfica, la dinámica en los hogares, la dinámica del trabajo, la movilidad cotidiana en la zona metropolitana, la seguridad vial, la seguridad en el espacio y el transporte públicos y la situación de violencia y percepción de inseguridad para las mujeres en el espacio público y el transporte público.

3. **La presentación general e introduccón a la metodología** bajo la cuál se desarrolló este estudio y la propuesta de análisis con perspectiva de género para proyectos de transporte, su objetivo y sus limitaciones (considerando que se trata de proyectos aún en fases iniciales).

4. Descripción detallada de la metodología para la evaluación de proyectos de transporte desde la perspectiva de género, que hemos denominado **"Metodología Simone: hacia un transporte público con perspectiva de género".** Dividimos el análisis en dos (2) etapas:

   I. el ciclo de vida de la política pública y
   II. el diseño institucional dentro de los entes públicos que hacen e implementan la política pública.

   En total abordamos **siete fases (7) con criterios específicos**, y definimos para cada uno de ellos: a) por qué es importante incluir la perspecitiva de género; b) las variables a valorar sobre qué tanto se está incluyendo la perspectiva de género; y c) la situación óptima de aplicación de la PEG, con el objetivo de tener una visión más clara de hacia dónde debemos empujar para incluir la perspectiva de género en los proyectos de transporte.

5. El **Plan de acción** incluye el análisis del proyecto de transporte a partir de la metodología a través de una **matriz de evaluación y recomendaciones** que, además de los componentes de análisis antes mencionados, incluye:
   a) Situación actual de proyecto analizado,
   b) Evaluación del grado de avance de la inclusión de la PEG,
   c) Acciones recomendadas,
   d) instituciones encargadas de la planificación y la ejecución de las acciones, y
   e) semáforo de oportunidad.

6. Finalmente, se incluyen las **conclusiones generales**, identificando las áreas de oportunidad para el proyecto y las instituciones que participan en él.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Con la oportunidad que ofrece la implementación de la "**Metodología Simone"** es de suma importancia seguir proporcionando y fortaleciendo las herramientas, análisis y propuestas que enriquezcan las políticas públicas de transporte público desde la perspectiva de género y los derechos de las mujeres.

A través de este ejercicio buscamos avanzar hacia un entendimiento cada vez más estructurado, integral y sistemático de la perspectiva de género en las política públicas urbanas, reconociendo que ésta debe ir más allá de la atención a la violencia sexual contra las mujeres, para atender y erradicar la violencia estructural desde la configuración de datos sesgados para la toma de decisiones en todos los proyectos urbanos, tanto en el sector público de instituciones de movilidad y ciudad, y hasta la violencia contra las mujeres, niñas y adolescentes que vemos en las calles.

Funding partners:

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

MARCO CONCEPTUAL

Para la realización de éste diagnóstico, se revisaron y analizaron antecedentes, evaluaciones, resultados, investigaciones, entre otros; que sustenten la política, programa o acción del diseño e implementación del proyecto de transporte, en torno a la articulación de los objetivos de la misma, de manera que se identifiquen a las etapas que requieran crearse, adecuarse, fortalecerse o consolidarse.

Es importante entender las distintas etapas dentro de los proyectos de transporte de forma general ya que es a partir de éstas que se pueden implementar acciones o programas específicos para cada etapa. **La política pública con perspectiva de género aplicada a proyectos de transporte debe verse de forma integral, pero también debe ubicarse como acciones específicas en etapas específicas con distintos niveles de priorización para impactar exitosamente en la realidad de las mujeres usuarias entendiendo contextos particulares.** Por ejemplo, si en un contexto las mujeres se sienten inseguras a falta de ojos en la calle o de actividad, resultará fundamental establecer medidas de desarrollo urbano que mejoren las interacciones y la vida en ese espacio o polígono y que generen esas interacciones y ojos en la calle. O, si las mujeres manifiestan (a través de encuestas o de la data disponible) una longitud de viajes que rebasa sus necesidades y que les lleva a desistir de alguna oportunidad (laboral o escolar) deberán implementarse medidas a mediano y largo plazo que reduzcan esas distancias y mejoren sus oportunidades.

A continuación, desarrollamos una serie de apartados que resultarán fundamentales para entender la importancia de incluir la PEG el los proyectos de transporte y para entender el por qué de la creación de la Metodología Simone.

Conceptos básicos

Para poder dar inicio a cualquier trabajo que pretenda incorporar la perspectiva de género en los proyectos de la administración pública, es importante sentar una base en común sobre el conocimiento en el sexo, el género y los conceptos que les rodean para hacer frente a la discriminación sistemática e histórica que han enfrentado las mujeres. Se recomienda, entonces, ubicar los conocimientos previos de las personas dentro de las instituciones mapeadas para invervenir en el diseño, implementación y operación de los proyectos de transporte y realizar talleres introductorios, además de capacitaciones constantes. En el capítulo de recomendaciones ahondamos en este tema. Sin embargo, sirva este título para hablar sobre los conceptos básicos que serán retomados a lo largo de todo el documento.

Sexo y Género

El sexo se refiere a las características biológicas, anatómicas, fisiológicas y cromosómicas de los seres humanos que nos definen como hombres o mujeres. El género, en cambio, es un sistema organizado bajo ideas, mitos y un proceso histórico que asigna a las personas ideas, comportamientos y atribuciones según su sexo.

Es importante recalcar que, aunque las características biológicas asignan diferencias según se es mujer u hombre, esta misma biología no asigna diferencias en capacidades para desarrollar ciertas actividades que están, más bien, asociadas al género como un sistema de ideas, mitos y

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

roles asignados según el sexo. Como por ejemplo, creer que sólo los hombres son aptos para llevar a cabo ciertas actividades asociadas a lo masculino.

Es importante no confundir estos términos y tener claro que el sexo va de cualidades biológicas, en tanto el género es un sistema que perpetúa la violencia contra las mujeres derivado de roles, estereotipos y prácticas discriminatorias. Ni el sexo ni género asignado a este deben ser motivo de discriminación y violencia y esp es lo que se busca erradicar.

Roles de género y estereotipos

La masculinidad y la feminidad, por ejemplo, son ideas que se asignan desde el género a ideas de lo que las mujeres y los hombres debemos ser. Las mujeres: calladas, sumisas, atentas, serviciales; en tanto los hombres deben ser fuertes, proveedores, no sensibles, entre otras.

Derivado de estos estereotipos y roles asignados es que se genera un trato desigual e injusto entre hombres y mujeres derivado de desequilibrios históricos y estructurales, teniendo como consecuencia que las mujeres no tengan acceso a las mismas oportunidades que los hombres.

División sexual del trabajo

Derivado del género como sistema, se asignan ciertas actividades según nuestro sexo y a través del género como sistema. Para lo masculino se asignan las actividades productivas, es decir, aquellas que históricamente se remuneran y que se cree son las únicas que contribuyen con la economía del país (y que se miden a través del producto interno bruto, por ejemplo). Para lo femenino se asignan las actividades reproductivas, mismas que históricamente no se remuneran ni son consideradas dentro de las actividades económicas, es decir, son actividades que se han invisibilizado.

La división sexual del trabajo define, entre otras muchas cosas, cómo administramos nuestro tiempo y nuestra ocupación del espacio. Es así como sabemos que nos movemos de formas distintas en las ciudades.

Movilidad del cuidado

Se refiere a la movilidad y viajes realizados a razón de las actividades de cuidado y del trabajo del hogar. Este tipo de movilidad es distinta a la movilidad que normalmente se estudia, se mide y para la que se planifica, o sea, la movilidad cotidiana, es decir, los viajes relativos al trabajo y el estudio y que históricamente eran realizados únicamente por los hombres.

La movilidad del cuidado “reconoce la necesidad de medir, atajar y hacer visible la movilidad diaria asociada al trabajo de cuidad. Entendemos el trabajo del cuidado como el trabajo no remunerado llevado a cabo por personas adultas sobre niños, niñas y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado a mantener el hogar" (Madariaga, 2016)

Perspectiva de género

Se empezó a usar desde 1995 a partir de la Conferencia de Beijing en donde se establece el concepto en inglés *gender mainstreaming*. Se le traduce como “transversalización de la perspectiva de género”.

En México, se establece como una obligación en la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres. La PEG es la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, debido a su condición de sexo y al género, y que, a partir de este análisis, tiene como objetivo crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género.

"Cuando se habla de perspectiva de género, se hace alusión a una herramienta conceptual que busca mostrar que las diferencias entre mujeres y hombres se dan no sólo por su determinación biológica, sino también por las diferencias culturales asignadas a los seres humanos"[1] (el género)

Según la Ley General de Acceso para las Mujeres a una vida Libre de Violencia, la "Perspectiva de Género es una visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres. Se propone eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género. Promueve la igualdad entre los géneros a través de la equidad, el adelanto y el bienestar de las mujeres; contribuye a construir una sociedad en donde las mujeres y los hombres tengan el mismo valor, la igualdad de derechos y oportunidades para acceder a los recursos económicos y a la representación política y social en los ámbitos de toma de decisiones."

Violencia contra las mujeres

Según la Ley General de Acceso para las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en su artículo 5°, ésta se refiere a "cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte tanto en el ámbito privado como en el público"

Características de los viajes de las mujeres

De acuerdo con el estudio Lineamientos para desarrollar el Plan de Acción de Género para el Eje 8 Sur (Corres, 2018)[2], a nivel mundial las mujeres son quienes en su mayoría usan el transporte público, realizan más viajes al día y viaja en distancias más cortas, debido a que las mujeres trabajan más cerca de casa para cumplir con las labores de cuidado. En el mismo estudio se establece que el viaje de las mujeres se caracteriza como una "cadena de viajes", resultado de las tareas de cuidado que realizan. Estas tareas de cuidado implican que en los viajes se incluyan paradas a diversos equipamientos o establecimientos relacionados con las tareas de cuidado, tales como hospitales, farmacias, acompañamiento a niños y niñas a la escuela, cuidado de una persona enferma o la adquisición de bienes o servicios para el hogar.

Asimismo, Zucchini (2015)[3] establece que la movilidad está estrictamente relacionada con la actividad del individuo, lo cual es independiente de que se trate de trabajo remunerado o no. La

---

[1] Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres. (2018). ¿Qué es la perspectiva de género y por qué es necesario implementarla?. 06 de noviembre del 2020, de Gobierno de México Sitio web: https://www.gob.mx/conavim/articulos/que-es-la-perspectiva-de-genero-y-por-que-es-necesario-implementarla

[2] Lineamientos para desarrollar un Plan de Acción de Género para el Eje 8 Sur, documento elaborado por C40 Cities Finance Facility (CFF) en colaboración con Dana Corres, consultora en género y urbanismo. Ciudad de México, México. Octubre 2018.

[3] Zucchini, Elena (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. Tesis (Doctoral), E.T.S. Arquitectura (UPM).

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

demanda de transporte es una demanda derivada, es decir, *"la gente no viaja por el hecho de viajar, sino que los viajes surgen por la necesidad de realizar actividades en lugares distantes"* (Raveau, 2018).

Como bien lo indica Zucchini**, la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socio-económico que desempeñan en la sociedad**; son las mujeres quienes se ocupan del bienestar de las personas que habitan en una misma vivienda y, por lo tanto, de la familia en sí. Por ello y como bien se ha indicado en diversos estudios, **las mujeres tienen una doble jornada al ocuparse tanto en el empleo** (como una actividad que se reconoce en el ámbito de lo económico), **como del trabajo del hogar** (que no es remunerado ni se reconoce como una actividad productiva que contribuye con el PIB). Por último, Zuchinni también resalta que **la gestión del territorio y la accesibilidad**, entendida como el grado de dificultad con que se llega a un lugar en términos de distancia y tiempo empleados en el desplazamiento, **son factores que influyen en la movilidad de las mujeres**.

Resultado de lo anterior, es que se presentan diferencias en los viajes entre hombres y mujeres, considerando las actividades a realizar, la doble jornada o responsabilidades socialmente asignadas, y la accesibilidad a una movilidad eficiente. Estas diferencias de viaje pueden resumirse de la siguiente forma:

Gráfico 1. Aspectos que inciden en las diferencias de viaje de las mujeres.

Aspectos que inciden en las diferencias de viaje de las mujeres

- **Hombres y mujeres no tienen el mismo acceso a medios de transporte privado y/o individuallizado**
  Las mujeres poseen menos automóviles que los hombres debido a que tienen un menor poder adquisitivo.
- **Caminar es la primordial forma de moverse para las mujeres.**
  Debido a la variedad de viajes que hacen las mujeres y sus costos.
- **Viajes de las mujeres no son pendulares, se caracterizan por estar encadenados.**
  Es decir, tener varios destinos, ser más cortos en distancia y ser varios al día.
- **Las mujeres tienen tiempos de viaje más limitados y pobres.**
  Debido a que las motivaciones de viaje de las mujeres son variadas (productivas, reproductivas, de cuidado) y a que cuando los servicios de transporte son deficientes o poco confiables, optan por eliminar tareas pues no pueden costear el tiempo de traslado.
- **Las mujeres no viajan solas.**
  Además de que viajan acompañadas de menores de edad o de las personas que cuidan, en algunos contextos sociales no es socialmente aceptable que viajen solas.
- **Las mujeres viajan más estresadas.**
  Sumado a la situación de inseguridad y el riesgo de asaltos o robos, sufren acoso y/o abuso sexual constantemente en el espacio público y transporte público. El acoso y abuso sexual en el transporte público son disuasorios para que las mujeres tomen la decisión de salir de casa.
- **Las mujeres viajan menos de coche.**
  No sólo por la falta de transporte público nocturno, sino a que es más inseguro.
- **Las mujeres se adaptan mejor y/o están dispuestas a cambiar a nuevas opciones de transporte.**
  Siempre y cuando les represente una mejor opción en términos de tiempo y seguridad.

Fuente: Elaboración propia adaptado de Lineamientos para desarrollar un Plan de Acción de Género para el Eje 8 Sur, documento elaborado por C40 Cities Finance Facility (CFF) en colaboración con Dana Corres, consultora en género y urbanismo. Ciudad de México, México. Octubre 2018.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

A este tipo de movilidad se le conoce como “movilidad del cuidado”, término acuñado por Inés Sánchez de Madariaga en 2016.

Movilidad y transporte que ignoran las necesidades de las mujeres

Como indica Kern (2020)[4], “la ciudad está organizada para sostener y facilitar los roles de género tradicionales de los hombres, tomando las experiencias masculinas como la ‘norma’ y mostrando poca consideración por la manera en que la ciudad puede obstruir los caminos de las mujeres e ignorar su experiencia cotidiana de la vida urbana. A esto es a lo que me refiero cuando digo ‘ciudad de hombres’”.

Los sistemas de transporte constituyen un punto medular para que las ciudades se movilicen y constituyen el medio para que se lleven a cabo las actividades que sostienen esa ciudad: alimentarse, trabajar, estudiar, pasear, cuidar (entendiendo el cuidado como una de esas actividades fundamentales para la vida humana), entre otras.

Los sistemas de transporte suelen contar con una serie de estudios y condicionantes para ser implementados, entre ellas el factor económico. Dado que el trabajo del cuidado y del hogar no es medido debido a que, históricamente, no se consideraba que éste contribuyera con la economía de un país, la movilidad del cuidado no fue nunca una de las prioridades dentro de estos estudios. Además, poco se conoce de los impactos positivos y retornos económicos a partir de planificar para este trabajo. Es por ello que el transporte no se planifica para estas necesidades y realidades que son llevadas a cabo, sobre todo, por las mujeres.

Los procesos de planificación, implementación y operación de los sistemas de transporte suelen ignorar estas necesidades, ya sea porque dentro de las estructuras de toma de decisión y del diseño hacen falta ojos de mujeres, o porque simplemente se ignora sobre estas realidades. Así, se planifica únicamente para la movilidad cotidiana y no para la movilidad del cuidado, siendo el cuidado generador de otro tipo de viajes con las siguientes características:

- De carga ligera
- De proximidad (se hacen en polígonos más pequeños y son más cortos en distancia)
- Son variados y encadenados
- Son de acompañamiento (para transportar personas con discapacidad, mayores, niños y niñas)
- Requieren de diseño universal y accesible
- Sustentables (ya que se hacen, sobre todo, caminando o en transporte público)
- Deben ser seguros (tanto por temas de violencia contra las mujeres, como en seguridad vial)
- Deben ser viajes dignos y eficientes

Dado que el género es también una estructura que organiza a las sociedades, no puede entenderse el transporte sin entender cómo se vive el transporte siendo hombre o siendo mujer. Como vimos anteriormente, los viajes de las mujeres son absolutamente distintos a los viajes asociados a las actividades masculinas y es por ello que en los últimos años diversos estudios

[4] Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World. Kern L. Verso (2020)

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

se han dado a la tarea de cuestionar, pensar y visibilizar el sistema sexo genérico como un factor que debe tomarse en cuenta desde la planificación.

La violencia contra las mujeres en el espacio público y el transporte

Las mujeres, las jóvenes y las niñas tienen, histórica y socialmente, una apropiación limitada del espacio público debido a los roles de género que establecen la división sexual del trabajo. Por ello, son los hombres quienes ocupaban tradicionalmente el espacio público para moverse y las mujeres se mantenían en el espacio privado que es donde se llevan a cabo mayormente las actividades del cuidado y del trabajo del hogar. Debido a la transición demográfica, en la actualidad," **las mujeres llevan una doble carga de trabajo debido a que ya no sólo absorben el trabajo del hogar y del cuidado, sino que ahora también se están integrando a las actividades productivas de las ciudades, desafiando, por completo, al modelo de ciudad que las hacía permanecer en los espacios designados para ellas y sus funciones**." (Corres, 2018)

Según la Encuesta Nacional de Seguridad Urbana (ENSU[5]), para el segundo semestre de 2019 se estima que 13.6% de las personas de 18 años y más en zonas urbanas fue víctima de acoso sexual en lugares públicos, en tanto 19.4% de las personas de 18 años y más en zonas urbanas fue víctima de al menos un tipo de acoso y/o violencia sexual en lugares públicos. Según la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016[6] (ENDIREH) indicó la violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es sobre todo de índole sexual, y se manifiesta en frases de tipo sexual, acecho y acoso sexual (manoseo, exhibicionismo), además, este tipo de violencia ocurrió principalmente en la calle y parques (65.3%) seguido del autobús y microbús (13.2%), y el metro (6.5%).

Estas cifras no son casualidad, ya que en la ciudad y sus calles se perpetúan dinámicas de poder[7] donde el miedo y de control se ejercen de unos a otras. Es allí donde surge el acoso y el abuso sexual, la violación y hasta el feminicidio como mecanismos de control. Mensajes desde el opresor y hacia la oprimida para mantener el statu quo: las mujeres pertenecen al espacio privado, y la ciudad es de los hombres. Bajo este mensaje las mujeres sienten miedo e inseguridad y tomarán decisiones que limitarán su acceso a oportunidades de trabajo y/o estudio[8]. No sólo esto, sino que también se limita su acceso a servicios que resultan esenciales para atender sus necesidades y se impacta de forma negativa en su salud mental y su bienestar.

---

[5] INEGI. «*Encuesta Nacional de Seguridad Pública*». Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México 2019.Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/ensu/ensu2020_01.pdf

[6] INEGI. «*Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016*». Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México 2019. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf

[7] Chant Sylvia, Datu Kerwin. (2011). Urban prosperity doesn't automatically mean gender equality. 19 de septiembre de 2018, de Global Urbanist Sitio web: http://globalurbanist.com/2011/09/27/urban-prosperity-doesnt-automatically-mean-gender-equality

[8] Soto Villagrán Paula. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio, 16, 127-146.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

La movilidad segura para las mujeres, entonces, se convierte en un vehículo para la plena garantía del acceso a sus derechos humanos.

El transporte público, a diferencia de la calle, se caracteriza por llevarse a cabo en espacios cerrados y, en horas pico (o bajo contextos de baja frecuencia), hacinados: estas características pueden favorecer la violencia sexual contra mujeres, niñas y adolescentes en el transporte. abstengan de acosar a las mujeres. Es en este contexto donde medidas de discriminación positiva, como los vagones exclusivos pueden hacer la diferencia para las mujeres al momento de decidir moverse. Sin embargo, es importe considerar que aunque las necesidades de las mujeres en el transporte público son el eje toral del diagnóstico presentado a continuación, no puede considerarse únicamente ese espacio como aquel que se tiene que intervenir, sino que los proyectos de transporte público han de considerar también transformaciones en las calles circundantes a estaciones y corredores, ya que las mujeres salen de las estaciones y las unidades donde pueden sentirse seguras, a trayectos caminando donde la realidad puede ser insegura.

La importancia del análisis desde el sexo para la ciudad y los sistemas de transporte

A continuación, detallamos algunas de las razones primordiales por las cuales es importante el análisis desde el sistema sexo-genérico en la creación e implementación de la política pública del transporte y sus proyectos específicos.

Se apega a leyes y tratados internacionales

La normativa en torno a no violencia contra las mujeres surge en el reconocimiento de la violencia en el espacio privado; a través de la revisión de la normativa es claro cómo evolucionan y se hacen más finos los conceptos para describir la violencia de género que viven las mujeres. A lo largo de las décadas y ante la inminente necesidad de visibilizar y normar la violencia en lo público es que la regulación cambia y empieza, poco a poco, a reconocer la violencia que sufren las mujeres en el espacio público como violencia de género.

A continuación, es posible encontrar todos los instrumentos normativos a nivel internacional, nacional y local que sientan la base para establecer la obligación de los Estados de generar mecanismos de protección para las mujeres frente a las prácticas violatorias de sus derechos en el espacio público.

Es a partir de la Declaración y la Plataforma de Acción de Beijing en 1995 es que se reconoce a la eliminación de la violencia como una de las 12 áreas críticas para lograr la igualdad de género y reconoce que la violencia contra las mujeres es un impedimento para alcanzar los objetivos de igualdad, desarrollo y paz y constituye una violación de sus derechos. Además, nombra a la violencia tanto en la esfera de lo público, como en la privada y es allí mismo donde indica que "el miedo y la violencia son un obstáculo para la movilidad de las mujeres ya que limitan su acceso a actividades y recursos básicos".

