

**FONDO DEL SECRETARIO GENERAL PARA LA CONSOLIDACIÓN
DE LA PAZ**
(*Peacebuilding Fund*)



United Nations
Peacebuilding

DOCUMENTO DE PROYECTO PBF

País: El Salvador		
Título del proyecto: "Mujeres Libres de Violencia en el Transporte Público"		
Modalidad de proyecto PBF: PRF <input type="checkbox"/> IRF <input checked="" type="checkbox"/>		Fondo al que se asigna el financiamiento: <input type="checkbox"/> Country Trust Fund <input type="checkbox"/> Regional Trust Fund Nombre del Fideicomiso Receptor:
Organismos receptores (comenzando por las agencias receptoras), seguido por el tipo de organización: PNUD (UNDP) ONU Mujeres (UN Women)		
Socios de implementación de Gobierno y no Gubernamentales: <i>a. Gobierno Central</i> Ministerio de Relaciones Exteriores Ministerio de Justicia y Seguridad Pública con de la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil (PNC) <i>b. Gobiernos Locales</i> Alcaldía de San Salvador Alcaldía de Santa Tecla <i>c. Sociedad Civil</i> FUSADES (Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social) Automóvil Club de El Salvador (ACES) Voces Vitales Fundación Democracia, Transparencia y Justicia (DTJ) Cámara Americana de Comercio de El Salvador		
Fecha esperada de inicio del proyecto: diciembre 2019 Duración del proyecto (en meses): 18 meses Zonas geográficas para la implementación del proyecto: Municipios de San Salvador y Santa Tecla.		
Ventana de financiamiento prioritario del PBF <input checked="" type="checkbox"/> Gender promotion initiative <input type="checkbox"/> Youth promotion initiative <input type="checkbox"/> Transition from UN or regional peacekeeping or special political missions <input type="checkbox"/> Cross-border or regional project		
Presupuesto total aprobado por PBF (por organización receptora): ONU Mujeres: \$ 701,850.00 PNUD: \$798,150.00 Total: \$1,500,00.00 Otro tipo de financiamiento existente (monto y fuente): Presupuesto total del proyecto: \$1,500,000.00		
PBF 1er. desembolso (70%) ONU Mujeres: \$491,295 PNUD: \$558,705.00 Total: \$ 1,050,000.00	PBF 2do. desembolso (30%) ONU Mujeres: \$210,555.00 PNUD: \$239,445.00 Total: \$ 450,000.00	PBF 3do. desembolso () ONU Mujeres: \$NA PNUD: \$ NA Total: \$ NA

Dos-tres oraciones con una descripción breve y explicación sucinta de como el proyecto es sensible en el tiempo, catalítico y tolerante a los riesgos/innovador:

El proyecto busca reducir el acoso sexual y otras formas de violencia en las mujeres usuarias del transporte público. Las mujeres, por sus diferentes roles en la sociedad salvadoreña son las principales usuarias del transporte público, por ende, son las principales víctimas de la inexistencia de cultura de paz, convivencia y respeto en los espacios públicos, especialmente en el transporte público. Para cumplir su objetivo, se plantea una estrategia de implementación en tres dimensiones (i) el involucramiento de sociedad civil para la generación de soluciones (ii) el fortalecimiento de las instituciones nacionales y municipales para que cumplan su deber y (iii) la sensibilización de las y los usuarios que brindan y utilizan dicho servicio para que sean actores de cambio.

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

Resume las consultas del proyecto realizadas en el país y el proceso de endoso previo a su envío al PBSO, incluso a través del Comité Directivo del PBF en donde exista, incluyendo si sociedad civil y comunidades meta fueron consultados y como:

La Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social, FUSADES, realizó en el 2015 el estudio "Prevención del crimen en el transporte público" el cual tuvo como objetivo conocer el fenómeno del crimen en el transporte público en El Salvador, a fin de identificar soluciones preventivas que potencialmente puedan mejorar la seguridad y percepción de seguridad de los y las usuarias dentro del sistema.