Es en 2013, en la Resolución de la 57° sesión de la Comisión Jurídica y Social de la Mujer de las Naciones Unidas, que se reconocen las diferentes formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio público y se llama a los Estados a instrumentar medidas de prevención y a intensificar medidas que les protejan de la violencia y el acoso sexual. Además, la Resolución reconoce que:

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

- La violencia contra las mujeres y las niñas tiene sus raíces en la desigualdad histórica y estructural que ha caracterizado las relaciones de poder entre el hombre y la mujer.
- La violencia contra la mujer persiste en todos los países del mundo y constituye una violación generalizada del disfrute de los derechos humanos.
- La violencia por razón de género es una forma de discriminación que viola o anula el disfrute por las mujeres y las niñas de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

En el ámbito nacional, es a partir de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia que se han orientado los esfuerzos y trabajos a través de políticas públicas en todos los niveles de gobierno

Marco Normativo

1. **Internacional**

Año	Instrumento
1979	Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación hacia las mujeres (CEDAW) y su Protocolo Facultativo
1985	Estrategias de Nairobi orientadas hacia el futuro para el adelanto de la mujer
1989	Convención sobre los Derechos del Niño
1992	Conferencia de Medio Ambiente y Desarrollo, Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro
1993	Declaración y Programa de Acción de Viena
1993	Conferencia Mundial para los Derechos Humanos
1993	Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer
1994	La Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belém Do Pará)
1994	Declaración y Programa de Acción del Cairo
1995	Carta Europea de la Mujer en la Ciudad
1995	Declaración y Plataforma de Acción de Beijing
1995	Cumbre Mundial Sobre el Desarrollo Social Copenhague
1996	Conferencia de las Naciones Unidas sobre los asentamientos humanos, Hábitat II
1998	Declaración Mundial de la Unión Internacional de Autoridades Locales (IULA) sobre las Mujeres en el Gobierno Local
2000	Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad, Saint Denis
2000	Declaración de Montreal sobre la seguridad de las Mujeres
2004	Carta Mundial del Derecho a la Ciudad
2004	Consenso de México, IX Conferencia Regional de la Mujer de América Latina y el Caribe
2004	Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad
2004	Segunda Conferencia Internacional Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas. Declaración de Bogotá
2006	Carta Europea para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la Vida Local
2007	Consenso de Quito, X Conferencia Regional de la Mujer de América Latina y el Caribe

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

2010	Consenso de Brasilia, XI Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe
2013	Consenso de Santo Domingo, XII Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe
2013	Agenda Global de Gobiernos Locales y Regionales para la Igualdad entre Mujeres y Hombres en la Vida Local
2013	57° Período de sesiones de la Comisión sobre la Condición Jurídica y Social de la Mujer
2014	58° Período de sesiones de la Comisión sobre la Condición Jurídica y Social de la Mujer
2015	Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
2016	60 período de sesiones de la Comisión sobre la Condición Jurídica y Social de la Mujer
2016	Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género en el Marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030
2016	Nueva Agenda Urbana

2. Nacional

Año	Instrumento
	Artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
2007	Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia
2006	Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación
2006	Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria
2006	Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres
2012	Ley General para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia
2014	Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes
2016	Ley de Planeación
2016	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo urbano
2017	Ley General de Víctimas

Es factible y urgente planificar con PEG en proyectos de transporte

Dado el avance en investigación y tras más de dos décadas de esfuerzos de transversalización de la perspectiva de género en política pública, hoy sabemos que integrar el análisis de género en proyectos de transporte es viable y que trae diversos beneficios como los siguientes (GTZ, 2007[9]):

[9] Mika Kunieda, G. A. (2007). Género y Transporte Urbano : Inteligente y Asequible. Gtz, 54.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

1. Aumenta los índices de retorno económico de la inversión en infraestructura e incrementa la ganancia general de los sistemas de transporte masivo;
2. Atiende a la demanda de servicios de transporte a través de un mejor entendimiento de las distintas necesidades, preferencias y limitaciones de las personas usuarias finales, tanto de hombres como de mujeres;
3. Disminuye los costos de transacción al optimizar el sistema de transporte para todos los usuarios;
4. Aumenta el acceso al empleo, la educación y demás servicios, que, en últimas, redunda en un incremento de la productividad; y
5. Permite que la mujer atienda mejor sus necesidades del trabajo de cuidado y del hogar, por las que tiene una responsabilidad fundamental, fortaleciendo así la unidad básica de la economía (el hogar).

Actualmente, el 55% de la población mundial vive en las ciudades y se estima que esta proporción aumentará hasta un 13% de cara a 2050. Aunado a ello, áreas más urbanizadas del mundo son América del Norte con el 82% de su población ubicada en áreas urbanas y América Latina y el Caribe con 81% de su población viviendo en ciudades[10], donde la mayor parte de esa población son mujeres; teniendo, además, una población de mujeres predominante o en crecimiento. Además, América Latina se destaca como la región en la que son más las mujeres que los hombres quienes han migrado desde los pueblos y hacia las ciudades en las últimas décadas, junto con algunos países del sudeste asiático[11]. Se proyecta que esta tendencia continúe y que, además, esta población sea cada vez mayor en edad.

En ese sentido, el crecimiento económico urbano tiende a acelerar los problemas urbanos de transporte (Fjellstrom, 2002[12]), incluidos también problemas de congestión, mala calidad del aire, accidentes viales, entre otros. Por ello, el transporte público masivo y colectivo se presenta como una de las soluciones a los problemas urbanos que ya están aquí y/o que están por venir.

No sólo es deseable, factible y viable implementar proyectos de transporte que desde su concepción integren la PEG sino que, además, es una oportunidad de sentar bases para proyectos de transporte a nivel Latinoamérica. No es una aseveración hecha a la ligera afirmar que no existen sistemas de transporte en el mundo que, desde su concepción, planificación y diseño, transversalicen la perspectiva de género. Por ello, este documento busca convertirse en referente y contribuir a que las ciudades se sensibilicen sobre la PEG y se sientan inspiradas y capaces de integrarla en sus procesos de transporte.

---

[10] Noticias ONU. (2018). Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo. 15 de septiembre de 2018, de Naciones Unidas Sitio web: https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html

[11] Chant Sylvia, McIlwaine Cathy. (2016). Cities, slums and gender in the global south: towards a feminised urban future. Londres, Inglaterra: Routledge.

[12] Fjellstrom, Karl. 2002. GTZ Sourcebook: Overview and Cross-cutting Issues of Urban Transport, Introductory Module GTZ

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Incorporar la PEG en los ciclos de planificación e implementación de proyectos y corredores de transporte

Derivada de la caracterización de los viajes de cuidado, es importante tener claros los siguientes conceptos para la planificación, el diseño, el cambio institucional, las acciones, la operación y la implementación de proyectos de transporte para su incorporación en las distintas fases del proyecto:

Gráfico 2. Aspectos fundamentales de la movilidad del cuidado a tomar en cuenta cuando se planifican, diseñan, implementan y operan sistemas de transporte con perspectiva de género.

Fuente: elaboración propia

A partir de esta caracterización y de una aproximación desde el estudio de las políticas públicas que se definen como estrategias cuyo objetivo es resolver un problema público a partir del análisis tanto de la toma de decisiones, como de las soluciones a ese problema; es que, en el caso del transporte, existen diferentes propuestas metodológicas para la planificación, diseño e implantación de corredores de transporte. A efectos de esta metodología, incorporamos tres tipos de análisis:

Funding partners: Federal Ministry for Economic Cooperation and Development; CIFF Children's Investment Fund Foundation; UK Government; USAID from the American people
Implementing agencies: giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH; C40 Cities

- Del ciclo de proyecto de un proyecto de transporte, considerando una variedad de metodologías sobre estos procesos de planificación, diseño, implementación y evaluación de política públicas.
- De procesos de política pública diseñada y aplicada desde la administración pública
- De análisis del diseño institucional y la conformación de procedimientos administrativos de la administración pública.

Después de una revisión documental se generaron una serie de variables de análisis que, dieron como resultado una metodología a 7 pasos para incorporar la PEG a todo el proceso para la creación e implementación de un proyecto de transporte y que puede ser consultada a detalle en los siguientes capítulos de este diagnóstico.

METODOLOGÍA PARA LA ELABORACION DEL DOCUMENTO

La elaboración de **planes de acción** para la incorporación de la perspectiva de género en la implementación de proyectos de transporte parte de la asesoría que la Agencia de Cooperación Alemana GIZ promueve para incorporar la perspectiva de género en proyectos de autobuses eléctricos en las ciudades mexicanas. Para fortalecer esta herramienta es que hemos desarrollado una metodología más robusta que incorpora, de forma estructurada, lineamientos para analizar los corredores de transporte y proponer acciones específicas a partir de cada una de las etapas. A continuación, se expone el proceso a través del cual se generó la metodología.

Objetivo y fases de elaboración

El objetivo de la metodología para incorporar la PEG en los proyectos de transporte es identificar las oportunidades la inclusión de la perspectiva de género en la estructura institucional y en los procesos de planificación e implementación de los corredores eléctricos, emitiendo, previo análisis, planes de acción para fortalecer sus capacidades en torno al tema.

Para lograr el objetivo se partió de 3 pilares: 1) Cómo la perspectiva de género se ha permeado en las instituciones involucradas en la implementación de los proyectos; 2) cuáles son los aspectos de los proyectos que deben tener atención a la perspectiva de género para hacer los ajustes requeridos, y 3) cuáles son las acciones que deben incorporarse en las instituciones y en la operación de los proyectos para atender la necesidades de las mujeres y avanzar en la erradicación de la violencia contra las mujeres en los sistemas de transporte.

La elaboración del presente documento se desarrolló en 5 etapas:

A. **Investigación documental y de campo** tanto cualitativa como cuantitativa para diagnosticar los aspectos generales del proyecto y a las instituciones participantes; conocer el contexto del proyecto objetivo de análisis; identificar las oportunidades institucionales y dificultades para incorporar la perspectiva de género durante el ciclo del proyecto; así como entender los avances institucionales aún no documentados que ya incorporan la perspectiva de género en la política pública.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

B. **Diseño de la metodología de análisis** para la incorporación de la perspectiva de género en los proyectos de transporte y en las instituciones encargadas del diseño, implementación y operación de las políticas públicas involucradas, a la cual denominamos "*Metodología Simone: hacia un transporte público con perspectiva de género".* Esta metodología es una herramienta de fácil uso para autoridades para incorporar, fortalecer y consolidar la PEG en las distintas etapas de los proyectos de transporte, que proporcione recomendaciones específicas priorizadas y por etapa dentro de la implementación de corredores de transporte

C. **Diagnóstico Institucional** que incluye la evaluación de los criterios para del ciclo de vida de los proyectos de transporte y las condiciones institucionales para el diseño, operación y toma de decisiones institucionales, haciendo énfasis en todo momento de la participación de mujeres en el sector transporte.

D. Elaboración del **Plan de acción** a través de una matriz que contenga la evaluación del proyecto estudiado, así como las recomendaciones para incluir y fortalecer la perspectiva de género en cada uno de los componentes identificados dentro de la "Metodología Simone: hacia un transporte público con perspectiva de género".

E. Capacitación de la PEG según la **"Metodología Simone"** para aplicar la perspectiva de género en los proyectos de transporte.

Técnicas de investigación

Para la investigación documental y de campo se desarrollaron las siguientes actividades:

I. Análisis de información estadística para la elaboración de la caracterización por proyecto, considerando las siguientes bases de datos:

1. Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)
2. Intercensal 2015 (INEGI, 2015)
3. Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (INEGI, 2019)
4. Encuesta de Cohesión Social para la Prevención de la Violencia y la Delincuencia (ECOPRED) 2014
5. Informe sobre la Seguridad Vial en México (CONAPRA, 2018)
6. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (INEGI, 2019)
7. Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo (INEGI, 2014)
8. Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, INEGI, 2016)
9. Encuesta Laboral y de Corresponsabilidad Social (INEGI, ELCS, 2012)
10. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE, INEGI, 2014)
11. Encuesta sobre el trabajo no remunerado (Local)
12. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH)
13. Estudio Nacional sobre Salud y Envejecimiento en México (ENASEM, INEGI, 2012)

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

14. Encuesta de Opinión sobre el Derecho a la Igualdad entre Mujeres y Hombres (INEGI, EODIMH, 2010)
15. Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (INEGI, ENADIS, 2010)

II. Solicitud de información documental requerida a las instituciones para la elaboración del diagnóstico institucional del proyecto. La información solicitada se encuentra en el **Anexo A: Documentación requerida para la investigación documental**.

III. Entrevistas iniciales con las autoridades a cargo de la elaboración de proyectos de transporte. La información solicitada se encuentra en el **Anexo B: Guía de entrevistas con autoridades de transporte.**

IV. Encuesta en línea sobre las condiciones institucionales y laborales bajo las cuales operan las instituciones que participan en el proyecto. La información solicitada se encuentra en el **Anexo C: Cuestionario *Pinkwashing* para evaluar las condiciones laborales con perspectiva de género para instituciones participantes en el proyecto.**

V. Dos (2) **talleres participativos en línea con autoridades participantes en el proyecto de transporte**, con la finalidad validar y fortalecer el diagnóstico institucional realizado con base en la investigación documental realizada, y ajustar el diagnóstico con los elementos de avance institución que aún no hayan sido documentados y liberados para consulta pública.

VI. **Capacitación en la "Metodología Simone: hacia un transporte público con perspectiva de género",** a través de dos sesiones en línea:
   - Presentación general de la metodología
   - Presentación de recomendaciones iniciales, retroalimentación por parte de las autoridades y ajuste del plan de acción.

Limitaciones de la investigación

Identificamos tres tipos de limitaciones, mismas que deben considerarse para evaluar el grado de validación realizada para cada etapa del Plan de acción, es decir, la información disponible puede ser que no refleje la realidad institucional, pero sí puede dar herramientas para ubicarse en un espectro de avance con respecto a la incorporación de la PEG en los proyectos de transporte. Estas limitaciones son: 1) Estado actual en la formulación del proyecto; 2) Información documental e institucional disponible al público; y 3) Acceso a información detallada y registro de acciones realizadas que contribuyen con la PEG; 4) El tiempo de implementación de la PEG dentro de los proyectos de transporte

Estado actual de formulación del proyecto

La principal limitación para la investigación fue el hecho que los proyectos propuestos para análisis aún están en fase de elaboración y de toma de decisiones sobre diversos puntos que propone la "Metodología Simone", por lo que diagnóstico y las propuestas se basaron en supuestos para proyectos similares o para el proyecto bandera, en este caso los sistemas de transporte masivo que son estructurantes a la estrategia de modernización del transporte.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Es importante que las ciudades que buscan crear e implementar nuevos corredores de transporte, incorporen la perspectiva de género desde las fases iniciales y conceptuales del proyecto y tenerla como un eje transversal durante todos los procesos de planificación, diseño e implementación de este.

Información documental e institucional disponible al público

Debido a que los proyectos se encontraban aún en fase de formulación, la consulta a detalle de algunos elementos en algunos casos se mostró incompleta, sin embargo, se realizó con la información documental proporcionada por las autoridades, así como la disponible en línea en las páginas oficinales.

Para solventar esta falta, se incorporó un ejercicio de validación y ajuste por parte de la autoridad (a través de entrevistas, un taller y un cuestionario). La información proporcionada se incluye también en el plan de acción y en la matriz de evaluación y recomendaciones de la Metodología Simone.

Acceso a información detallada y registro de acciones realizadas que contribuyen con la PEG

Uno de los retos de la administración pública es el registro de los avances en el cumplimiento del plan institucional y los impactos que derivan de la acción gubernamental. A pesar de que se realizan grandes esfuerzos por presentar información accesible a partir de los sistemas de transparencia, éstos no llegan a recopilar los resultados de las acciones programadas desde los planes institucionales. Asimismo, la documentación técnica como estudios, dictámenes y análisis que se realizan en la institución, permanecen al interior de ésta a riesgo de perderse con los cambios administrativos. Esta situación se agudiza en los municipios donde, sin la presencia de áreas de planificación o programáticas, es poco probable que se documente y registre la acción gubernamental.

Algunos de los documentos generales de descripción del proyecto o del manejo estadístico de datos para la toma de decisiones se consultaron a través de bases de datos abiertos, portales de información pública disponible, entre otros. En su mayoría, son documentos públicos que forman un resumen general de los datos para el análisis. Por lo general, estos datos no incluían la desagregación por sexo y otras condicionantes que propone la Metodología Simone. Esto no necesariamente significa que, en la práctica, para la definición de acciones y la toma de decisiones, no se cuente con este tipo de desagregación, aunque para la evaluación de los criterios de la matriz se consideren como ausentes.

Para solventar esta falta, se valoraron algunos criterios asumiendo un avance que debe verificarse a detalle con la autoridad. Por ello, considerando las limitaciones de tiempo, se incorporó a la capacitación un ejercicio de validación y ajuste en conjunto con la autoridad, validación y ajuste que se incluye en el plan de acción y en la matriz de evaluación de la Metodología Simone, además, se incluye la fuente de información disponible consultada para la definición tanto del estado actual, la evaluación de avance y las recomendaciones.

Para la elaboración de la caracterización de la ciudad / zona metropolitana, se consultaron las siguientes bases de datos del INEGI, señalando el nivel de desagregación disponible.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Tabla 1. Desagregación por sexo de las bases de datos para el diagnóstico inicial

Análisis de la disposición de información estadística.	¿Existe por nivel de desegregación?				
INFORMACIÓN ESTADÍSTICA	Estatal	Municipal	Localidad	AGEB	Microdatos
Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Intercensal 2015 (INEGI, 2015)	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (INEGI, 2019)	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Encuesta de Cohesión Social para la Prevención de la Violencia y la Delincuencia (ECOPRED) 2014	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Informe sobre la Seguridad Vial en México (CONAPRA, 2018)	Sí	Sí	No	No	No
Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (INEGI, 2019)	Sí	No	No	No	Sí
Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo (INEGI, 2014)	Sí	No	No	No	Sí
Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, INEGI, 2016)	Sí	No	No	No	Sí
Encuesta Laboral y de Corresponsabilidad Social (INEGI, ELCS, 2012)	Sí	No	No	No	Sí
Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE, INEGI, 2014)	Sí	No	No	No	Sí
Encuesta sobre el trabajo no remunerado (Local)	Sí	No	No	No	No
Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH)	Sí	No	No	No	Sí
Estudio Nacional sobre Salud y Envejecimiento en México (ENASEM, INEGI, 2012)	Sí	No	No	No	No
Encuesta de Opinión sobre el Derecho a la Igualdad entre Mujeres y Hombres (INEGI, EODIMH, 2010)	Sí	No	No	No	No
Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (INEGI, ENADIS, 2010)	Sí	No	No	No	No

Fuente: elaboración propia

El tiempo de implementación de la PEG dentro de los proyectos de transporte

A lo largo de todos los proyectos de transporte, debemos hacer enfásis en que la transversalización de la perspectiva de género es un proceso largo y que, de hecho, no comienza con un solo proyecto, sino que puede ser rastreada a lo largo de diversos esfuerzos desde distintos frentes (secretarías de la mujer, herramientas con PEG específicas, etcétera) y en años previos, dado que la PEG como concepto comienza a trabajarse desde mediados de la década de los noventa.

Es fundamental comprender que la transversalización de la perspectiva de género es un proceso que debe ser visto a través de todos los procesos y entes de la administración pública y que son procesos que toman tiempo tanto en diseñarse, como en implementarse y que deben estar sujetos a constante evaluación, revisión y mejora.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

METODOLOGÍA “SIMONE”: HACIA UN TRANSPORTE PÚBLICO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Evaluación del proyectos de transporte desde la perspectiva de género

La “**Metodología Simone”** tiene el objetivo de dar una guía hacia el análisis con perspectiva de género durante todo el ciclo de vida de un proyecto así como del diseño institucional de quienes participan en el diseño, toma de decisiones y ejecución de los proyectos, refiriéndonos no solo a quienes son rectores de la política, pero también a empresas constructoras, operadoras de servicios, entes de evaluación y vigilancia.

Gráfico 3. Evaluación de proyectos de transporte con perspectiva de género

Fuente: elaboración propia a partir de la Metodología Simone: hacia un transporte con perspectiva de género

Funding partners:

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Dividimos el análisis en dos grupos: 1) el ciclo de vida de la política pública, y 2) el diseño institucional que hace e implementa la política pública. Apartir de esto se generaron siete (7) secciones con criterios específicos y definimos para cada uno de ellos: a) la justificación del porqué es importante incluir la perspecitiva de género, b) las variables que podemosevaluar en cuanto a qué tanto estamos incluyendo la perspectiva de género y c) la situación óptima, con el objetivo de tener una visión más clara de hacia dónde debemos empujar el avance hacia una inclusión integral de la perspectiva de género.

La oportunidad que ofrece la implementación de la "**Metodología Simone"** es sumamente valiosa, pues permite seguir proporcionando y fortaleciendo las herramientas, análisis y propuestas que enriquezcan y mejoren las políticas públicas de transporte público desde la perspectiva de género y los derechos de las mujeres.

Ciclo de proyecto: De la planificación a la operación

Esta sección evalúa y analiza los criterios que deberán considerar la perspectiva de género durante todo el ciclo de vida del proyecto, desde la caracterización de la zona de estudio hasta sus mecanismos de evaluación y seguimiento. En cuando al proceso de planificación y puesta en operación, se consideran cuatro aspectos generales: 1) El proceso de elección del proyecto; 2) El diseño y planificación del proyecto desde los factores de diseño e intervención urbana del entorno hasta el diseño operativo y funcional de los servicios de transporte; 3) El diseño de la operación la implementación, operación, mantenimiento y evaluación del proyecto; y 4) La atención a las personas usuarias.

1. Criterios de selección y definición del proyecto de transporte

Un proyecto con perspectiva de género integra desde el proceso de definición diversos criterios básicos de análisis que expresen las condiciones de viajes, la demanda y características de la movilidad de las mujeres, niños, niñas, personas con discapacidad y personas adultas mayores, siendo estas personas quienes son generalmente acompañadas por mujeres en su trabajo de cuidadoras.

Los criterios por evaluar son los siguientes:

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Tabla 2. Criterios de selección y definición del proyecto de transporte

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Caracterización de la zona	Conocer las condiciones urbanas estudiadas para dar prioridad a la elección de la zona de estudio y aplicación del proyecto de transporte. ▪ Análisis poblacionales por sexo, edad y condición social; ▪ Análisis de percepción de la seguridad urbana y vial en la zona de estudio; ▪ Análisis de usos de suelo para determinar: usos predominantes, usos mixtos, usos para el cuidado, ubicación de vivienda y centros de trabajo.	▪ Programa Parcial de Urbanización ▪ Proyecto Urbano ▪ Análisis Costo-Beneficio	▪ Número de mujeres que demandan el servicio ▪ Patrones de viaje ▪ Vinculación de zonas de habitación, salud, trabajo, educación (integración urbana) ▪ Costo del viaje vs. ingresos promedio de las familias beneficiadas ▪ Incidencia delictiva ▪ Percepción de seguridad de las mujeres ▪ Siniestralidad de la zona	Se conoce el número de mujeres beneficiadas por el proyecto, así como sus patrones de viaje y su experiencia de viaje
Definición de alternativas	Conocer las alternativas diseñadas para la elección del proyecto final, así como cuáles fueron los conceptos o indicadores que se usaron para la evaluación de las alternativas. Algunos indicadores que consideran la perspectiva de género, tales como: ▪ Número de viajes de mujeres, niñas, personas adultas mayores o personas con discapacidad sobre el corredor; ▪ Horarios pico y valle de los viajes antes nombrados;	▪ Proyecto Urbano ▪ Análisis Costo-Beneficio	▪ Número de alternativas presentadas	Las alternativas analizadas consideran como criterio de elección la atención, mejora de experiencia de viaje y disminución de la inseguridad de las mujeres en los trayectos propuestos.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	▪ Condiciones de seguridad e incidencia delictiva a mujeres en la zona de estudio; ▪ Vinculación con áreas urbanas desatendidas por el transporte público.			
Matriz de criterios de evaluación	Además de los criterios generales para la definición de proyectos de transporte como demanda, reducción de tiempos de traslado, factibilidad de transformación urbana para las condiciones operativas, se podrán evaluar las intervenciones urbanas paralelas que mejoran tanto las condiciones de seguridad que ofrece la infraestructura como el incremento de medidas de prevención y atención a la violencia contra la mujer en el espacio público y el transporte.	▪ Análisis costo-beneficio	▪ Criterios de elección del proyecto ▪ Evaluación de pesos de los criterios ▪ Condicionantes relevantes para la definición del proyecto	Se consideran como un criterio de peso los indicadores y elementos de decisión en favor de los viajes de las mujeres.
Justificación y elección del proyecto	Definición de los criterios de evaluación y la ponderación de valor a cada criterio para evaluar las alternativas Para considerar la perspectiva de género, podrán mostrarse el peso dado a las condiciones de viaje, seguridad y mejora de la experiencia de viaje de las mujeres, niñas y niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad, si en la tabla de criterios	▪ Análisis Costo-Beneficio	▪ Estructura narrativa de la justificación del proyecto	Existe un sistema claro de evaluación de alternativas que fortalezcan la rendición de cuentas sobre las decisiones del proyecto elegido.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	de evaluación se consideraron indicadores que atienen estas temáticas como elementos para la selección del proyecto.			

Fuente: Elaboración propia

2. Diseño y planificación del proyecto

El proyecto de transporte y movilidad debe considerar que los usos y destinos del suelo son determinantes para las necesidades de viaje de mujeres, niños, niñas, personas con discapacidad y personas mayores. Las acciones de intervención del espacio público o de los usos y destinos del suelo deben reconocer el cuidado y la división sexual del trabajo como tareas realizadas predominantemente por mujeres y se ven reflejadas (o ausentes) en el propio diseño urbano. Las acciones propuestas por un proyecto de movilidad y transporte deben considerar reducir los obstáculos para mejorar la experiencia de viaje y facilitar las labores de cuidado y del hogar en el espacio público.

Los criterios por evaluar son los siguientes:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Mejoramiento del Diseño Urbano				
Promoción de usos de suelo mixtos	Análisis de predominancia de usos de suelo. Identificar el uso primario, secundario y los usos complementarios. Zona proporciona los servicios necesarios para abastecer las necesidades del hogar, lo que	• Programa Parcial de Urbanización	• Porcentaje de usos de suelo primarios en la zona de estudio • Porcentaje de usos de suelo secundarios y complementarios.	Predomina el porcentaje de usos de suelo mixto Existe un par de usos de suelo primarios Los trazos del corredor vinculan los usos de suelo

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	indica su potencial de desarrollo para satisfacer los requerimientos de las mujeres y el cuidado en las zonas contiguas y centrales del corredor.			primarios y secundarios y catalizan usos de suelo complementarios.
Promoción de equipamientos para el cuidado	Análisis del área de estudio para la identificación de equipamientos urbanos de apoyo al cuidado: centros de salud, asistencia, comercio local, mercados, etc., cercanos a las áreas de vivienda, trabajo o escuela como zonas predominantes de generación de viajes.	• Programa Parcial de Urbanización	• Acceso cercano entre usos habitacionales a los usos / equipamientos de cuidado. • Vinculación de usos de cuidado a través del servicio público o la recuperación de áreas y redes peatonales	Concentración de equipamientos y usos de cuidado en el corredor y en la zona inmediata a éste.
Incentivos urbanos para densificación de las zonas	Elaboración en el área de aplicación para aumentar la densificación de actividades en la zona servida por el corredor. Esto se define a través del ajuste y/o elaboración de instrumentos de planificación o gestión del uso de suelo.	• Programa Parcial de Urbanización	• Creación o adecuación de instrumentos urbanos que permitan incrementar la proximidad de usos habitacionales con usos mixtos y áreas de interacción pública.	El instrumento urbano promueve una ciudad de proximidad cuya base son los barrios bien equipados y seguros con espacios públicos de calidad en las que se fomente la interacción y la vida pública y diseñados para ser universalmente accesibles a personas mayores, con discapacidad y niños y niñas
Infraestructura para la operación e integración urbana				

Funding partners:

Implementing agencies:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Información diferenciada del viaje de las personas usuarias	Identificar datos disponibles que arrojen cuáles de estos viajes se desarrollarán debido a movilidad del cuidado, por lo que es necesario recopilar datos en este sentido, o bien, es posible deducir algunos de estos viajes localizando dónde se encuentra la vivienda y los equipamientos que sirven a la movilidad del cuidado y cruzar con otras bases de datos disponibles	• Encuesta Origen-Destino o modelaciones y/o adecuaciones para el levantamiento de datos segregados por sexo, edad y condición económica.	• Estadísticas de viajes diferenciados por sexo, edad y condición social • Estadísticas motivos de viaje diferenciados por sexo, edad y condición social, teniendo particular atención a la movilidad del cuidado • Estadísticas de experiencia de viaje diferenciados por sexo, edad y condición social • Prevalencia y caracterización de la población por usos de suelo, diferenciados por sexo, edad y condición social.	El proyecto deberá contener toda la información diferenciada por sexo, edad y condición social que permita reconocer patrones, motivos y condiciones de viaje de cuidado, productivos y de vida cotidiana. Así también, deberá identificar la estimación de cambios en los patrones de viaje de futuras usuarias, así como de necesidades especiales de personas con discapacidad y personas adultas mayores.
Carriles preferenciales o exclusivos y distancia a puntos de parada	La ubicación de los carriles de operación condiciona el acceso, ya sea por la continuidad y diseño de la red de banquetas, o bien, su cruce hacia el centro de la vialidad que obligan a la construcción de cruces seguros y accesibles a nivel de piso	• Proyecto ejecutivo del corredor	• Criterios para la definición de distancias entre puntos de parada menores • Proyecto de iluminación y mobiliario urbano de espera para los puntos de parada o estaciones que tengan espacios de resguardo y reposo • Proyectos de cruces seguros para el ingreso a puntos de parada	El acceso a los servicios de transporte deberá ser en condiciones de seguridad, comodidad, accesibilidad, facilidad y considerando espacios de resguardo y reposo.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Puntos o centros de transferencia, puntos de integración con otros medios de transporte	Condiciones de diseño de los Centros de Transferencia para que sean considerados espacios seguros para las mujeres, permitiendo que exista cercanía con equipamientos y usos de cuidado. Considerar la integración con otros medios de transporte que acercan a las personas a su destino. En condiciones de iluminación y seguridad. Pueden ser espacios de resguardo de bicicletas, sitios de taxi o trayectos iluminados seguros.	• Proyecto ejecutivo del corredor	• Usos y destinos dedicados a labores de cuidado dentro de los de puntos o centros de transferencia • Medio de transporte presenten en los puntos o centros de transferencia que permiten la multimodalidad. • Condiciones de seguridad y operación de los puntos o centros de transferencia. • Incorporación de unidades de atención a violencia contra las mujeres en los puntos o centros de transferencia.	Los puntos o centros de transferencia deberán ser considerados punto de acceso a la seguridad para mujeres, niños, niñas, personas adultas mayores y personas con discapacidad, libres de acoso y violencia sexual, permitiendo también la reducción de tiempos de viaje y el acceso a diversos servicios de atención ciudadana y cuidado.
Señalamiento vertical y horizontal, iconografía del sistema	Considerar el uso de señalamiento vertical y horizontal para dar la mayor información posible a las personas usuarias de la vía y mejorar su comportamiento en calle. La iconografía deberá ser no sexista (imágenes de hombres y mujeres, niños, niñas, PCD, etcétera) y deberá incluir lenguaje incluyente.	• Proyecto ejecutivo del corredor	• Señalamiento vertical y horizontal básico en todos los puntos del corredor. • Señalamiento vertical y horizontal de información del viaje de personas usuarias, particularmente peatonas y de transporte público en todos los puntos del corredor. • Señalamiento vertical y horizontal para personas con discapacidad y personas adultas mayores.	La zona inmediata y las aledañas al corredor cuentan con señalamiento vertical y horizontal para dar la mayor información posible a las personas usuarias de la vía, con el objetivo de mejorar la operación y pacificar el tránsito.

Funding partners:

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
			• Iconografía no sexista en el sistema y con lenguaje incluyente.	
Integración urbana con el entorno, confort y seguridad	El objetivo es mejorar las condiciones y experiencias de viaje para mujeres, niños y niñas, personas adultas mayores y personas con discapacidad, por lo que es indispensable considerar espacios iluminados de día y de noche, seguridad vial en los cruces a nivel, accesibilidad universal y espacios de descanso y contemplación a lo largo del corredor.	• Proyecto ejecutivo del corredor	• Iluminación de los espacios y puntos de parada • Cruces seguros a nivel de calle • Arbolado • Accesibilidad universal • Espacios de descanso	A lo largo del corredor y en las zonas aledañas, se mejoran las condiciones de viaje en confort, seguridad urbana y vial durante todo el recorrido
Tipo de servicios de transporte y modalidad de operación				
Tipología de servicios	Planificar servicios y rutas que conecten equipamiento que genere viajes de cuidado, tales como hospitales, escuelas, centros deportivos, aquel vinculado a viajes de estudio, cuidado o empleo de las mujeres.	• Estudio de factibilidad y diseño operativo	• Existencia de rutas: regulares, exprés, nocturnas o especiales • Integración de transporte especial como: escolar, para personas con discapacidad, especial para el personal de salud, transporte de personal, etc.	Se garantiza la oferta de servicios diferenciados que conectan viajes de cuidado, de vida cotidiana y productivos.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Frecuencias y horarios de servicios	Integrar medidas especiales de horarios que puedan dar seguridad a las mujeres en los inicios y finales de jornada, incluyendo también la participación de mujeres en la conducción, seguridad y operación de los servicios de transporte.	• Modelo operacional	• Horarios de operación sensibles a las condiciones de seguridad de las mujeres. • Servicios nocturnos de transporte • Frecuencias de operación sensibles a las condiciones de seguridad de las mujeres. • Sensibilización constante de los tiempos de abordaje para personas con discapacidad, mujeres con bolsas bultos o personas bajo su cuidado como personas adultas mayores, niños y niñas.	Las ofertas de servicios de transporte ofrecen condiciones de seguridad para mujeres, niñas, niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad.
Modalidad de operación	De acuerdo con el modelo de operación (pública, privada o mixta), se deberán considerar en los contratos, concesiones o instrumentos de relacionamiento público-privados, las condiciones para la participación paritaria de mujeres en la operación, supervisión y seguridad de los servicios en el corredor.	• Reglamento interno de las instituciones públicas de regulación y operación • Acuerdos de creación de organismos descentralizados • Contratos de concesión	• Incorporación de personal de operación para el corredor (mujeres conductoras de servicios de transporte) • Incorporación de personal de supervisión para el corredor (mujeres en la gestión y supervisión de servicios) • Incorporación de personal de seguridad para el corredor en temas de seguridad (policías mujeres)	En los contratos de operación, concesión y/u operación pública para los servicios se consideran la participación paritaria de las mujeres en la operación, supervisión y seguridad de los servicios en el corredor.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Tecnología vehicular y de apoyo a la vigilancia y atención a la violencia en el transporte público				
Estimación de la flota vehicular	Considerar el dimensionamiento de la flota con niveles de ocupación que eviten las aglomeraciones y faciliten los viajes de cuidado, tanto en hora pico como valle.	• Estudios de factibilidad técnica y financiera de la flota	• Estimación de flota con respecto a la ocupación de diseño	Se consideran variables de ocupación no mayores a 5 personas por metro cuadrado, garantizando frecuencias que eviten aglomeraciones en hora pico y valle.
Tipo de flota vehicular	Incluir en el dimensionamiento de la flota las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas y niños, y mujeres desarrollando labores de cuidado.	• Estudios de factibilidad técnica y financiera de la flota	• Tipo de entrada (baja, semi baja o alta) • Condiciones de accesibilidad (rampas automáticas (delanteras, intermedias, traseras) • Intervención de puntos de parada con accesibilidad y mejora del acceso desde el nivel de banqueta	La flota es 100% accesible y/o mejora la accesibilidad para personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas y niños, y para las labores de cuidado
Condiciones de operación interna de la flota vehicular	La distribución de entradas y salidas, así como la disposición de asientos deberán proporcionar fluidez, seguridad, acceso fácil a personas con discapacidad, elementos de sostenimiento para personas paradas durante el viaje y asientos preferenciales para para personas con discapacidad, personas adultas mayores,	• Estudios de factibilidad técnica y financiera de la flota • Pliegos de licitación para la flota vehicular	• Acomodo de asientos • Ubicación de asientos preferenciales para personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas o con infantes. • Flujo de entradas y salidas diferenciadas	La flota vehicular facilita la sana distancia, la fluidez, seguridad, acceso fácil a personas con discapacidad, elementos de sostenimiento para personas paradas durante el viaje y asientos preferenciales para para personas con

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	mujeres embarazadas o con infantes.		• Acceso y salida únicos para personas con discapacidad	discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas o con infantes.
Apoyo tecnológico para la mejora de los servicios de vigilancia y atención a la violencia en el transporte	Las unidades vehiculares cuentan de base con tecnología de apoyo para la mejora de los servicios de vigilancia y atención a la violencia, considerando el papel que juega la persona conductora, la participación de las personas usuarias y la facilidad de las víctimas en acceder a la atención en caso de violencia.	• Estudios de factibilidad técnica y financiera de la flota • Pliegos de licitación para la flota vehicular	• La flota y las estaciones cuentan con la existencia de más de una de las siguientes opciones: • Botones de pánico • Cámaras en las estaciones o puntos de parada • Cámaras interiores y exteriores en los vehículos • Unidades o módulos de denuncia a lo largo del sistema	Las unidades vehiculares cuentan con los elementos tecnológicos básicos para atender eventos de violencia y acoso en el transporte público, permitiendo una mejor vigilancia y un aumento de la percepción de seguridad para las mujeres.
Socialización				
Planificación comunitaria y socialización del proyecto	Integración de diferentes perfiles de personas durante los procesos de consulta y comunicación sobre las condiciones de diseño y operación del proyecto, tales como: Mujeres Infantes	• Reglamentos de participación ciudadana o similares • Manuales de participación ciudadana • Acuerdos y procedimientos de	• Dinámicas de planificación comunitaria implementadas por tipología de personas usuarias. • Auditorías y recorridos con mujeres para conocer los puntos percibidos como inseguros.	Se considera la participación de personas usuarias a lo largo del todo el ciclo de planificación, ejecución, operación y evaluación del proyecto.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	Personas adultas mayores Personas con discapacidad	participación no documentados.	• Registros de puntos rojos en caso de violación, acoso y abuso sexual contra mujeres, niñas y adolescentes.	
Condiciones que favorecen, obligan e incentivan la participación comunitaria	Mecanismos de participación sobre todo el ciclo del Proyecto: Diseño y planificación Previo al inicio de la obra pública Contraloría ciudadana para la obra pública Procesos de evaluación y ajuste de condiciones durante la operación	• Reglamentos de participación ciudadana o similares • Manuales de participación ciudadana • Acuerdos y procedimientos de participación no documentados.	• Mecanismos de incorporación en las diferentes fases del proyecto. • Bitácoras (o similares) de los cambios propuestos por las asambleas o reuniones comunitarias que permitieron el ajuste y mejora del proyecto • Composición de las contralorías ciudadanas para la obra pública • Composición de los comités (o similares) de evaluación y seguimiento ciudadano en la operación del proyecto.	La ciudadanía es considerada actor fundamental en los órganos de diseño, vigilancia, contraloría social y evaluación de los proyectos, a través de mecanismos de participación y corresponsabilidad.

Fuente: Elaboración propia

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

3. Ejecución, operación, mantenimiento y evaluación

El proyecto de transporte y movilidad debe considerar la participación de las mujeres desde el diseño de los servicios, la operación y el mantenimiento, así como asegurar que durante la ejecución de las obras públicas se implementen acciones para evitar el acoso y la violencia sexual contra mujeres y niñas, el respecto a los espacios de circulación dignos para personas adultas mayores y personas con discapacidad.

Los criterios por evaluar son los siguientes:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Ejecución de obra				
Participación de mujeres en el proceso de construcción	Participación de las mujeres en los procesos de ejecución de la obra, tales como: • Construcción de obra pública • Supervisión de obra pública • Administración de obra pública	• Listados de personal ocupado en las fases del proceso de construcción • Lineamientos de la autoridad que promueve la participación de mujeres en los proyectos de obra pública	• Composición del personal ocupado en los procesos s de construcción, supervisión y administración de la obra pública.	Se incorporan al menos el 25% de mujeres al personal operativo en las fases de construcción, supervisión y administración.
Capacitación y sensibilización a empresas	Los espacios donde se realiza obra pública deben ser espacios libres de violencia hacia las mujeres. Siendo	• Mecanismos de capacitación de personal	• Capacitación y sensibilización para empresas	Las obras públicas relacionadas con la construcción de infraestructura

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
constructoras sobre la violencia de contra las mujeres	trabajos predominantemente realizados por hombres, se debe asegurar que los trabajadores reciban capacitación para entender cómo los comportamientos de acoso violentan a las mujeres. Así también, se deberá promover a quienes participan en la obra pública la inclusión de mujeres en los diferentes espacios del proceso.		participantes en la construcción de la obra pública. • Campaña de "Obra pública libre de acoso" o similar.	para la movilidad se consideran espacios seguros.
Protocolo de Prevención y Denuncias durante el proceso de Obra Pública	Solicitar a las empresas constructoras, ya sea del sector público o privado que tengan vigentes Protocolos para la Prevención y Denuncia de actos de violencia y acoso contra mujeres en la obra pública.	• Protocolos de denuncia por acoso • Materiales de difusión de protocolos	• Protocolo de denuncia por acoso y violencia contra las mujeres • Difusión del protocolo de denuncia de violencia sexual dentro del sistema	Las obras públicas relacionadas con la construcción de infraestructura para la movilidad se consideran espacios seguros desde la percepción y opinión de mujeres.
Operación y mantenimiento				
Participación de mujeres en el proceso de operación del sistema	Participación de las mujeres en los procesos de operación de la obra, tales como: • Operación de vehículos Área técnica y de planificación de servicios • Vigilancia y atención a las personas usuarias	• Listados de personal ocupado en las fases del proceso de construcción • Lineamientos de la autoridad que promueve la participación de mujeres en la operación de los	• Composición del personal ocupado en los procesos s de operación y vigilancia del sistema de transporte.	Es visible la presencia de mujeres en la operación de los sistemas. Deja de ser percibido como un espacio de participación exclusiva de hombres.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
		sistemas de transporte, ya sea operación pública, privada o mixta.		
Evaluación				
Sistema de evaluación operativa	Los sistemas de evaluación deberán considerar que durante la implementación, operación y seguimiento se generan datos que deben mejorar las bases de datos estadísticas con las cuales partió el proyecto, con la finalidad de ajustar los servicios con los indicadores más cercanos a la realidad de la operación, particularmente considerando temas en los cuales no se imprimió la perspectiva de género durante su diseño.	• Estadísticas del sistema (viajes, frecuencias, criterios de calidad del servicio) • Políticas de estándares de calidad del servicio	• Plataforma de transparencia sobre la evaluación del servicio • Ajuste periódico de los indicadores de demanda • Revisión de indicadores de operación • Revisión de indicadores de calidad del servicio	El sistema de transporte mejora constantemente la estimación de viajes y las condiciones de viaje de mujeres, niñas, niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad, integrando decisiones más incluyentes a lo largo de la operación del proyecto.
Sistema de evaluación y seguimiento del plan de acción	El plan de acción deberá seguir un proceso programado para incorporar el avance de la perspectiva de género en los proyectos de transporte, registrando también el avance institucional en el tema y su incorporación como procedimientos estandarizados de análisis, definición y toma de decisiones.	• Plan de acción y mecanismos de evaluación	• Evaluación de avance del Plan de acción	Existe un plan contundente, flexible e institucional de incorporación de la perspectiva de género para todos los proyectos de transporte

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Fuente: Elaboración propia

4. Atención a las personas usuarias

Dentro de la operación y mantenimiento del proyecto se deben considerar la incorporación de campañas de cultura ciudadana, difusión y socialización con especial atención a la seguridad vial y urbana, la sensibilización al trabajo y la movilidad del cuidado, así como a la prevención de la violencia sexual en los espacios de convivencia comunitaria. Los sistemas de transporte deben ser espacios de comunicación social constante que propicien la disminución y erradicación de la violencia contra las mujeres tanto en los espacios públicos como privados.

Los criterios para evaluar son los siguientes:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Seguridad				
Seguridad urbana y vial	Desarrollo de cultura ciudadana en favor de aumentar la seguridad vial y urbana en el corredor, tanto a través de la mejora de la infraestructura como de mejora en los comportamientos de las personas usuarias	Políticas de seguridad vial Políticas de seguridad urbana / ciudadana / comunitaria	Campañas de promoción de la seguridad como derecho fundamental Campañas de respeto a las reglas de tránsito Encuesta de percepción de la seguridad en el Sistema	Se lleva un seguimiento claro y continuo a los índices de siniestralidad vial y éstos bajan. Los índices de incidencia delictiva en la zona bajan, y la percepción de seguridad de las mujeres aumenta debido a la implementación de la estrategia.
Sensibilización sobre el trabajo de cuidado				

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
División sexual del trabajo y movilidad del cuidado	Campañas de comunicación cuyo objetivo es la sensibilización dirigidas a personas usuarias para promover el cuidado del hogar como una tarea de todas las personas y no solo de las mujeres con miras a mejorar la participación de los hombres en los viajes de cuidado.	Materiales de comunicación Estrategia de comunicación	Campañas de sensibilización rumbo a la equidad en las labores de cuidado Campañas de sensibilización sobre el equilibrio entre la vida personal y laborar con equidad de género Campañas de sensibilización sobre la movilidad del cuidado.	El sistema de transporte es un aliado en la construcción de la sensibilización sobre las labores de cuidado y el equilibrio entre la vida personal y laboral tanto para hombres, como para mujeres.
Prevención de la violencia sexual				
Prevención de la violencia sexual en el transporte público	Prevención constante de la violencia sexual en el transporte público.	Materiales de comunicación Estrategia de comunicación	Campañas de prevención de la violencia y acoso sexual en el transporte público Encuestas de percepción de seguridad constantes	Los sistemas de transporte se consideran espacios seguros, de difusión y atención constante de la erradicación de la violencia contra la mujer. Existen normativas claras a nivel local para su prevención, sanción y erradicación que se aplican dentro del sistema.
Acceso a la justicia para las mujeres	Difusión constante sobre el acceso a la justicia desde los mecanismos de los protocolos de denuncia de la violencia sexual dentro del corredor y en sus áreas inmediatas	Protocolos de denuncia por acoso Materiales de difusión de protocolos Mecanismos de transparencia	Protocolo de denuncia por acoso y violencia contra las mujeres Difusión del protocolo de denuncia de violencia sexual dentro del sistema	Los sistemas de transporte se consideran espacios seguros, donde es posible acceder de forma fácil a los sistemas de justicia para mujeres. Existen normativas claras a nivel local para su prevención, sanción y

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
			Plataforma de transparencia para la información pública del acceso a la justicia para las mujeres	erradicación y éstas son eficientemente aplicadas

Fuente: Elaboración propia

Diseño institucional desde la perspectiva de género

Esta sección evalúan los criterios legales, normativos y procedimentales que dan sustento a la creación, implementación y mantenimiento de las políticas públicas con perspectiva de género desde la formación y operación de las instituciones encargadas de las mismas. Se consideran tres aspectos generales: 1) El marco legal y normativo; 2) El financiamiento con perspectiva de género, y 3) El diseño y administración de políticas de género de las propias instituciones.

5. Marco legal y normativo

Evalúa que el marco legal y normativo cuente con las condiciones básicas para atender a los grupos poblacionales en situación de vulnerabilidad, así como la normativa de intervención del espacio público, las condiciones de operación de los servicios de transporte y las condiciones laborales esenciales para facilitar la incorporación de las mujeres en la operación del transporte público.

Los criterios a evaluar son los siguientes:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Legislación para la erradicación de la violencia	Identificación de principios básicos de erradicación de la violencia contra las mujeres en la normatividad local	• Leyes estatales para la igualdad sustantiva y acceso de las mujeres a una vida libre de	• Definición legal de la violencia contra las mujeres y alcances: tipificación de violencias, reconocimiento	Marco legal completo e integral que permita facilitar, promover y garantizar el acceso a la

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
contra las mujeres	aplicable directamente a las instituciones involucradas en la creación de proyectos de transporte público.	violencia y sus reglamentos • Leyes estatales de movilidad y transporte y sus reglamentos • Códigos civil y penal en el estado	del acoso sexual en espacios públicos y privados. • Establecimiento de sanciones relacionadas a las definiciones de violencia y su nivel punitivo: administrativo, penal. • Definición de estrategias enfocadas en la prevención, atención y contención de las violencias contra la mujer, haciendo hincapié en el ámbito del transporte y el espacio públicos. • Creación de documentos especiales, adicionales como protocolos, acuerdos, estudios, recomendaciones.	justica para las mujeres que viven violencia en el transporte y el espacio público. Legislación Reglamentos y normativas Procedimientos administrativos Protocolos de atención
Legislación para atención a grupos con discapacidad	Identificación de principios básicos protección de derechos de las personas con discapacidad en la normatividad local aplicable directamente a las instituciones involcradas en la creación de proyectos de transporte público.	• Leyes estatales para la protección de las personas con discapacidad y sus reglamentos • Leyes de movilidad y transporte y sus reglamentos	• Reconocimiento de la protección de derechos • Estrategias y acciones definidas en la normatividad en favor de la protección de derechos de personas con discapacidad. • Definición de acciones vinculativas en la omisión o falta de indicaciones	Marco legal completo e integral que permita facilitar, promover y garantizar el acceso de las personas con discapacidad a un Sistema de movilidad accessible y que atienede sus necesidades básicas en el transporte y el espacio público.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
			reglamentarias y normativas sobre la protección de los derechos de las personas con discapacidad • Creación de documentos especiales, adicionales como protocolos, acuerdos, estudios, recomendaciones.	Legislación Reglamentos Normas Técnicas Complementarias Procedimientos administrativos Programas especiales de atención
Legislación para atención a grupos de la tercera edad	Identificación de principios básicos protección de derechos de las personas mayores en la normatividad local aplicable directamente a las instituciones involcradas en la creación de proyectos de transporte público.	• Leyes estatales para la protección de las personas con discapacidad y sus reglamentos • Leyes de movilidad y transporte y sus reglamentos	• Reconocimiento de la protección de derechos • Estrategias y acciones definidas en la normatividad en favor de la protección de derechos de personas mayores • Definición de acciones vinculativas en la omisión o falta de indicaciones reglamentarias y normativas sobre la protección de los derechos de las personas mayores. • Creación de documentos especiales, adicionales como protocolos, acuerdos, estudios, recomendaciones.	Marco legal completo e integral que permita facilitar, promover y garantizar el acceso de las personas mayores a un Sistema de movilidad accessible y que atienede sus necesidades básicas en el transporte y el espacio público. Legislación Reglamentos Normas Técnicas Complementarias Procedimientos administrativos Programas especiales de atención

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Reglamentación de servicios de transporte	La normativa de operación de los servicios de transporte debe considerar: La capacitación en la atención a personas usuarias: mujeres, niñas y niños, personas con discpacidad y personas adultas mayores que por sus condiciones físicas, de carga o de acompañamiento requieren tiempos y apoyos diferentes para el abordaje y salida de los vehículos. La capacitación en atención a actos de acoso o violencia hacia las mujeres y niñas en el transporte público. Las sanciones o acciones administrativas para quienes omitan la atención a las personas vulnerables.	• Leyes estatales de movilidad y transporte y sus reglamentos • Códigos civil y penal en el estado	• Reglamentación de los operativos de supervisión de los servicios de transporte público, considerando: • Definición, procedimiento • Sanciones asociadas a la omisión o falta identificadas durante la supervisión de los servicios de transporte público y su tipo (administrativas, pecuniarias) • Identificación de lineamientos normativos que vinculen la acción interinstitucional enfocada a la prevención y sanción de omisiones o faltas identificadas durante la supervisión de los servicios de transporte público de tipo punitivas	Los reglamentos operativos de los servicios de transporte y movilidad contienen acciones específicas para capacitar, prevenir e implementar acciones para dar atención a grupos vulnerables, la atención a casos de acoso y violencia en el transporte público, así como sancionar faltas al Reglamento.
Modelo de contratos laborales para la operación de servicios de transporte	Se debe considerar aumentar la participación de las mujeres en todos los niveles de operación de los servicios de transporte y no solo en actividades relacionadas al	• Normatividad local en materia laboral • Contratos colectivos de trabajo promovidos por grupos de trabajadores y	• Identificación en la normatividad local aplicable de criterios que garanticen la protección de derechos de las mujeres, personas con discapacidad y personas	Las mujeres podrán encontrar en la operación de los servicios de transporte una oportunidad factible y viable de trabajo bien remunerado y en con condiciones de seguridad y

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	cuidado, a la limpieza o a actividades administrativas. Para lo antrior deben considerarse las necesidades de trabajo de las mujeres en términos de condiciones laborales, horarios, remuneración y facilidades de cuidado de terceros a su cargo.	órganos operadores de transporte	mayores. Considerando lo siguiente: • Identificación de presencia de criterios que promuevan la inclusión de mujeres, personas con discapacidad y personas mayores en la opeación del Sistema de movilidad. • Presencia de lineamientos específicos para la protección de derechos.	comprensivas para con el trabajo del hogar y del cuidado.
Regulación de las intervenciones en el espacio público	Se deben revisar las normativas del diseño e intervención del espacio público para que contengan criterios con perspectiva de género, incluída la representación gráfica y un lenguaje incluyente.	• Normas técnicas complementarias en materia de diseño del espacio público	Identificación de criterios de sensibilización al género y protección de derechos de las personas con discapacidad y personas mayores, considerando la creación de documentos técnicos para el diseño del espacio público con criterios sensibles al sexo y la protección de derechos.	Las normas técnicas complemetarias, los manuales de diseño urbano y arquitctónico, de construcción y la normatividad relacionada cuentan con señalamientos especiales que enfatizan la seguridad y accesibilidad universal con perspectiva de género y el lenguaje incluyente.

Fuente: Elaboración propia

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

6. Financiamiento para la perspectiva de género

Evalúa los criterios para valorar la colocación de prioridades en el financiamiento, considerando la prioridad en las condiciones que favorecen la erradicación de la violencia contra las mujeres, evitando invertir en acciones que fomentan la violencia, tales como la falta de iluminación en calles, reducción de flota y altas ocupaciones vehiculares, etc. Así también se determina cómo el modelo financiero apoya el acceso asequible a las mujeres, niños y niñas, personas con discapacidad y personas adultas mayores a los servicios de transporte, ya sea a través de tarifa o de subsidios directos a las personas usuarias.

Los criterios por evaluar son los siguientes:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Análisis socioeconómico para la definición del modelo financiero	Identificar los criterios para la elaboración del modelo financiero para la operación de los servicios, considerando dimensionamiento de la flota por ocupación vehicular, intervención de los espacios públicos de movilidad a través del corredor o zona de aplicación	• Estudios de factibilidad financiera	Análisis socioeconómico que considere los siguientes puntos: • Análisis demográfico segregado por sexo: población, edades • Análisis económico segregado por sexo: actividad económica	Considerar modelos financieros con mayor participación por parte del estado, para la previsión de violencias en el transporte público y la movilidad general a través del corredor.
Criterios de definición de la tarifa social y descuentos especiales	Identificar los criterios para la elaboración del modelo tarifarios considerando el acceso asequible a las mujeres, niños y niñas, personas con discapacidad y personas adultas mayores a los servicios de transporte, ya sea a través de	• Ley de Movilidad y Transporte • Acuerdos del Ejecutivo Estatal	Criterios de definición de la tarifa del servicio de transporte público, para población en situación de vulnerabilidad.	Se consideran tarifas preferenciales y asequibles asequible a las mujeres, niños y niñas, personas con discapacidad y personas adultas mayores a los servicios de transporte, ya sea a través de tarifa o de subsidios directos a las personas usuarias, de

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
	tarifa o de subsidios directos a las personas usuarias.	• Análisis especiales de tarifa		preferencias a través de tarifas integradas que faciliten sus opciones de trasbordo o viajes múltiples en un tiempo corto predeterminado.
Análisis del financiamiento con respecto a las acciones dirigidas a aumentar la seguridad de las mujeres en el sistema	Asignación de recursos financieros y humanos a acciones con PEG, que considere algunos puntos como descritos a continuación como línea base	• Informes de avance	• Programas de capacitación en perspectiva de género a personal de las dependencias involucradas y a las personas involucradas en el proyecto, a personas involucradas en la prestación del servicio público de transporte. • Presupuesto etiquetado para acciones o programas para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres, prevención de violencias en el espacio público, equipamiento o desarrollo de estudios.	Los proyectos incluyen partidas especiales o interinstitucionales para el financiamiento de acciones dirigidas a aumentar la seguridad de las mujeres en el sistema.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

7. Diseño institucional y operacional

Valora la acción gubernamental en el diseño, implementación y seguimiento de estrategias con PEG en el ámbito del transporte y la movilidad, revisando la congruencia entre el reconocimiento de libertades y derechos para las mujeres y poblaciones en situación de vulnerabilidad, la agenda de trabajo de la institución para la atención de los temas en cuestión, y las acciones llevadas a cabo para el caso. También se valoran las condiciones de cultura institucional y el entorno laboral con base en la capacidad de las instituciones para generar criterios de cero tolerancia ante el acoso sexual y el hostigamiento sexual, y las acciones de nivelación para el acceso de las mujeres en la estructura organizacional y en la participación sustantiva en el ciclo de vida del proyecto.

Se proponen los siguientes criterios que evaluar:

Criterios por evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentación de referencia	Variables por ubicar y/o generar	Situación óptima
Instituciones que participan en el ciclo de vida del proyecto				
Instituciones para el diseño del proyecto	Desarrollo de capacidad para diseñar y llevar a cabo análisis de género en el contexto de un proyecto específico, tomando en cuenta el acceso a herramientas y metodologías analíticas de género que se vinculen con una política pública (MGEC, 2016)	Plan Institucional (periodo puede ser anual, trienal o sexenal)	Desarrollo de planes institucionales con líneas estratégicas específicas.	Diagnóstico institucional con datos propios que identifiquen la violencia contra las mujeres en el entorno laboral, violencia sobre la población objetivo del ámbito de trabajo de la institución como mínimo.
Instituciones para la operación del proyecto	Desarrollo de capacidad para ejecutar proyectos de acuerdo con lineamientos normativos y de política pública operantes (MGEC, 2016)	Plan o documento de la política Institucional (periodo puede ser anual, trienal o sexenal) que contenga la programación de acciones	Existencia de estrategia de transversalización del género (capacitaciones, acciones de prevención, atención y contención de violencias)	Las instituciones públicas y privadas involucradas en la operación del proyecto tienen capacidad instalada para ejecutar proyectos con PEG de acuerdo con lineamientos normativos y de política pública operantes,

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

				asegurando los cambios de gobierno.
Instituciones para el seguimiento y la evaluación	Desarrollo de capacidad institucional para elaborar y dar seguimiento a indicadores que evalúan las estrategias de erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte público y de mejora de la experiencia de viaje de mujeres, niñas y niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad.	Informes de avances Programa de capacitación	Recopilación y análisis de datos desglosados para llevar a cabo un seguimiento de los avances sobre acciones ejecutadas con perspectiva de género que se traduce en elaboración de informes, documentación de acciones, difusión y comunicación de resultados logrados.	Se cuenta con un sistema integral de indicadores, evaluación y monitoreo de las acciones para la erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte público y de mejora de la experiencia de viaje de mujeres, niñas y niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad.
Participación de las mujeres en la estructura organizacional				
Paridad en la participación en los organigramas de trabajo	Grado en que se ha logrado el equilibrio de género y las mujeres tienen igual acceso a la toma de decisiones políticas en el gobierno local.	Estructura orgánica de la dependencia	• Número de escaños ocupados por mujeres • Número total de escaños ocupados por mujeres y hombres • Paridad en todos los niveles del organigrama	Participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles de decisión observado a partir de la proporción de escaños ocupados por mujeres en los gobiernos locales (Agenda 2030)
Órganos de gobernanza y participación de mujeres para la toma de	Hay que considerar que los órganos de gobernanza tengan la participación de mujeres en los más altos niveles de decisión, así como de diseño,	• Ley de Movilidad y Transporte • Documentos de trabajo del Proyecto	• Existencia de órganos de gobernanza en materia de movilidad y transporte que participen en el diseño e implementación del	Los órganos de gobernanza tienen por lo menos el 50% de la participación de mujeres en la toma de decisiones, así como en el diseño,

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

decisiones del proyecto	implementación y evaluación de las políticas públicas.	• Estructura orgánica de la dependencia • Procedimientos no documentados de decisión para la designación de las representaciones institucionales	proyecto de transporte, considerando lo siguiente: • Participación de instituciones encargadas de la política de género en la ciudad.	implementación y evaluación de las políticas públicas.
Condiciones laborales				
Contratos y condiciones laborales	Vigilar que las condiciones contractuales de trabajo permitan a las mujeres contar con alternativas de horarios, flexibilidad de trabajo y apoyos institucionales para el cuidado de terceras personas a su cargo.	• Normatividad local en materia laboral • Contratos colectivos de trabajo promovidos por grupos de trabajadores y órganos operadores de transporte	• Entorno favorable de trabajo tanto para hombres, como para mujeres. • Espacios dignos con respecto a la Ley Federal del Trabajo • Existencia de espacios y horarios para lactancia • Efectiva prestación de guardería	Los lugares de trabajo, así como las condiciones contractuales de trabajo ofrecen alternativas de horarios, flexibilidad de trabajo y apoyos institucionales para el cuidado de terceras personas a su cargo.
Procesos de selección de personal	Revisión de que los procesos de contratación y selección de personal no establezcan condiciones discriminatorias para las mujeres, considerando su necesidad de tiempo de jornada laboral, horarios y flexibilidad en la disponibilidad, así como considerar como criterios de selección sus	• Manual de Operación o Procedimientos Administrativos • Procesos de contratación no documentados	• Procedimiento o manual de contrataciones. • En caso de contarse con un manual de este tipo, revisar que el proceso no violente normativa penal o laboral: • Preguntas discriminatorias o que	No se presentan procedimientos de selección de personal con criterios de discriminación por sexo, edad o condición física y social.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

	necesidades de cuidado familiar o la decisión de formar una familia.	• Normatividad local en materia laboral • Contratos colectivos de trabajo promovidos por grupos de trabajadores y órganos operadores de transporte	atenten contra los derechos de las personas	
Horarios de trabajo / Permisos de ausencia	Revisión de los procesos de gestión de horarios de trabajo y permisos de ausencia para mujeres y padres de familia considerando su necesidad de tiempo de jornada laboral, horarios y flexibilidad en la disponibilidad, por el cuidado de terceros a su cargo.	• Ley General del Trabajo • Contratos de trabajo • Acuerdos locales con los Sindicatos	Condiciones laborales basadas en la Ley Federal del Trabajo.	El lugar de trabajo cuenta con opciones legales para lograr el equilibrio entre la jornada de trabajo productiva y la vida personal, particularmente considerando las necesidades de personas que tienen a su cargo el cuidado de terceros.
Paridad en el acceso a salarios	Revisión de la política de salarios a nivel institucional. Se deben considerar también las asignaciones de prestaciones o salarios base más complementos salariales o compensaciones.	• Nómina de las instituciones involucradas	Distribución de la estructura de salarios por sexo en la nómina reciente.	El salario o la remuneración por puesto laboral es paritaria entre hombres y mujeres. Las compensaciones extraordinarias mantienen la paridad salarial.
Despidos / Ajuste personal / Proceso escalafón	Revisión de que los procesos de despidos, ajuste de personal y escalafón no establezcan condiciones discriminatorias para las mujeres, considerando su necesidad de tiempo de jornada laboral, horarios y	• Manuales de operación de las instituciones • Reglamento Interno	• Registros de los despidos en cumplimiento de la ley laboral correspondiente (autoridad laboral competente).	No se presentan procedimientos de ajuste de personal, escalafón y despidos con criterios de discriminación por sexo, edad y/o condición física y social.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

	flexibilidad en la disponibilidad, así como considerar como criterios de selección sus necesidades de cuidado familiar o la decisión de formar una familia.	• Código o norma laboral correspondiente • Contratos de trabajo	• Causales de despido: periodo de maternidad, notificación de embarazos, situaciones discriminatorias o por razón del género.	
Acciones en el entorno laboral para contribuir con la perspectiva de género				
Análisis de sensibilidad en temas de perspectiva de género	Revisar la formación de una cultura institucional para aumentar la sensibilidad en temas con perspectiva de género. Las acciones pueden llevarse a cabo a través de una unidad especial de género en cada institución o de forma externa a través de una institución especializada, ya sea pública o privada.	• Diagnósticos institucionales vigentes y actualizados • Catálogo y programación de cursos	Diagnósticos y análisis con PEG en los documentos que instrumentan la política de transporte y movilidad en el estado. Además de realización de documentos específicos.	Más del 80% del personal manifiesta que la institución aplica políticas con perspectiva de género.
Capacitación con perspectiva de género	Revisar la formación de una cultura institucional para aumentar la aplicación de políticas con perspectiva de género. Las acciones pueden llevarse acabo a través de una unidad especial de género en cada institución o de forma externa a través de una institución especializada, ya sea pública o privada.	Catálogo y programación de cursos	• Cursos y talleres de sensibilización y capacitación en temas de género, considerando: • Número de cursos realizado al año • Porcentaje de participación del personal adscrito a la institución	Más del 80% del personal manifiesta haber recibido capacitación para la sensibilización en temas de género.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

			• Porcentaje de participación de personal directivo	
Políticas de licencias de maternidad y paternidad	Revisar que las instituciones apliquen el mínimo o más de lo establecido por la Ley del Trabajo en tiempos de licencias de maternidad y paternidad	• Manual de procedimientos administrativos	Políticas de licencias de maternidad y paternidad conforme a la Ley	Las políticas de licencias de maternidad y paternidad se aplican los tiempos establecidos en la Ley o más.
Equipamiento sanitario y para el cuidado de infantes	Revisar que los lugares de trabajo cuenten con áreas de guarderías en las instalaciones o en instalaciones cercanas. Los sanitarios para hombres y mujeres deben contar con cambiadores para infantes, así como mayor de mobiliario sanitario y de limpieza para mujeres.	• Revisión física y operativa de instalaciones	• Mismo número de muebles de baño para mujeres con respecto a los hombres (mismo número de retretes en baños de mujeres en relación con retretes + mingitorios en los baños de hombres) • Sanitarios para hombres y mujeres cuentan con cambiadores para infantes.	El 100% de los sanitarios para hombres y mujeres cuentan con cambiadores para infantes. Se cuentan con un número mayor de mobiliario sanitario y de limpieza para mujeres.
Representación de la institución por parte de mujeres	Hay que asegurar que las mujeres participen en la representación de la institución.	• Muestra de actas de reuniones y hojas de asistencia	• Número de reuniones o eventos que requieren representación institucional en las cuales participan las mujeres de forma paritaria.	Existen criterios institucionales para poder visibilizar el trabajo y opinión de las mujeres a través de la representación institucional.
Comunicación institucional en	Revisión de materiales de comunicación institucional para	• Ejemplos de materiales de	• Materiales no sexistas	El 100% de los materiales de comunicación contiene lenguaje incluyente,

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

perspectiva de género	verificar la inclusión de la perspectiva de género.	comunicación institucional	• Materiales con lenguaje incluyente • Materiales que promueven comportamientos no machistas	comunicación no sexista ni que refuerce estereotipos de género y conductas machistas.

Funding partners:

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

DESCRIPCIÓN DE ZONA DE ESTUDIO

Caracterización de la Zona Metropolitana de Monterrey

Dinámica demográfica

Nuevo León ocupa el octavo lugar a nivel nacional por su número de habitantes, con un total de 5 millones 119 mil 504, lo que representa el 4.3 % del total del país. En esta entidad el 95% de sus habitantes vive en asentamientos urbanos y sólo el 5 % en comunidades rurales; actualmente tiene una **tasa de crecimiento poblacional anual de 1.4 %,** por lo que se estima que para el 2030 tenga una población aproximada de 5 millones 809 mil habitantes. Este estado abarca el 3.3 % del territorio nacional y tiene una densidad de población de 79.8 habitantes por kilómetro cuadrado. El promedio de hijos e hijas nacidas vivas en esta entidad es de 1.5, mientras que el porcentaje de hijos e hijas fallecidas es de 1.9 % (INEGI, 2015)

En el año 2015, según la Encuesta Intercensal del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), **las mujeres representaban 50.3 % de la población total de Nuevo León**, cifra que revela la importancia de la participación femenina en el desarrollo social, económico, cultural, político y democrático del Estado. Si bien el porcentaje de mujeres que habitan en esta entidad federativa es ligeramente mayor que el de los hombres (49.7 %), sólo 19 de los 51 municipios del estado están más poblados por mujeres y de estos, 6 corresponden a la Zona Metropolitana de Monterrey. Es importante destacar que **existen 98.6 hombres por cada 100 mujeres en la entidad**.

La edad mediana de esta entidad es 28 años y existen 48 personas en edad de dependencia por cada 100 en edad productiva. En términos de características educativas, el 50.4 % de esta entidad norteña tiene educación básica, el 22.8 % media superior, el 24.2 % superior y el 2.2 % no tiene escolaridad. La tasa de alfabetización en grupos de edad de 15 a 24 años es de 98.6 % y 97 % en los grupos de 25 años y más. La asistencia escolar es de un 65 % en grupos de 3 a 5 años, de 98.7 % en grupos de 6 a 11 años, 95.9 % de 12 a 14 años y 44 % en grupos de 15 a 24 años.

Nuevo León tiene un total de 1 millón 393 mil 542 viviendas particulares habitadas que representan el 4.4 % del total nacional, el promedio de personas ocupantes de estas viviendas es 3.7 personas, mientras que el promedio de personas ocupantes por habitación es de 0.9 personas. El 95.3 % de estas viviendas tienen agua entubada, el 97.6 % drenaje, el 99.3 % servicio sanitario y el 99.7 % electricidad. En cuanto a la tenencia de estas viviendas, el 74.2 % son propias, el 14.6 % alquiladas y el 9.1 % de un familiar o prestada. Por otra parte, el 0.5 % de ellas cuentan con panel solar, el 0.9 % de calentador solar, el 53.9 ciento de focos ahorradores y en el 23.6 % separan los residuos. La situación conyugal del Estado de Nuevo León es la siguiente: el 46.3 % es casada, el 33.2 % es soltera, el 10.4 % vive en unión libre, el 3.8 % es separada, el 1.9 % divorciada y el 4.1 % viuda.

Ahora bien, en términos de afiliación a servicios de salud, **el 87.9 % de la población de este Estado está afiliada a un servicio de seguridad social,** de los cuales el 20.1 % son al Seguro Popular, el 66.1 % al IMSS, el 4.4 % al ISSSTE, el 0.5 % a PEMEX, Defensa o Marina, el 9.4 % al Seguro Privado y el 3.1 % a otra institución. Cuando hablamos de etnicidad, el 6.9 % de la

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

población de Nuevo León se considera indígena y el 1.2 % habla alguna lengua, mientras que el 1.49 % de la población se considera afrodescendiente.

Según INEGI y CONAPO, la **Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) está constituida por doce municipios**, los cuales, según la Encuesta Intercensal 2015, tienen una **población total de 4 millones 437 mil 643 habitantes**, siendo los municipios de Monterrey y Guadalupe los más habitados con una población de 1 millón 109 mil 171 y 682 mil 880 habitantes respectivamente. El 50.4 % de esta población son mujeres y el 49.6 % restante son hombres, esto quiere decir que existe una proporción de **98.9 hombres por cada 100 mujeres**. La edad media de del AMM es de 28.3 años.

Tabla 3. Población Zona Metropolitana de Monterrey: en valores absolutos y relativos.

Municipio	Población total	Hombres	Mujeres	Valor relativo hombres (%)	Valor relativo mujeres (%)
Monterrey	1,109,171	545,055	564,116	49.1%	50.9%
Guadalupe	682,880	336,980	345,900	49.3%	50.7%
Apodaca	597,207	301,529	295,678	50.5%	49.5%
San Nicolás de los Garza	430,143	209,507	220,636	48.7%	51.3%
General Escobedo	425,148	211,057	214,091	49.6%	50.4%
Juárez	333,481	168,457	165,024	50.5%	49.5%
Santa Catarina	296,954	148,962	147,992	50.2%	49.8%
García	247,370	123,915	123,455	50.1%	49.9%
San Pedro Garza García	123,156	58,208	64,948	47.3%	52.7%
Cadereyta Jiménez	95,534	47,620	47,914	49.8%	50.2%
Salinas Victoria	54,192	27,678	26,514	51.1%	48.9%
Santiago	42,407	21,219	21,188	50.0%	50.0%
Total	**4,437,643**	**2,200,187**	**2,237,456**	**49.6%**	**50.4%**

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

El 86.7 % de la población de Nuevo León se concentra en la Zona Metropolitana, se estima que en este año la población aproximada de este asentamiento humano fue de 4 millones 437 mil 643 habitantes de los cuales el **50.4 % son mujeres.** Actualmente está zona crece a un ritmo de 1.7 % anual y se espera que en 2030 tenga una población aproximada de 5 millones 131 mil 898 habitantes.

En términos de escolaridad**, la población del AMM, el 52.3 % de la población tiene educación básica,** el 21.8 % media superior, el 22.8 % superior y el 2 % no tiene escolaridad. El municipio de Salinas Victoria es el que tiene mayor porcentaje de población que no tiene escolaridad y que tiene educación básica con un 2.7 y 72.6 % respectivamente, por otra parte, el municipio de San Pedro Garza García es el que tiene el mayor porcentaje de población que tiene educación superior con un 52.4 % y Apodaca es el que tiene mayor porcentaje de población con estudios de bachillerato con un 28.5 %.

Tabla 4. Características de las viviendas habitadas de la Zona Metropolitana de Monterrey: valores relativos

Municipio/Área	Viviendas	Agua entubada	Drenaje	Servicio Sanitario	Electricidad
Monterrey	303,546.0	96.7	98.8	99.4	99.9
Guadalupe	185,778.0	97.9	98.9	99.5	99.9
Apodaca	157,881.0	99.2	99.2	99.6	99.9
San Nicolás de los Garza	120,738.0	99.2	99.1	99.5	99.9
General Escobedo	109,822.0	96.3	99.2	99.4	99.8
Juárez	88,359.0	96.6	99.1	99.6	99.8
Santa Catarina	77,899.0	96.3	98.1	99.0	99.6
García	67,285.0	96.3	99.1	99.5	99.7
San Pedro Garza García	34,730.0	98.3	98.1	98.6	99.7
Cadereyta Jiménez	27,685.0	94.6	91.6	99.3	99.7
Salinas Victoria	14,778.0	82.5	93.6	98.5	99.1
Santiago	12,566.0	93.0	98.4	99.0	99.7
Zona Metropolitana de Monterrey	**1,201,067.0**	**95.6**	**97.8**	**99.2**	**99.7**

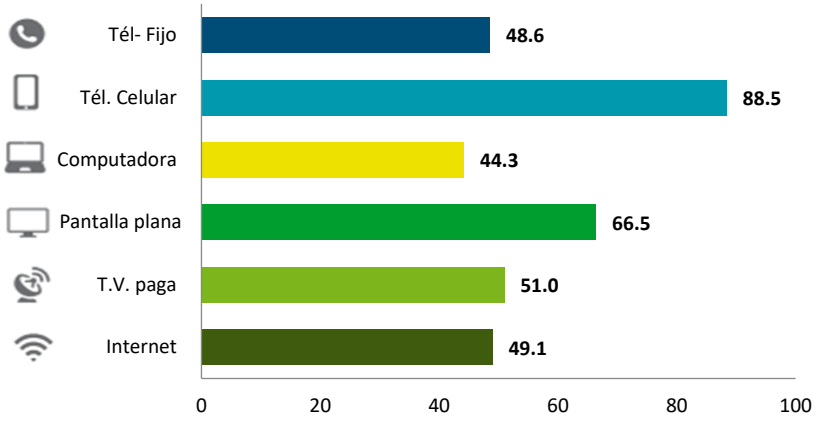
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

En el AMM existen un total de 1 millón 201 mil 067 viviendas habitadas, en ellas habitan en promedio 3.7 personas, con 0.9 ocupantes por habitación. El 95.6 % de las viviendas tienen agua entubada, el 97.8 % drenaje, el 99.24 % cuentan con servicio sanitario y el 99.7 con electricidad.

El 49 % de los hogares del AMM cuentan con internet, el 51 % con televisión de paga, el 66.5 % con pantalla plana, el 44.2 % con computadora, el 88.5 % con celular y el 48.6 % con teléfono fijo.

Tabla 5. Dotación de tecnologías de la información y comunicación en viviendas del AMG (Porcentajes)



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

El municipio con mayor cobertura de internet, televisión de paga y hogares con pantalla plana es San Pedro Garza García con un 81.1, 75.2 y 85.8 % respectivamente. El municipio de García es el que tiene mayor porcentaje de viviendas con teléfono celular con un 91.6 % y el de San Nicolás de teléfono fijo con un 74.8 %.

El 46.6 % de la población del AMM está casada, el 32.5 % soltera, el 11.4 % en unión libre, el 3.7 % separada, el 1.9 % divorciada y el 3.7 % viuda. El municipio de Santiago es el que tiene el mayor porcentaje de población casa con un 51.1 %, caso contrario el municipio de San Pedro Garza García que tiene el 40 % de su población soltera. San Nicolás de los Garza es el que tiene mayor porcentaje de población divorciada y viuda con un 2.9 y 5.6 % respectivamente. En términos de derechohabiencia, el 18.3 % de la población del AMM está afiliada al Seguro Popular, el 65.8 % al IMSS, el 3.6 % al ISSSTE, el 1.5 % a PEMEX, Defensa o Marina y el 11.4 % en Seguro Privado.

Dinámica de los hogares

En Nuevo León existen 1.4 millones de hogares, de los cuales 1.1 millones es encabezado por un hombre y 329 mil por una mujer. De acuerdo con la relación de parentesco de las personas integrantes del hogar con el jefe o jefa de este, se diferencian dos tipos de arreglos: 1) los familiares, compuestos por la jefa o jefe del hogar junto con otras personas integrantes, al menos una persona emparentada con ella o él. Los hogares de este tipo ascienden a 1.2 millones y están integrados por 4.9 millones de personas; y 2) los hogares de tipo no familiar, formados

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

por la jefa o jefe y personas que no tienen parentesco con ella o él, o por una persona que vive sola, son 141.1 mil y los forman 165.5 mil personas.

Monterrey es el municipio del AMM con mayor porcentaje de hogares con jefatura femenina con un 28.9 %, le sigue San Nicolás de los Garza con un 27.3 %.

En virtud del predominio de los hogares familiares, la mayoría de la población infantil (menor de 18 años), forma parte de una familia con sus padres. El 75.3% de esta población vive en hogares en donde la madre y el padre están presentes. Sin embargo, algunos niños y niñas no viven con el padre o la madre o viven sin el padre ni la madre, estas situaciones pueden indicar abandono y en consecuencia vulnerabilidad. **De la población infantil que forma parte de un hogar 13.6% vive sólo con la madre, los que viven sólo con el padre representan 1.4% y los que viven sin padre ni madre, 2.8 %.** Destaca que conforme los niños y niñas son de mayor edad, es más alto el porcentaje de los que no viven con la madre ni el padre y menor el porcentaje de los que viven con ambos padres.

Actualmente de cada 100 viviendas de Nuevo León en 31 al menos una persona de esta se benefició con algún tipo de percepción económica diferente al trabajo. **En 2015, la fuente principal de ingresos monetarios diferente al trabajo que recibe al menos una de las personas integrantes del total de las viviendas de Nuevo León corresponde a la jubilación o pensión. Los programas sociales de gobierno federal son la segunda fuente de percepción de dinero en los hogares con el 12.9 %;** seguida de la contribución económica que aportan las personas que residen en otra vivienda, pero dentro del país con el 5.3%, en menor proporción, pero no por ello menos importante, es el ingreso monetario que llega a las viviendas a través de las remesas, es decir de las personas que residen en otro país con el 2.3%.

Dinámica del trabajo

Al primer trimestre de 2020, según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo de INEGI, el Estado de Nuevo León tiene una población económicamente activa (PEA) es decir, todas las personas de 12 y más años que realizaron algún tipo de actividad económica o que buscaron activamente hacerlo, de 2 millones 613 mil 855 personas, está en valores relativos representa un 48.27 % de la población de la entidad. El 61.6 % de la PEA son hombres y el 38.4 % son mujeres, con estos mismos porcentajes también se representa la población ocupada que es un 96.18 % de la PEA.

Las principales actividades que realizan las mujeres ocupadas de esta entidad son el comercio con una participación del 49 % y en el gobierno u organismos internacionales con una participación del 46.1 %. Por otra parte, las principales actividades de los hombres en la actividad económica son la construcción con el 94.3 % de participación, las actividades agropecuarias con un 91.6 % y el transporte y comunicaciones con un 87 %.

El Estado de Nuevo León presenta tasas de desocupación a la baja en los últimos cinco años al pasar de 4.7 % al primer trimestre de 2015 al 3.8 % en el presente año. Ahora bien, se estima que el 89.14 % de la PEA del Estado se concentre en la Zona Metropolitana de Monterrey, siendo los municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, con un 28, 17,12.7 y 11.3 % respectivamente, los que concentran el 69.1 % de la PEA de esta zona.

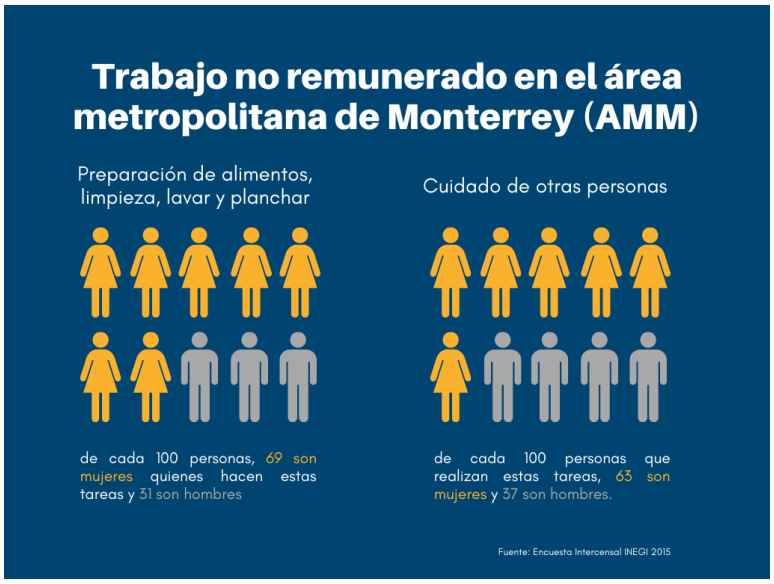
El 65.8 % de la PEA de la Zona Metropolitana de Monterrey son hombres y el 34.2 % son mujeres. La tasa de desocupación de esta zona está por arriba de la estatal por un 0.6 %, es decir un 4.4

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

%. Cabe destacar que el **mayor porcentaje de personas desocupadas se encuentra en el grupo de los hombres con un 76.7 %, mientras que las mujeres solamente representan el 30.3 %.**

Las tareas cotidianas que realizan hombres y mujeres como parte del trabajo no remunerado, van desde la preparación de alimentos hasta la prestación de cuidados a terceros, cuyos principales destinatarios son niños y niñas sanas menores de 15 años, personas mayores, enfermas o personas con discapacidad que requieren atención; pero también comprende aquellas labores que corresponden al aseo de la vivienda. En 2015, al considerar cada una de las actividades no remuneradas, son las mujeres quienes realizan en mayor porcentaje actividades de cuidado no remuneradas en comparación con los hombres**; de cada 100 personas que preparan o sirven alimentos para su familia o limpian su casa, lavan y planchan la ropa, 69 son mujeres quienes hacen estas tareas y 31 son hombres; mientras que de cada 100 personas que atienden a personas de 60 o más años 63 son mujeres y 37 son hombres.**

Gráfico 4. Actividades no remuneradas por sexo en el area metropolitana de Monterrey



Fuente: elaboración propia con datos del INEGI

Movilidad Cotidiana de la Zona Metropolitana de Monterrey

Movilidad escolar

En el Estado de Nuevo León hay un total de 1 millón 336 mil 335 personas estudiantes, de las cuales, el 45.93% se desplazan a sus lugares de estudio caminando. El segundo modo de traslado es el vehículo particular con un 28.74% y en tercer lugar se sitúa el transporte público cotidiano que son el colectivo e individual.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

En términos de sexo, existe una población estudiantil mayor de hombres que de mujeres y tienen una movilidad similar, pero habiendo diferencias en el uso del transporte público y el vehículo particular.

Tanto los hombres como las mujeres prefieren desplazarse caminando a la escuela, esto en gran medida debido a que no recorren distancias tan largas, ya que los centros de estudio están cercanos a los hogares de los escolares. El vehículo particular lo utilizan más las mujeres que los hombres, pero con una diferencia mínima de 0.99%, por otro lado, el transporte público lo utilizan más los hombres con una diferencia de 0.77 %. También se observa que el transporte escolar es utilizado más por las mujeres con una diferencia de 0.87 %.

Ahora bien, si se segmenta está población por rangos de edad, se observa, que los grupos más jóvenes que van de los 3 a 14 años se desplazan a la escuela caminando, mientras que los que tienen una edad de 15 a 24 años de edad prefieren desplazarse en transporte público y los que pertenecen al segmento de los 25 años y más utilizan el vehículo particular como su principal modo de traslado. Si hablamos de sexo y edad se observa un comportamiento similar en hombres y mujeres. **Tanto la mujer como el hombre estudiante que tiene una edad arriba de 25 años, prefieren utilizar el vehículo particular para desplazarse.** El mayor porcentaje de las **niñas y niños menores de 14 años se desplazan a la escuela a pie,** mientras que **las y los adolescentes que estudian el bachillerato y que tienen una edad menor de 18 años, utilizan la gran mayoría el transporte público.**

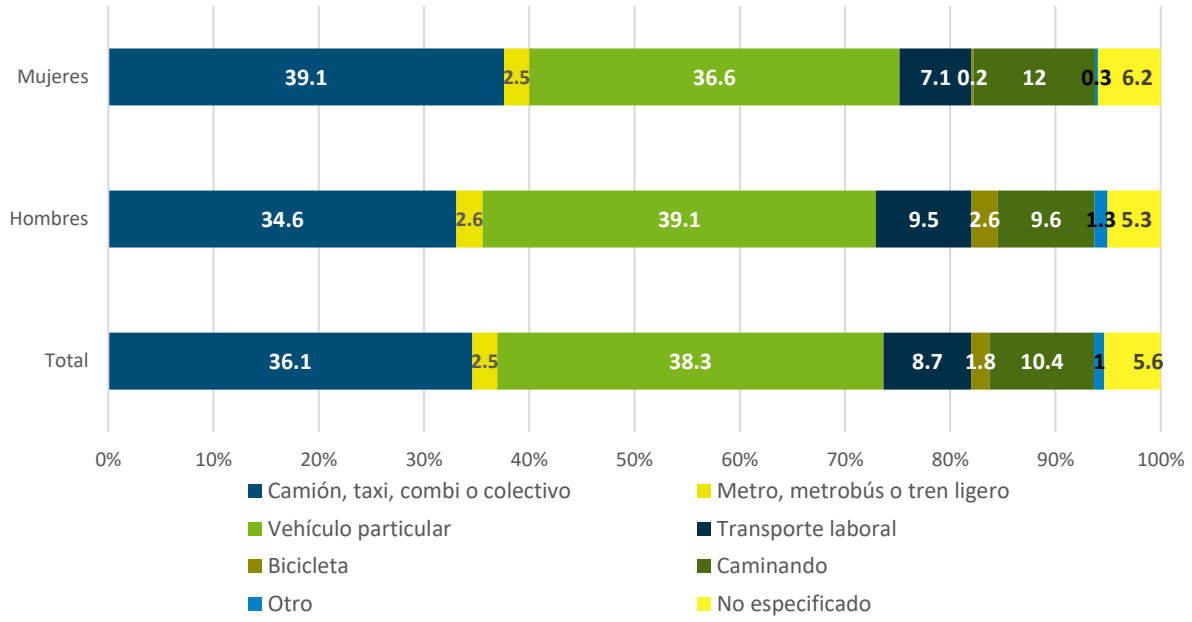
Movilidad al trabajo

Nuevo León es una entidad que tiene una población ocupada de 1 millón 920 mil 526 personas de las cuales el 85.9 % son personas trabajadoras asalariadas, el 10.3 % son personas trabajadoras por cuenta propia, el 2.4 % son personas empleadoras y el 0.5 % son personas trabajadoras sin pago. Asimismo, **el 38.29 % de la población ocupada se traslada a su lugar de trabajo en vehículo particular,** le sigue con un 36.11 %, el transporte público cotidiano (individual y colectivo), el 10.74 se desplaza caminando, el 8.7 % en transporte laboral y el 2.55 % en el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

El principal medio de transporte de las y los trabajadores asalariados es el transporte público, siendo las mujeres las usuarias que más lo usan. Por otra parte, el principal modo de transporte de empleadoras y empleadores es el vehículo particular, habiendo una diferencia mayor de hombres de 15.19 %. Se observa que **existe un gran porcentaje de hombres que trabajan sin pago que se desplazan caminando a sus centros de trabajo, mientras que las mujeres con esta misma característica la gran mayoría lo hace en vehículo particular.** El mayor segmento de hombres y mujeres ocupadas que se desplaza en el Metrorrey, son los asalariados.

Gráfico 5. Movilidad cotidiana de la población ocupada del Estado de Nuevo León. (Porcentaje)

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

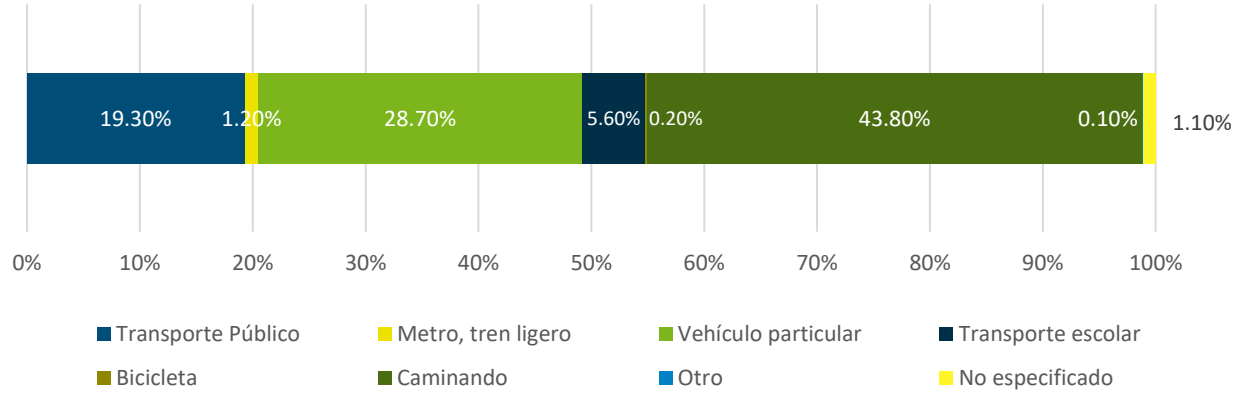
Respecto a la Zona Metropolitana de Monterrey, esta cuenta con una población estudiantil de 1 millón 54 mil 13 de personas estudiantes, de los cuales el **43.8 % se desplaza a sus centros de estudio caminando**, el 28.7 en vehículo particular, el 19.3 % en transporte público, el 5.6 % en transporte escolar y el 1.2 % en tren ligero.

En el municipio de Santa Catarina con un 25.3 %, es en el que tiene mayor porcentaje de población estudiantil que se desplaza en transporte público, por otra parte, el municipio de San Pedro Garza García es el que tiene mayor porcentaje de personas estudiantes que se desplazan en vehículo particular con un 62.3 %. Ahora bien, los municipios con mayor porcentaje de personas estudiantes que se desplazan en modos más sustentables como caminando y en bicicleta, son García y Cadereyta Jiménez con un 66.1 y 0.8 % respectivamente. En el municipio en el que se utiliza más el transporte escolar es Salinas Victoria con un 12.5 % y Monterrey es en el que se utiliza más el metro, con un 3.8 %.

Las personas estudiantes del municipio de Monterrey como la gran mayoría de la Zona Metropolitana se desplazan a la escuela caminando con un 38.3 %, le sigue el vehículo particular con un 36.6 % y en tercer lugar el transporte público con un 16.4 %.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Gráfico 6. Movilidad cotidiana de la población de 3 años y más que se desplaza a la escuela en la Zona Metropolitana de Monterrey (porcentaje)



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Respecto a la movilidad cotidiana al trabajo, **la mayoría de la población ocupada del AMM utiliza el transporte público para desplazarse a sus centros laborales,** el 36.3 % el vehículo particular, el 7.7 % a pie, el 7.6 % en transporte de personal, el 1.5 % en metro y el 1.3 % en bicicleta.

En el AMM, las mujeres utilizan el transporte público para ir al trabajo, mientras que los hombres utilizan el vehículo particular y el transporte laboral. Otro dato interesante es que existe un mayor porcentaje de mujeres caminando a su trabajo, pero **la bicicleta es el modo de transporte menos utilizado por ellas con apenas el 0.1 %.**

Las personas asalariadas son el sector de la población ocupada que más utiliza el transporte público con un 42.7 %, mientras que las personas empleadoras son los que menos los utilizan con un 6.4 %, pues utilizan en mayor proporción el vehículo particular (79.2%). Por otro lado, las personas trabajadoras son las que más se desplazan a pie a sus centros laborales con un 23.3 %, **las personas trabajadoras por cuenta propia son los que más utilizan la bicicleta con un 2.2 %.**

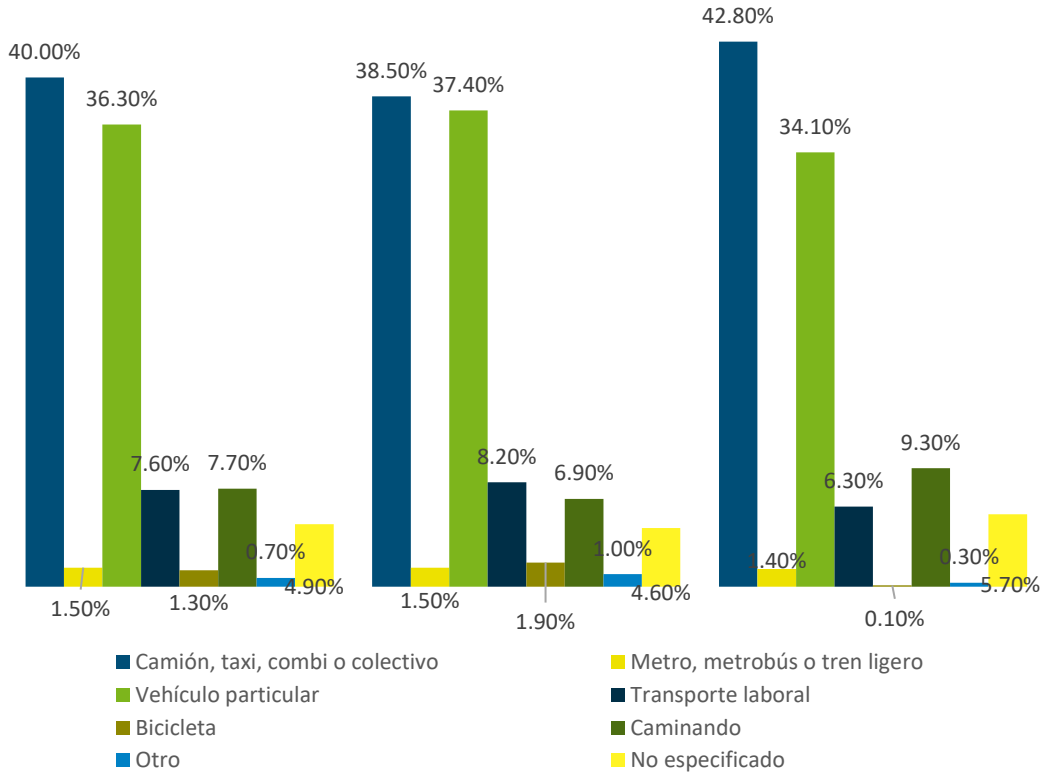
En términos de posición en el trabajo, las mujeres usan así el transporte público:

- **el 45% de las mujeres asalariadas utiliza el transporte público,**
- el 37% de las empleadoras
- el 43% de las mujeres que trabajan por cuenta propia
- el 68% de las mujeres trabajadoras sin pago

Cabe resaltar que igual existe un **gran porcentaje de trabajadoras sin pago que se desplazan caminando.** Los hombres ocupados muestran un comportamiento similar al de las mujeres, pero con un mayor porcentaje mayor en el uso del vehículo particular.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Gráfico 7. Movilidad cotidiana de la población ocupada desplaza al trabajo en la Zona Metropolitana de Monterrey (porcentaje)



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Seguridad Vial

En datos del Informe de Sobre la Situación de Seguridad Vial México 2017, la mayor parte de los accidentes se registran en pocas entidades federativas, de hecho, prácticamente el 50% de los accidentes viales de todo el país ocurren en Nuevo León con el 21%, Chihuahua 9%, Jalisco 8%, Guanajuato 6% y Coahuila de Zaragoza con el 4%. En este último informe, Nuevo León registró un total de 76 mil 459 accidentes viales de los cuales el 99.3 % se registraron en zonas urbanas y suburbanas y el 0.7 % restante en carreteras federales.

Las personas peatonas y en edad productiva son las que más mueren en hechos de tránsito, de las 600 defunciones registradas se calcula que el 47 % corresponden a personas peatonas, el 30.3 % personas conductoras o acompañantes y el 18.8 % a motociclistas. **El 42 % de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años.** En los grupos de 0 a 4 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos mayores de 10 a 39 años predominan las defunciones de ocupantes.

Nuevo León tiene un parque vehicular de 1 millón 997 mil 592 vehículos en circulación, lo que representa una tasa de motorización de 387.3 vehículos por cada mil habitantes. La tasa de

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

mortalidad en hechos de tránsito es 11.6 por cada mil habitantes, mientras que la tasa de accidentalidad es de 38.3 por cada mil habitantes. Con tres los municipios pertenecientes a la Zona Metropolitana que concentran el mayor número de defunciones por accidentes viales con el 50.3%, siendo Monterrey el que tiene mayor registro con 232 muertes, le siguen Apodaca con 37 y Guadalupe con 33. También el municipio de Monterrey es el que registra mayor número de egresos hospitalarios con un total de 30.

El 91% de los hechos de tránsito se registran en 9 municipios de la Zona Metropolitana de Monterrey, de los cuales destacan:

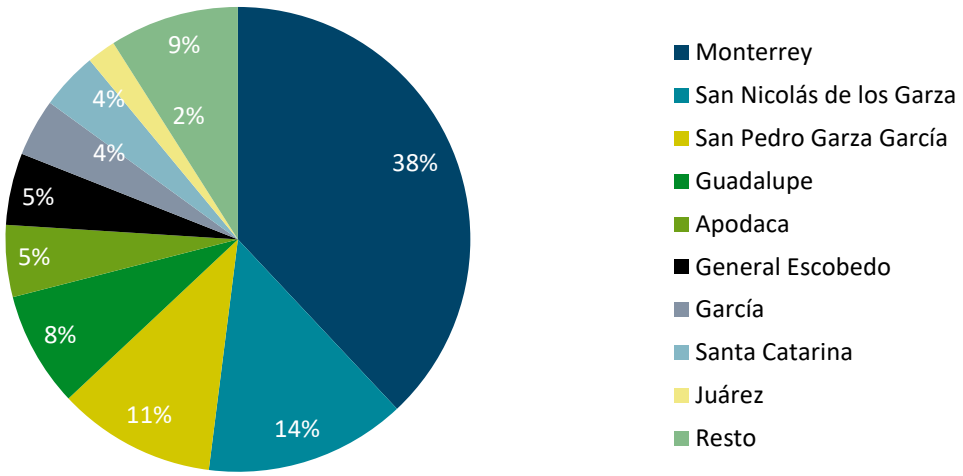
- Monterrey con un 38%,
- San Nicolás de los Garza con un 14 %,
- San Pedro Garza García con 11 % y
- Guadalupe con un 8 %.

Por otra parte, en el último año, **Nuevo León registró un total de 76 mil 930 hechos de tránsito, de los cuales el 71% fueron ocasionados por hombres, el 18.6 % por mujeres y el 10.3 se fugó.** El principal tipo de hecho de tránsito fue la colisión con otro vehículo automotor con un 72.8%, le sigue la colisión con un objeto fijo con 15.4% y en tercer lugar la colisión con motocicleta con un 4.6%.

Funding partners:

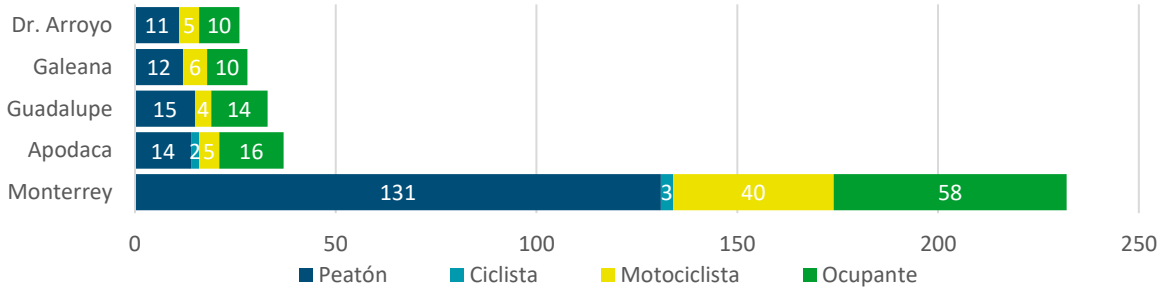
Implementing agencies:

Gráfico 8. Hechos de tránsito registrados en la Zona Metropolitana de Monterrey, 2017.



Fuente: Elaboración propia con base en Informe de Sobre la Situación de Seguridad Vial México 2017.

Gráfico 9. Municipios con mayor número de defunción según tipo de persona usuaria



Fuente: Elaboración propia con base en Informe de Sobre la Situación de Seguridad Vial México 2017.

Situación de violencia y percepción de inseguridad en el espacio y transporte públicos.

En el país, en Nuevo León y en su Área Metropolitana, la violencia contras las mujeres es una problemática social extendida y multidimensional que tiene distintas manifestaciones a nivel físico, sexual, psicológico, económico y que impacta negativamente a la salud pública, la seguridad, la economía y la estabilidad social general, así como el desarrollo personal y social de las mujeres. La violencia contra las mujeres ocurre tanto en el espacio público como privado y responde a arraigadas estructuras y normas sociales construidas con base en sexo y las

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

desigualdades y discriminación que sitúan a las mujeres en una posición de especial vulnerabilidad. Las consecuencias y costos de la violencia contra las mujeres impactan a nivel individual, pero también al interior de la familia, la comunidad y la sociedad en general durante generaciones. Por un lado, esta violencia tiene un impacto negativo en la calidad de vida, la participación en la sociedad y el bienestar de las mujeres violentadas y, en su forma más extrema, puede incluso culminar en la pérdida de su vida.

En México, el 66.1% de las mujeres de 15 años y más declaró haber enfrentado algún incidente de violencia económica, psicológica, física o sexual alguna vez en su vida. De igual forma, el 43.9% de las mujeres ha sufrido violencia por parte de su actual o última pareja, esposo o novio, a lo largo de su relación. Por su parte, **el 34.3% de las mujeres mexicanas afirmó haber experimentado violencia sexual en los espacios públicos o comunitarios**. Estos datos demuestran que la violencia contra las mujeres es un problema de grandes dimensiones y una práctica social ampliamente extendida en todo el país, incluyendo **el estado de Nuevo León y su Área Metropolitana, en donde se registra que un 59.3% de las mujeres han sido víctimas de algún tipo de violencia.**

La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2019, estima que la tasa de víctimas por cada cien mil habitantes en el estado de Nuevo León fue de 25 mil 776 hombres y 24 mil 553 mujeres. Uno de los delitos más frecuentes en el Estado de Nuevo León es el robo o asalto en calle o transporte público donde se dan de 5 mil 571 delitos de este tipo por cada 100 mil habitantes, es decir el 20 % del total de delitos que se cometen en esta entidad. Por otra parte, el 51.3 % de la población de la Zona Metropolitana de Monterrey se siente insegura en el transporte público. En términos de sexo, **las mujeres se sienten más inseguras que los hombres en el transporte público, el 55.1% de ellas piensan que sufrirán un delito contra un 42.2% de los hombres.**

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

PLAN DE ACCIÓN PARA INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE

A través de la matriz de análisis de la **"Metodología Simone"** para el ciclo de proyecto y del diagnóstico institucional para la elaboración, ejecución, operación y mantenimiento de proyectos de transporte, se desarrolló una matriz de evaluación que integra los 7 componentes de la metodología. Los resultados para la ciudad se pueden consultar de forma íntegra en el documento anexo en formato Excel, con extensión *.xlsx

Gráfico 10. Evaluación de proyectos de transporte con perspectiva de género a partir del ciclo de vida del proyecto de transporte

Fuente: elaboración propia a partir de la "metodología Simone"

Además de la descripción de cada etapa del proyecto y los componentes que presenta, la matriz de evaluación contiene los siguientes componentes que conforman el **plan de acción:**

Columna	Contenido
Etapa del proyecto, subetapas y acciones específicas	Describen las diferentes dimensiones de las fases de análisis, a través de los 7 componentes propuestos. Cada uno es subdividido en subetapas y acciones específicas que lo componen. Cada uno de estos elementos debe tener incorporada la perspectiva de género. En las columnas subsecuentes se muestra cómo y a través de qué podemos hacerlo.
Inclusión de la perspectiva de género	Descripción de qué significa incluir la perspectiva de género en el análisis o elaboración cada uno de los componentes del ciclo del proyecto y del diseño institucional
Documentación de referencia	Documentación oficial en la cual se puede ver reflejada la política pública de cada uno de los componentes del ciclo del proyecto y del diseño institucional.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Variables por ubicar y/o generar	Indica la información o data que debe considerarse para evaluar cada uno de los componentes y acciones por etapa.	
Situación óptima	Describe la situación ideal bajo la cual se incorpora la perspectiva de género sobre los componentes analizados.	
Existencia de la información	Refiere a la existencia de evidencia documental entregada por la autoridad competente para hacer la evaluación.	
Situación actual	Describe de forma general la situación actual en la que se encuentra el proyecto o política pública analizado.	
Bibliografía consultada	Se enuncian los documentos consultados para poder hacer la descripción de la situación actual.	
Evaluación	Escala de valores de evaluación cualitativa de la información presentada para la evaluación del proyecto:	
	☆☆☆☆☆	No existe información al respecto
	★☆☆☆☆	La información puede encontrarse parcialmente en algunos documentos, pero sin perspectiva de género o sin datos segregados.
	★★☆☆☆	La información y análisis aplican parcialmente la perspectiva de género o generación de datos segregados.
	★★★☆☆	Se ha comenzado a construir un proceso institucional para considerar la perspectiva de género a través de diagnósticos y estudios preliminares.
	★★★★☆	Se muestran avances importantes de ajuste en aplicación la perspectiva de género en los análisis, procedimientos y resultados como criterio.
	★★★★★	Se aplica la perspectiva de género en los análisis, procedimientos y resultados como criterio relevante
Recomendación	Recomendaciones generales para poder dar el siguiente paso en la incorporación de la perspectiva de género de acuerdo con la situación actual evaluada.	
Objetivo	Se define de forma general el objetivo de la recomendación, vinculándolo hacia la integración de las variables de evaluación mencionadas con anterioridad.	
Quién planifica	Instituciones y/ u organismos encargados de la planificación de las acciones y/o recomendaciones para el avance en la incorporación de la perspectiva de género.	
Quién implementa	Instituciones y/ u organismos encargados de la planificación de las acciones y/o recomendaciones para el avance en la incorporación de la perspectiva de género.	
Semáforo de oportunidad	Semáforo para identificar el grado de oportunidad que representa la recomendación con respecto al estado actual y a la evaluación realizada de la información disponible.	
	Negro:	No existe y es urgente
	Rojo:	No existe, pero no es urgente
	Amarillo:	Existe, pero tiene dificultades de implementación
	Verde:	Existe y se implementa
Dificultades posibles	Posibles dificultades identificadas para la implementación de la recomendación**.**	

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CIFF CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

Recomendaciones específicas del Plan de Acción para las 7 etapas del proyecto de transporte Zona Metropolitana de Monterrey

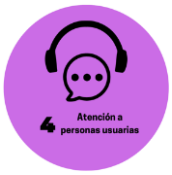
De acuerdo con las valoraciones presentadas a detalle en el archivo anexo que contiene la totalidad de la matriz de evaluación, presentamos a continuación las principales recomendaciones por grupo de componente en las siete (7) etapas del proyecto.

Componentes	Recomendaciones generales
Criterios de selección y definición del proyecto de transporte	Analizar los usos de suelo predominantes en los corredores considerando las implicaciones para la movilidad y experiencia de viaje de las mujeres, niños, niñas, personas con discapacidad y personas adultas mayores. Desarrollar al menos 3 escenarios de alternativas para la toma de decisión final. Desarrollar una base de criterios de evaluación para los proyectos de transporte que contengan como base: factibilidad técnica, financiera, jurídica, social, política con la aplicación transversal de la perspectiva de género. Incorporar a la justificación y elección del proyecto los criterios con perspectiva de género que se utilizaron para la toma de decisión, así como el peso de las variables otorgadas por los actores participantes.
Diseño y planificación del proyecto	**Mejoramiento del diseño urbano**
	Realizar una revisión y/o evaluación de los procesos de implementación de los instrumentos de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS), considerando evaluar supuestos como: valor del suelo, aspectos culturales de la vivienda unifamiliar, capacidad de adquisición de viviendas, efectividad de instrumentos de transformación o regeneración urbana.
	Infraestructura para la operación e integración urbana
	Identificar los elementos básicos que de acuerdo con la normativa de señalización que deben colocarse en a lo largo de los corredores, así como revisar que la iconografía utilizada no contenga elementos sexistas o discriminatorios-. Incluir en las Normas Técnicas de Diseño Urbano vigentes y/o fortalecer los siguientes apartados: arbolado, espacios de descanso en los trayectos, iconografía no sexistas e iluminación. Asegurarse que en los proyectos ejecutivos se consideren las Normas Técnicas de Diseño de Banquetas y Ciclovías, así como su adopción y adaptación a las normas y/o reglamentos locales para facilitar su institucionalización. Incluir y/o fortalecer en las Normas Técnicas de Diseño Urbano vigentes los siguientes apartados: arbolado, espacios de descanso en los trayectos, iconografía no sexistas e iluminación.

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

	Tipo de servicios de transporte y modalidad de operación
	Realizar encuestas de servicio durante el inicio de operación del corredor, para conocer las necesidades de viaje de las personas usuarias con respecto a la oferta de servicios propuestos. Revisar jurídicamente el procedimiento mediante el cual las personas usuarias puedan aportar información sin que se vulneren su derechos y que le den certeza del uso específico de la información (protección de datos)
	Tecnología vehicular y apoyo a la vigilancia y atención a la violencia en el transporte público
	Incorporar en el redimensionamiento de flota (por temas de salud debido a la pandemia), las condiciones de aglomeración que impactan la calidad del viaje de las mujeres y mejorarla. Incorporar en el análisis de las tipologías de flota vehicular, los conceptos básicos de seguridad y vigilancia que ayuden a implementar acciones de prevención y atención a la violencia de género en el transporte público.
	Socialización
	Realizar auditorías y recorridos con mujeres para conocer los puntos percibidos como inseguros. Establecer un órgano de control y participación ciudadana para el seguimiento a la obra púbica y la ejecución del proyecto.
Ejecución, operación, mantenimiento y evaluación	**Ejecución**
	Revisión de las condiciones de trabajo solicitadas en los contratos de obra pública. Desarrollo de cursos de capacitación y sensibilización sobre la violencia contra las mujeres para empresas constructoras participantes en el proceso de obra pública Desarrollo del Protocolo de atención para casos de acoso y violencia sexual en el espacio público, con especial atención a las zonas inmediatas y de acceso a las obras públicas en construcción.
	Operación y mantenimiento
	Revisión de las condiciones de trabajo solicitadas en los contratos de operación, vigilancia y atención a personas usuarias en el transporte púbico.
	Evaluación

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

		Elaborar y sistematizar la evaluación constante de la calidad del servicio en el sistema de transporte. Elaborar y sistematizar la evaluación constante de la incorporación de la perspectiva de género en todas las fases del ciclo de vida del proyecto y su diseño institucional.
	**Atención a las personas usuarias**	**Seguridad**
		Fortalecer las campañas de seguridad vial a lo largo de los corredores de transporte.
		Sensibilización sobre el trabajo de cuidado
		Desarrollar campañas constantes para sensibilizar a la ciudadanía sobre el trabajo del cuidado, la movilidad del cuidado y el reparto equitativo de éste y el trabajo del hogar.
		Prevención de la violencia sexual
		Elaboración periódica de encuestas de percepción de seguridad para las mujeres en el transporte público. Medir resultados para la correcta evaluación y ajuste de las estrategias y programas. Fortalecer las campañas y cursos de capacitación para la implementación del protocolo, ampliando la oferta y dando a conocer a la ciudadanía la forma de poder acceder a la justicia en caso de ser víctimas de acoso o violencia sexual en el transporte público.
	Marco Legal y Normativo	Armonización entre instrumentos normativos en materia de legislación para la erradicación de la violencia contra las mujeres y legislación para el transporte público. En materia de transporte público, es necesaria la alineación normativa de sus leyes, reglamentos y demás instrumentos para la incorporación del reconocimiento de la violencia contra las mujeres (acoso sexual, abuso sexual, violación), de manera que puedan diseñarse e implementarse criterios de investigación, atención y contención ante situaciones de acoso, protocolos de actuación, esquemas de capacitación y medidas de prevención de violencias teniendo como objetivo final su erradicación. Establecer mecanismos de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de las acciones establecidas en la normatividad local, junto con el monitoreo de las condiciones actuales a partir de la creación de indicadores de evaluación de la calidad del servicio del transporte para las personas con discapacidad y su movilidad en el espacio público y servicios conexos del transporte (terminales)

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

6 Financiamiento para incluir la PDG	**Financiamiento con perspectiva de género**	Integrar en la metodología de análisis para el diagnóstico base de oferta-demanda de transporte necesario para la modelación y posterior análisis de factibilidad, criterios de movilidad de cuidado y no sólo enfocarse en actividades productivas (trabajo y escuela), de manera que la modelación de la propuesta de transporte salga del diseño tradicional y sea inclusiva e innovadora para con la movilidad del cuidado.
7 Diseño Institucional y operacional	**Diseño Institucional y operacional**	**Instituciones que parcticipan en el ciclo de vida del proyecto**
		Instaurar como práctica periódica la recopilación de estadísticas y registros con información desagregada por sexo, con especial énfasis en aquellas áreas y dependencias relacionadas directamente con la atención de la violencia contra las mujeres y la procuración de justicia. Realizar la alineación de los instrumentos de planificación de la acción pública (programas sectoriales, institucionales, regionales de gobierno) en la incorporación de estrategias de igualdad de género, prevención, atención y contención de la violencia contra las mujeres y acceso a la justicia en los ámbitos de seguridad pública, transporte, desarrollo urbano y ordenamiento territorial, hacienda pública, desarrollo social e igualdad entre mujeres y hombres principalmente. Desarrollar periódicamente encuestas de percepción respecto a los servicios de atención que reciben las mujeres, especialmente en aquellas áreas que realizan atención de mujeres víctimas de violencia: transporte y espacio públicos, procuración de justicia, destacando la información otorgada, el (los) servicio(s) recibidos, el lugar de atención, el lenguaje utilizado, el seguimiento y la resolución del incidente Crear y/o fortalecer los procesos del registro de denuncias de violencia contra las mujeres en el transporte y espacio públicos.
		Participación de las mujeres en la estructura organizacional
		Promover procesos de contratación y de promoción para las vacantes disponibles en la Secretaría de Transporte con PEG, en dónde desde el anuncio del puesto vacante se haga hincapié en los conocimientos requeridos para el puesto y evitar el uso de connotaciones que inhiban la participación de las mujeres, utilizando un lenguaje incluyente y no sexista. Procurar la distribución de las mujeres en vacantes de puestos directivos, evitando la asignación tradicional (administrativos). Revisar la estructura de los rangos de puestos en la programación anual del presupuesto de la Secretaría de Transporte. Asegurar la participación en igualdad de condiciones de las mujeres en la representación de la dependencia en conferencias, congresos o actividades profesionales.
		Condiciones laborales
		En casos de la promoción de un puesto vacante, garantizar que la descripción de la plaza y del perfil del puesto se realice de forma que

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

	no se promocionen esquemas tradicionales de desempeño y/o estereotipos asociado al género. Además, de que se difunda la vacante entre el personal de la institución, facilitando la posibilidad de acceder el puesto en caso de que se cumpla con el perfil requerido. Establecer procedimientos de inducción al puesto promovido. Definir como política de la institución la ocupación de hombres y mujeres en puestos que no promocionen funciones partir de estereotipos de género relacionadas con el desempeño, con el fin de que exista una distribución equitativa entre hombres y mujeres en todos los niveles. Determinar en los manuales organizacionales los niveles de educación, experiencia, habilidades, disponibilidad para viajar entre otras características que sean necesarias para el puesto. Reforzar los diagnósticos de la cultura institucional y el ambiente laboral para identificar prácticas y expresiones de violencia contra las mujeres en el ámbito laboral, de manera que puedan realizarse las acciones pertinentes para erradicar, revenir, atender y dar seguimiento.
	Acciones para crear entornos laborales seguros para las mujeres
	Reforzar los diagnósticos de la cultura institucional y el ambiente laboral para identificar prácticas y expresiones de violencia contra las mujeres en el ámbito laboral, de manera que puedan realizarse las acciones pertinentes para erradica, atender y dar seguimiento. Promover un ambiente sin discriminación ni violencia, en términos del uso del lenguaje y cero tolerancia a bromas y comentarios sexistas entre el personal, evitando la utilización de lenguaje obsceno que pueda crear un ambiente de trabajo desagradable. Generar compañas de difusión de cero tolerancia al hostigamiento sexual, incluyendo una herramienta de "violentómetro" sobre violencia laboral y las sanciones que desde el Código Penal local se imponen al respecto. Determinar procedimientos claros de sanción para casos de hostigamiento sexual y acoso sexual, que incluya mecanismos de investigación para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres, en conjunto con la profesionalización del personal a cargo del procedimiento y la difusión del mismo. Reforzar y continuar con las capacitaciones, talleres y cursos sobre perspectiva de género y prevención de la violencia contra las mujeres

CONCLUSIONES

Zona Metropolitana de Monterrey · Rutas Alimentadoras al Metro Línea 3

Hablar de políticas con perspectiva de género se asocia primordialmente a las políticas encabezadas, diseñadas e instrumentadas por los Institutos o Secretaría de la Mujer, o recientemente de la Igualdad Sustantiva entre Hombres y Mujeres. Cuando hablamos de políticas de transporte con perspectiva de género, entonces viene a la mente la atención a

Funding partners:
Implementing agencies:

los problemas de acoso y violencia sexual en el transporte público, el uso de asientos segregados o de vagones o sectores exclusivos para mujeres. Sin embargo, la incorporación de la perspectiva de género a los proyectos de transporte va más allá de la atención a la violencia que vivimos las mujeres en el espacio público.

Con un análisis feminista de las condiciones estructurales que llevan a las mujeres a tener necesidades, patrones y experiencias de viaje distintas, desarrollamos la **"Metodología Simone: hacia un transporte con perspectiva de género",** donde analizamos los componentes del ciclo de vida de un proyecto de transporte, así como el diseño institucional de quienes participan en el diseño, implementación y operación de las políticas públicas de transporte. Es tan importante analizar la incorporación de las necesidades, voces y experiencias de las mujeres en el diseño de los proyectos como de la participación de las mujeres en las instituciones que diseñan e implementan estos proyectos.

Para la **Zona Metropolitana de Monterrey**, se analizó el proyecto de 3 corredores de transporte eléctrico, planificados para dar alimentación al sistema de transporte masivo Metro, en su línea 3. Aun cuando el proyecto se encuentra en fase de elaboración y definición de elementos importantes para su operación, la valoración del contexto institucional y operacional en torno a los proyectos de transporte en la zona metropolitana nos llevó a identificar algunos avances importantes:

1. La incorporación del levantamiento de **datos de viaje segregados por sexo y motivo de viaje**, incluyendo motivos asociados al cuidado y no solo a actividades consideradas productivas como trabajo o estudio, **comienza a ser una constante en el ejercicio estadístico en Nuevo León y sus municipios**.
2. Desde la visión urbana, se identifican algunos instrumentos de desarrollo urbano que promueven acciones como densificar los usos del suelo a lo largo de corredores de transporte. Aunque su efectividad se ha cuestionado por la misma autoridad, **se ofrece como un área de oportunidad para evaluar la incorporación de la perspectiva de género a los usos de suelo más particulares**, como los dedicados al cuidado y su función como elementos de proximidad a los lugares donde tienen más demanda, ya sea cerca de los hogares o centros de trabajo.
3. **La transformación y modernización paulatina del sistema de transporte ha hecho que los vehículos sean cada vez más accesibles**. Aun sin que esto sea producto de un análisis con perspectiva de género, facilita el movimiento de mujeres y personas cuidadoras. El reto más relevante en este punto es incluir las intervenciones de obra pública que faciliten y mejoren la llegada, ascenso y descenso de los vehículos, así como asegurar trayectos seguros y accesibles para todas las personas.
4. Al reconocer la perspectiva de género como una dimensión de atención a la violencia contra las mujeres y niñas, **se presentan avances en la definición de protocolos de atención a eventos de acoso y violencia sexual contra mujeres y niñas**. El avance se presenta en la capacitación a personas conductoras, mismo que debe ser ampliado y replicado de forma más transversal a lo largo de los diferentes componentes el ciclo de vida del proyecto
5. Con los instrumentos normativos actuales, el reto se presenta en la implementación local de los mismos, un periodo que se encuentra aún en fases muy tempranas. La implementación y los impactos esperados son difíciles de medir y de dar seguimiento con acciones que aún no se incorporan al quehacer institucional y de toma de decisiones. Mientras que la perspectiva de género siga viéndose como un nicho de

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

oportunidad y no como una dimensión obligatoria para lograr otorgar acceso a derechos humanos, su incorporación institucional seguirá siendo lenta.

Algunas áreas de oportunidad que se identificaron son:

- Es necesario llevar la perspectiva de género **más allá de los datos segregados, encontrando también diferentes variables de correlación que expliquen y muestren la experiencia integral del viaje de las mujeres por la ciudad**, entendiendo la dimensión estructural que desde los roles de género se ven reflejados en el diseño y operación de nuestras ciudades y abriendo la oportunidad para Nuevo León de ser pioneros en una nueva forma de planificar e implementar el transporte público.
- Reducir esta brecha es posible a través de la socialización de los proyecto, pues de ella se derivan líneas exploratorias para el monitoreo y la evaluación de la calidad del servicio del transporte, al **hacer partícipe a todas las personas en el ciclo de proyecto y propiciar mecanismos de comunicación y retroalimentación, que en el mediano plazo se reflejarán en la percepción de seguridad** con respecto al sistema de transporte y el entorno urbano inmediato.
- Las instituciones dedicadas a las políticas y a las operación del transporte, siguen siendo áreas de trabajo dominadas por hombres en la toma de decisiones principales. A pesar de que la participación de las mujeres va en aumento, aun no se garantiza la paridad, así como una visualización sobre la transversalidad de la perspectiva de género más allá de las acciones de atención a la violencia sexual. **El gran reto es tener instituciones con igualdad sustantiva y condiciones laborales que permitan el equilibrio de la vida laboral, reproductiva y personal, en una sociedad que tiene como meta la igualdad en la participación de las labores de cuidado.**

Luego de la revisión de la incorporación de la perspectiva de género en el diseño y operación de proyectos de transporte a través de la “Metodología Simone”, se pudo constatar que **el diseño y la operación de proyectos de transporte requieren nuevos criterios de análisis para la toma de decisiones, basadas en la inclusión de otras necesidades de movilidad y transporte como lo precisan las mujeres, niñas, niñas, personas mayores y con discapacidad**.

Es fundamental ampliar la visión desde lo cuantitativo a lo cualitativo en el diseño y planificación de los proyectos urbanos, especialmente en los proyectos de transporte, de manera que se **generen métricas, lineamientos de diseño y criterios técnicos basados en esta visión ampliada.**

Por último, el gran reto en la administración pública con respecto a la incorporación de la PEG en proyectos de transporte se encuentra en dos dimensiones: en **lograr una estructura organizacional que se apropie de la perspectiva de género como parte de su cultura institucional, de forma que tenga la capacidad para generar proyectos sensibles a las necesidades de las mujeres Y en transitar del diseño conceptual de la reglamentación** de la política pública que se refleja en leyes, códigos, normas y reglamentos, **a su efectiva implementación y, por lo tanto, al impacto positivo en la calidad de vida de las mujeres, niñas y adolescentes.**

Funding partners:
Federal Ministry for Economic Cooperation and Development
CHILDREN'S INVESTMENT FUND FOUNDATION
UK Government
USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE
Implementing agencies:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
C40 CITIES

BIBLIOGRAFÍA

Asociados, F. O. y. (2012). Análisis Costo Beneficio de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

C40 Cities Finance Facility. (2020). Diagnóstico de la Situación Actual: Corredores de Transporte Público Eléctrico en Monterrey, México.

C40 Cities Finance Facility. (2020). Diseño Funcional y Operacional de elementos Fundamentales: Corredores de Transporte Público Eléctrico en Monterrey, México.

Código Penal para el Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, Última reforma 02 noviembre 2020 http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/pdf/CODIGO%20PENAL%20PARA%20EL%20ESTADO%20DE%20%20NUEVO%20LEON.pdf

Corres, Dana. «*Lineamientos para desarrollar un Plan de acción de Género para el Eje 8 Sur*». C40 Cities Finance Facility (CFF), México, octubre de 2018.

Gobierno del Estado de Nuevo León. Página Oficial, https://www.nl.gob.mx

Granada, Isabel, Anne-Marie Urban, Andrea Monje, Paola Ortiz, Daniel Pérez, Laureen Montes, y Alejandra Caldo. «*El porqué de la relación entre género y transporte | Publications*». Banco Interamericano de Desarrollo, 2015. Recuperado de https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf.

H. Ayuntamiento de Monterrey. (2014). Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Monterrey 2013-2015.

INEGI. «*Encuesta Intercensal 2015*». Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México 2015.Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados.

INEGI. «*Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana. ENSU*». México, 2020. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/.

INEGI. «*Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública. ENVIPE*». México, 2019. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/.

INEGI. «*Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH)*». México, 2016. Recupado de https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2016/.

Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. (2012). Estudio de diagnóstico de necesidades, retos y obstáculos de las (os) usuarias (os) del transporte público de la zona metropolitana de Monterrey. http://cedoc.inmujeres.gob.mx/ftpg/NL/NL_MA16_estudio_dx_movilidad_urbana_2012.pdf

Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. (2017). Programa Estatal para la Igualdad entre Hombres y Mujeres 2016-2021. https://www.nl.gob.mx/sites/default/files/programa_igualdad.pdf

ITDP. (2020). Diseño conceptual de 3 corredores.

Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, Última Reforma 20 diciembre 2019 http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_asentamientos_humanos_ordenamiento_territorial_y_desarrollo_urbano_para_el_estado_de_nuevo_le/

Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores en el Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, Última reforma 29 enero 2020. http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/pdf/LEY%20DE%20LOS%20DERECHOS%20DE%20LAS%20PERSONAS%20ADULTAS%20MAYORES.pdf

Ley de Movilidad Sostenible y Accesible para el Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, Última reforma 01 junio 2020. http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_movilidad_sostenible_y_accesibilidad_para_el_estado_de_nuevo_leon/

Ley del Servicio Civil del Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, Última reforma 02 noviembre 2020. http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_movilidad_sostenible_y_accesibilidad_para_el_estado_de_nuevo_leon/

Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, Última reforma 18 octubre 2019 http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_para_la_igualdad_entre_mujeres_y_hombres_del_estado_de_nuevo_leon/

Madariaga, I. (Ed.), Roberts, M. (2013). *«Fair Shared Cities».* London: Routledge, https://doi.org/10.4324/9781315581835

Mika Kunieda, G. A. (2007). Género y Transporte Urbano : Inteligente y Asequible. Gtz, 54.

Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León. https://www.nl.gob.mx/sites/default/files/proyecto_norma_tecnica_estatal_de_aceras_de_nuevo_leon.pdf

ONU Mujeres Guatemala. «Profundicemos en términos: Guía de terminología y uso de lenguaje no sexista para periodistas, comunicadoras y comunicadores», 2016. Recuperado de http://onu.org.gt/wp-content/uploads/2017/10/Guia-lenguaje-no-sexista_onumujeres.pdf.

ONU Mujeres. (2019). Diagnóstico y Documento del Programa Acoso Sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey. https://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2019/04/diagnostico-y-documento-de-programa-monterrey

Programa Estatal para la Igualdad entre Mujeres y Hombres 2016-2021. Instituto Estatal de las Mujeres, Sin fecha de publicación, Recuperado en octubre 2020. https://www.nl.gob.mx/sites/default/files/programa_igualdad.pdf

Proyecto de Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León. Proyecto de Reglamento en proceso de elaboración. https://www.nl.gob.mx/convocatorias/consulta-publica-proyecto-de-reglamento-de-la-ley-de-movilidad-sostenible-y

Secretaría de Finanzas y Tesorería. Sistema de Evaluación de Desempeño (PdR-sSED) 2020. http://pbr-sed.nl.gob.mx

Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León. Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León. Remuneraciones, septiembre 2020. http://transparencia.nl.gob.mx/site/consulta?fi=MjAxNy03LTE=&ff=MjAyMC0xMC0yOA==&dep=QUVUTkw=

Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León. Página Oficial, http://transparencia.nl.gob.mx/site/consulta?fi=MjAxNy03LTE=&ff=MjAyMC0xMC0yOA==&dep=QUVUTkw=

Sistema Metrorrey. https://www.nl.gob.mx/metrorrey

Zucchini, Elena. «Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid». Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, España 2015.

ANEXOS

Anexo A: Documentación requerida para la investigación documental

Objetivo: Obtener los normas, manuales, datos, documentación y procesos de toma de decisión documentados para la elaboración, ejecución, mantenimiento y evaluación del proyecto.

Favor de colocar la información que corresponda a su ciudad.

Proyecto a implementar:	
Fase del proyecto:	
Institución promovente	
Institución de planeación	
Institución ejecutora de obra pública	
Organismo Operador	
Institución de atención a la violencia contra las mujeres	

Información estadística básica

Tema	Información	Marcar si aplica
General	Caracterización de la zona de estudio del proyecto	
Documentos normativos	Legislación de Desarrollo Urbano	
	Legislación de Movilidad y Transporte	
	Legislación de Prevención de la Violencia contra Mujeres	
	Legislación de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes	
	Alertas de Violencia de Género (si están declaradas)	
Desarrollo urbano	Programa Municipal de Desarrollo Urbano o Programa de Desarrollo del Centro de Población (Vigente)	
	Plan Parcial de Desarrollo Urbano (o similar) para el área de aplicación	
	Plan Parcial de Desarrollo Urbano o similar / Estudios de marginación urbana (o similares)	
	Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMUS) o similar	
	Programa Sectorial de Movilidad y/o Transporte	
	Documento de política pública de transporte del Estado	
Proyectos urbanos	Plan Parcial de Desarrollo Urbano (o similar) para el área de aplicación	
	Proyecto Urbano del proyecto	
	Proyeccto de iconografía del proyecto	
Seguridad Vial	Bases de datos locales sobre accidentes viales, sobre todo lesiones y muertes derivados de ellos y sus impactos en mujeres o poblaciones sobre las que recae su cuidado	
Trabajo no remunerado	Encuesta sobre el trabajo no remunerado (Local)	
Diseño y planificación del proyecto	PIMUS o similar	
	Estadísticas para el diseño del proyecto de transporte: EOD o ajustes similares	
	Proyecto técnico para la operación de servicios de transporte	
	Modelo de operación. Factibilidad Operativa	
	Estudio de factibilidad de la flota de transporte	
	Análisis Costo - Beneficio del Proyecto	
Operación	Modelo de contrato de concesión / Legislación sobre los contratos de concesión	
	Proceso de acreditación como persona operadora de transporte público, las capacitaciones que deben cubrir y sus temas, y el listado de sanciones para	

	identificar aquellas relacionadas con violencia contra las mujeres en el transporte público.
	Manuales de Organización y Capacitación para la operación de transporte
Proyectos urbanos	Plan Parcial de Desarrollo Urbano (o similar) para el área de aplicación
	Proyecto Urbano del proyecto
	Proyeccto de iconografía del proyecto
Seguridad para mujeres en el espacios público	Encuestas locales sobre violencia y acoso sexual en el espacio público
	Análisis de seguridad en el espacio público y el transporte para las mujeres
	Protocolos de atención a la violencia contra las mujeres en el transporte
	Diagrama de flujo del sistema de acceso a la justicia para denuncias de acoso y violencia sexual en el transporte público
Diagnóstico institucional	Organigrama detallado, por institución participante (ver cuadro inicial de este documento)
	Listado general del personal (sexo, edad, posición en el organigrama, antigüedad, nivel de estudios)
	Reglamento Interno de Trabajo
	Modelo de contrato de trabajo por puesto
	Manual para Contratación de personal, cuestionarios de evaluación, etc.
	Listado de salarios de servidores y servidoras públicas. Nivel de remuneración por sexo
	Condiciones de horarios de trabajo por puesto
	Procesos para permisos de entradas o salidas anticipadas o postergadas, permisos de trabajo, etc. (Tiene el objeto de facilitar las necesidades de actividades de cuidado)
	Manual para procesos de cese de trabajo del personal, cuestionarios de evaluación, estadísticas institucionales, etc.
	Manual o procedimientos para corrimientos laborales
Aspectos institucionales en perspectiva de género	Ejemplos de comunicación institucional para evaluar el uso de la perspectiva de género.
	Lineamientos de comunicación para el uso de lenguaje incluyente"
	Programas y Materiales Didácticos de Cursos de Capacitación en Perspectiva de Género
	Política de licencias de maternidad y paternidad
	Existencia de Lactarios, guarderías, cambiadores en baños

Anexo B: Entevistas con autoridades encargadas de proyectos de transporte

Objetivo de la reunión: Conocer el contexto del proyecto, las expectativas desde la autoridad promotora y los impactos que se quieren alcanzar con la Plan de acción

Tema	Actividad	Preguntas
General	Mapeo general del proyecto. El objetivo es conocer los antecedentes del proyecto, las expectativas del mismo así como de la aplicación del Plan de acción para el gobierno local	Antecedentes del proyecto: Decisiones sobre el proyecto, alcances y expectativas de operación
		¿Qué espera la ciudad del Plan de acción de Género?
		¿Qué acciones de género se han tomado en las distintas secretarías o programas? No importa que no sean directamente relacionadas con este proyecto. Pueden servir de antecedente.
Mapeo de actores	Identificar los agentes implicados en el contexto social, de diseño y operación del proyecto	¿Qué secretarías/instituciones inciden en la planificación del proyecto?
		¿Qué instituciones serán encargadas de la operación?
		¿Qué incidencia tienen las secretarías de la mujer y/o símiles en las secretarías que planifican y operan el proyecto de transporte?
		¿Cuáles son los probables bloqueos o reticencias al proyecto?
Lista de elementos a revisar	Lista técnica, legal y adminsitrativa de datos necesarios para la elaboración del diágnostico.	Estudios técnicos disponibles para consulta: Planificación y operación de proyecto
		Proyectos de infraestructura, equipamiento e intervención del espacio púbico a lo largo del corredor
		Esquema propuesto para la operación del proyecto: Público / Privado / Tipo o modelo de contratación
		Requerimientos de tipo administrativo con perspectiva de género que se apliquen como condicionantes para la operación del corredor, ejemplo: cuota de mujeres conductoras, horarios para mujeres en la operación, facilidades para madres, solicitud de no existencia de medidas cautelares por violencia contra las mujeres, etc.
	CIERRE Y SIGUIENTES PASOS	

Solicitudes específicas:

- Legislaciones aplicables al proyecto en los siguientes temas:
- Desarrollo Urbano, Movilidad y Transporte
- Prevención de la Violencia contra las Mujeres, Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes
- Alertas de Violencia de Género (si aplica)
- Estudios y elementos estadísticos usados para la toma de decisiones del proyecto técnico-operativo y espacial
- Otros definidos durante la reunión

Anexo C: Cuestionario "La perspectiva de género (PEG) en las instituciones que intervienen en las políticas de transporte"

¡Hola! Muchas gracias por tu apoyo. A continuación encontrarás un cuestionario que nos permitirá generar un diagnóstico general sobre el estado de la perspectiva de género en la institución en la que colaboras. Realizamos distintas preguntas con el objetivo de conocer sobre los programas y proyectos al interior del organismo. Recuerda que éste es completamente anónimo, por lo que siéntete libre de contestar con toda honestidad.

*Obligatorio

General

1.Sexo * ***Marca solo un óvalo.***
1.1 Mujer
1.2 Hombre
1.3 Prefiero no decirlo

2.Año de nacimiento

3.¿A qué institución de la administración pública perteneces? *

4.¿De qué nivel de gobierno es la institución a la que perteneces? **Marca solo un óvalo.*
4.1 Municipal
4.2 Estatal
4.3 Metropolitano
4.4 Otro

Sobre formación y capacitación en género

Las siguientes preguntas se refieren a la capacitación que has recibido sobre género. Ésta puede ser sobre igualdad entre hombres y mujeres, sobre cómo evitar conductas que pongan en riesgo o violenten a las mujeres, sobre sensibilización en temas de género, etcétera.

5.¿Has recibido alguna vez capacitación, cursos básicos u orientación en género? * *Marca solo un óvalo.*
5.1 Sí
5.2 No
5.3 No recuerdo

6.¿Has recibido formación sobre género en los últimos dos años? **Marca solo un óvalo.*
6.1 Sí
6.2 No
6.3 Tal vez

7.¿Recibes capacitación sobre género actualmente? **Marca solo un óvalo.*
7.1 Sí
7.2 No
7.3 Tal vez

8. Si tu respuesta a la pregunta anterior fue "sí", puedes decirnos en qué consistió esa capacitación y si estás satisfecho o satisfecha con la formación que recibiste.

Sobre el conocimiento de igualdad entre hombres y mujeres

A continuación una serie de preguntas para saber cuál es tu conocimiento sobre la igualdad y el empoderamiento de las mujeres. Esto nos permitirá un diagnóstico general para poder incluir en actividades programáticas y proyectos.

9.¿Qué tan importante es la perspectiva de género y los derechos de las mujeres en tu trabajo diario? * *Marca solo un óvalo.*
9.1No es importante
9.2 Levemente importante
9.3 Es importante
9.4 Es muy importante
9.5 No lo sé

10.¿Qué tan importante es la perspectiva de género y los derechos de las mujeres en la institución en la que trabajas? * *Marca solo un óvalo.*
10.1No es importante
10.2 Levemente importante
10.3 Es importante
10.4 Es muy importante
10.5 No lo sé

11.¿Sabes que existen tratados internacionales y leyes que protegen los derechos de las mujeres? **Marca solo un óvalo.*
11.1 Sí
11.2 No
11.3 Tal vez

12.¿Entiendes la diferencia entre la transversalización de género y la representación de las mujeres? **Marca solo un óvalo.*
12.1 Sí
12.2 No

Sobre conocimiento y competencias en distintas líneas de acción

Para los siguientes procesos y habilidades, por favor indique su nivel deconocimiento y competencia marcando el recuadro correspondiente

En procesos de planificación

Con la finalidad de conocer cómo se integra la perspectiva de género en los procesos de planificación de las políticas públicas, por favor indique su nivel de conocimiento y competencia sobre los siguientes temas:

13.Marcos de análisis en género para aplicarse a proyectos y programas **Marca solo un óvalo.*
13.1 Carezco de conocimiento
13.2 Poseo algunos conocimientos
13.3 Puedo utilizar mis conocimientos en mi trabajo
13.4 Puedo liderar el trabajo en materia de género dentro del área

14.Entender y explicar datos con perspectiva de género y segregados por sexo *Marca solo un óvalo.*
14.1 Carezco de conocimiento
14.2 Poseo algunos conocimientos
14.3 Puedo utilizar estos conocimientos en mi trabajo
14.4 Puedo liderar estos trabajos dentro de mi área

15.Analizar una política pública o un programa desde la PEG *Marca solo un óvalo.*
15.1 Carezco de conocimiento
15.2 Poseo algunos conocimientos
15.3 Puedo utilizar estos conocimientos en mi trabajo
15.4 Puedo liderar estos trabajos dentro de mi área

16.Capacitar a otros y otras en la aplicación de la PEG en procesos de planificación interna *Marca solo un óvalo.*
16.1 Carezco de conocimientos
16.2 Poseo algunos conocimientos
16.3 Puedo utilizar estos conocimientos en mi trabajo
16.4 Puedo liderar estos trabajos

17.Desarrollar y aplicar estrategias que aborden las dinámicas de género en los procesos de planificación * *Marca solo un óvalo.*
17.1 Carezco de conocimientos
17.2 Poseo algunos conocimientos
17.3 Puedo utilizar estos conocimientos
17.4 Puedo liderar estos trabajos dentro de mi área

Planificación programática, de presupuestos e implementación de proyectos con PEG

Con la finalidad de conocer cómo se integra la perspectiva de género en los procesos de financiamiento e implementación de políticas públicas, por favor indique su nivel de conocimiento y competencia sobre los siguientes temas:

18.Utilizar los resultados de las investigaciones para definir programas o presupuestos con perspectiva de género *Marca solo un óvalo.
18.1 Carezco de conocimientos
18.2 Poseo algunos conocimientos para ello
18.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
18.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

19.Desarrollar programas, presupuestos o planes con perspectiva de género *Marca solo un óvalo.
19.1 Carezco de conocimientos
19.2 Poseo algunos conocimientos para ello
19.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
19.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

20.Introducir ajustes en las políticas y procesos internos de la institución para integrar la PEG dentro de nuestro trabajo *Marca solo un óvalo.
20.1 Carezco de conocimientos
20.2 Poseo algunos conocimientos para ello
20.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
20.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

21.Ejecutar programas con perspectiva de género según lo planificado, en consonancia con los objetivos temáticos o de la organización *Marca solo un óvalo.
21.1 Carezco de conocimientos
21.2 Poseo algunos conocimientos para ello
21.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
21.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

22.Transversalizar el género en todos los programas y proyectos *Marca solo un óvalo.
22.1 Carezco de conocimientos
22.2 Poseo algunos conocimientos para ello
22.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
22.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

23.Asignar recursos financieros y humanos a programas con PEG* Marca solo un óvalo.
23.1 Carezco de conocimientos
23.2 Poseo algunos conocimientos para ello
23.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
23.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

Gestión del conocimiento, comunicación y evaluación de la PEG

Con la finalidad de conocer cómo se integra la perspectiva de género en los procesos de comunicación y evaluación de las políticas públicas, por favor indique su nivel de conocimiento y competencia sobre los siguientes temas:

24.Supervisar y analizar los datos obtenidos segregados por sexo para dar seguimiento y avanzar en el programa o proyecto *Marca solo un óvalo.
24.1 Carezco de conocimientos
24.2 Poseo algunos conocimientos para ello
24.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
24.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

25.Supervisar los proyectos y campañas de comunicación para comunicar los resultados con PEG *Marca solo un óvalo.
25.1 Carezco de conocimientos
25.2 Poseo algunos conocimientos para ello
25.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
25.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

26.Capacitar a otras personas en el uso de datos segregados por sexo, su análisis, evaluación y seguimiento * Marca solo un óvalo.
26.1 Carezco de conocimientos
26.2 Poseo algunos conocimientos para ello
26.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
26.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

27.Elaborar documentos, reportes y recomendaciones sobre la PEG aplicada a proyectos o programas *Marca solo un óvalo.
27.1 Carezco de conocimientos
27.2 Poseo algunos conocimientos para ello
27.3 Puedo utilizar estos conocimientos para ello
27.4 Puedo liderar estos trabajos en mi área

Sobre relaciones públicas y asociaciones específicas que contribuyan con la PEG

Con la finalidad de conocer cómo se integra la perspectiva de género en los procesos de participación comunitaria y social en las políticas públicas, por favor indique su nivel de conocimiento y competencia sobre los siguientes temas:

28.Entender la importancia de las conexiones y relaciones con organizaciones, activistas, consultorías, socias en distintos ámbitos para incorporar la PEG en el área *Marca solo un óvalo.
28.1 Carezco de conocimientos

28.2 Tengo algún conocimiento
28.3 Puedo utilizar estos conocimientos
28.4 Puedo liderar estos trabajos

29.Capacidad para entablar coaliciones, colaboraciones y relaciones con organizaciones, activistas, consultorías y socias especializadas en la PEG *Marca solo un óvalo.
29.1 Carezco de conocimiento /facultades
29.2 Tengo algún conocimiento o falcultad
29.3 Puedo utilizar los conocimientos que tengo
29.4 Puedo liderar estos trabajos

Sobre el liderazgo de las mujeres

Dinos qué tan importante te resultan las siguientes aseveraciones, siendo el 5 lo más importante y 1 lo menos importante.

30.Colocar a las mujeres en el centro de las decisiones es importante para innovar y transformar realidades *Marca solo un óvalo.
Poco importante
30.1 - 1
30.2 - 2
30.3 - 3
30.4 - 4
30.5 - 5
Muy importante

31.Colocar a las mujeres en los puestos de toma de decisiones es importante para innovar y transformar realidades * Marca solo un óvalo
Poco importante
31.1 - 1
31.2 - 2
31.3 - 3
31.4 - 4
31.5 - 5
Muy importante

Sobre la PEG al interior de la institución

A continuación una serie de preguntas sobre el estado de la PEG dentro del organismo en el que colaboras. Cuando al interior de una organización se implementan acciones específicas en favor de las mujeres, es mucho más fácil establecer programas y acciones al exterior. Esta información nos permitirá elaborar un diagnóstico con recomendaciones más certeras y eficaces.

32. Tu institución cuenta con un protocolo para prevenir, atender, investigar y sancionar casos de acoso y hostigamiento sexual *Marca solo un óvalo.
32.1 Sí
32.2 No
32.3 No lo sé

33. Si la respuesta anterior fue "sí", danos tu impresión sobre ese protocolo *Marca solo un óvalo.
33.1 Se difundió y recibimos capacitación y sensibilización sobre el mismo
33.2 Se difundió, pero no se recibió capacitación ni se sensibilizó a todo el personal
33.3 No se difundió ni se capacitó
33.4 No aplica

34.Tu institución cuenta con un protocolo para prevenir, atender, investigar y sancionar casos de violencia laboral *Marca solo un óvalo.
34.1 Sí
34.2 No
34.3 No lo sé

35.Si la respuesta anterior fue "sí", danos tu impresión sobre ese protocolo *Marca solo un óvalo.
35.1 Se difundió y recibimos capacitación y sensibilización sobre el mismo
35.2 Se difundió, pero no se recibió capacitación ni se sensibilizó a todo el personal
35.3 No se difundió ni se capacitó
35.4 No aplica

Políticas para la conciliación de la vida laboral y personal

Finalmente, presentamos una serie de preguntas sobre las políticas institucionales para facilitar la conciliación de la vida personal y laboral, particularmente de las mujeres. Esta información nos permitirá elaborar un diagnóstico con recomendaciones más certeras y eficaces.

36.¿Tu institución respeta el tiempo mínimo otorgado por Ley en las licencias de maternidad? *Marca solo un óvalo.
36.1 Sí
36.2 No
36.3 No lo sé

37.Si tu respuesta a la pregunta anterior fue "sí", puedes decirnos cuánto tiempo se otorga en tu institución para la licencia de maternidad. ? *Marca solo un óvalo.
37.1 Sí, únicamente el tiempo dado por la Ley del Trabajo (14 semanas)
37.2 Sí, ofrecen más tiempo al dado por la Ley
37.3 En caso de adopción, dan las 6 semanas estipuladas por Ley (6 semanas)
37.4 En caso de adopción, dan más tiempo de las 6 semanas estipuladas por Ley
37.5 No aplica

38.¿Tu institución respeta el tiempo mínimo otorgado por Ley en las licencias de paternidad? *Marca solo un óvalo.
38.1 Sí
38.2 No
38.3 No lo sé

39.Si tu respuesta a la pregunta anterior fue "sí", puedes decirnos cuánto tiempo se otorga en tu institución para la licencia de paternidad. *Marca solo un óvalo.
39.1 Sí, únicamente el tiempo dado por la Ley del Trabajo (5 días)
39.2 Sí, ofrecen más tiempo al dado por la Ley
39.3 En caso de adopción, dan los 5 días estipuladas por Ley
39.4 En caso de adopción, dan más tiempo de los 5 días estipuladas por Ley
39.5 No aplica

40.¿La institución ofrece horarios flexibles? *Marca solo un óvalo.
40.1 Sí

40.2 No
40.3 No lo sé

41.¿La institución permite el trabajo desde casa o trabajo remoto (Home-office)? *Marca solo un óvalo.
41.1 Sí
42.2 No
42.3 No lo sé
42.4 Otro:

42.¿La institución ofrece algún esquema de permisos para poder realizar trabajos de cuidado de las personas dependientes como niños, niñas, adolescentes, personas adultas mayores y/o personas con discapacidad? * Marca solo un óvalo.
42.1 Sí
42.2 No
42.3 No lo sé

Condiciones de los espacios de trabajo

43.¿La institución cuenta con servicio de guarderías, ludotecas o espacios de cuidado de infantes? *Marca solo un óvalo.
43.1 Sí
43.2 No
43.3 No lo sé

44.¿La institución cuenta con espacios adecuados para la lactancia materna? * Marca solo un óvalo.
44.1 Sí
44.2 No
44.3 No lo sé

Prácticas de no discriminación

45.¿En tu proceso de contratación te preguntaron si te encontrabas embarazada o tenías planes de tener hijos/hijas en un futuro cercano? (solo mujeres) * Marca solo un óvalo.
45.1 Sí
45.2 No
45.3 Tal vez

46. ¿En tu proceso de contratación te preguntaron si tenías planes de tener hijos/hijas en un futuro cercano? *Marca solo un óvalo.
46.1 Sí
46.2 No
46.3 Tal vez

47. ¿Fuiste despedida o discriminada/violentada para renunciar cuando anunciaste en que trabajo que te encontrabas embarazada? (solo mujeres) *Marca solo un óvalo.
47.1 Si
47.2 No
47.3 No lo sé
47.4 Otro:

48.¿En tu institución las mujeres y los hombres ganan el mismo salario por el mismo puesto de trabajo? *Marca solo un óvalo.
48.1 Si
48.2 No
48.3 No lo sé

49.¿Tu institución cuenta de manera paritaria con mujeres en puestos directivos y de toma de decisión? *Marca solo un óvalo.
48.1 Si
48.2 No
48.3 No lo sé

50.Si tu institución tiene órganos de gobierno ciudadano ointerinstitucional como Consejos, Comisiones o Juntas de Gobierno, ¿estos cuentan de manera paritaria con mujeres? *
Marca solo un óvalo.
50.1 Sí
50.2 No
50.3 No lo sé

Gracias por tu colaboración

C40 CITIES FINANCE FACILITY