El presente proyecto retoma los resultados de dicho estudio dado que para su elaboración se realizó una observación sistemática del transporte en San Salvador, así como grupos focales con los actores claves: usuarias y usuarios; motoristas; policías de seguridad pública y de tránsito, y propietarios de las empresas de transporte. En total, participaron 156 personas (101 hombres y 55 mujeres), en 21 grupos focales. La información recabada en este estudio es tomada como la línea de base de la iniciativa. Entre los principales hallazgos del estudio destacan "la percepción del sistema de transporte como caótico y competitivo. Las principales fuentes de desorden están relacionadas con el mecanismo de concesión de rutas, la mala condición de las unidades del transporte, las condiciones desordenadas de las paradas, la falta de cumplimiento de leyes y reglamentos, una vigilancia inadecuada de parte de las autoridades, el comportamiento inadecuado de los motoristas y, en algunos casos, de los mismos usuarios. De igual forma, se identificaron una serie de delitos que ocurren en buses y en paradas, los cuales son cometidos por una variedad de actores. Entre los principales delitos reportados destacan: el acoso sexual contra las mujeres, robos y hurtos a usuarios, extorsión a propietarios de unidades y confabulación entre operadores y delincuentes"¹.

Para dar seguimiento a las conclusiones y recomendaciones del estudio referido, se conformó la *Iniciativa por un Transporte Público Seguro*, (ITS) que es un conglomerado de organizaciones de sociedad civil, empresas privadas, banca salvadoreña, academia, cooperación internacional y usuarios del transporte público. Para la elaboración del presente proyecto, se tuvieron reuniones de trabajo con las organizaciones presentes en ITS, tanto las organizaciones sociales, como públicas, con el fin de actualizar, obtener información sobre la problemática y conocer los avances realizados.

Si bien, en El Salvador el problema del transporte público afecta a toda la población, se realizaron reuniones específicas con organizaciones de mujeres, donde participaron usuarias del transporte público y donde expusieron sus temores y estrategias para que las mujeres salvadoreñas cuenten con un transporte libre de violencia.

Adicionalmente se realizaron consultas con los alcaldes de las municipalidades de San Salvador y Santa Tecla, quienes con el fin de sumarse a la búsqueda de soluciones expusieron su disposición de apoyar con la puesta en marcha de iniciativas específicas para promover un transporte público seguro, las cuales puedan sumar como fondos de contrapartida, con el objetivo de formar parte de la solución que genere una sociedad más pacífica y libre de violencia hacia las mujeres.

También fue consultado el Gobierno Nacional, específicamente el Viceministerio de Transporte (VMT) y la Policía Nacional Civil (PNC)- División de Tránsito Terrestre. En El Salvador, la mala calidad del transporte público es un

¹<http://fusades.org/areas-de-investigacion/prevenci%C3%B3n-del-crimen-en-el-transporte-p%C3%BAblico-en-el-salvador>. Pág. 1

<p>problema de inseguridad ciudadana que atenta con los pocos espacios para reconstruir tejido social. Ambos entes la PNC y VMT juegan un papel determinante, ya que son los entes rectores de la normativa vial y son los primeros llamados a procurar su cumplimiento. Durante las reuniones manifestaron la necesidad de abordar este tema, así como disposición de apoyar el proyecto.</p> <p>El Ministerio de Relaciones Exteriores de El Salvador, también participó en el proceso de consulta como principal contraparte para Naciones Unidas en el marco de la gestión y firma del presente Documento del Proyecto.</p>	
<p>Marcador de Género del Proyecto <u>3</u> Especifique el % y \$ del monto total del proyecto que será destinado para actividades en la búsqueda directa de la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres: El 95% del presupuesto, \$1,425,000.00, será destinado para actividades de igualdad y empoderamiento de género para construir espacios públicos seguros en el transporte.</p>	
<p>Marcador de Riesgo del Proyecto: <u>2</u> El proyecto presenta riesgos medios para alcanzar las metas y resultados propuestos. Debido al proceso de consulta y que se trabajará en conjunto entre sociedad civil, gobiernos municipales, gobierno central y la cooperación internacional, centrándose en usuarios del sistema, se prevé que el proyecto se implemente sin ninguna eventualidad y más bien, que tenga altos potenciales y posibilidad catalizadora. Se considera que los riesgos podrán neutralizarse o minimizarse ya que se trabajara en conjunto entre sociedad civil, gobiernos municipales, gobierno central y la cooperación internacional, centrándose en usuarios del sistema</p>	
<p>Seleccione las Áreas Prioritarias del PBF que mejor resuma el enfoque del proyecto (seleccione SOLO una): <u>2.2</u> <u>Gobernabilidad Democrática</u></p> <p>Si aplica, resultado (s) del UNDAF al que el proyecto contribuye: 5- Entornos Seguros y Convivencia</p> <p>Si aplica, Objetivos de Desarrollo Sostenible a los cuales el proyecto contribuye: ODS 5: Igualdad de género y empoderamiento de la mujer ODS 10: Reducción de las desigualdades. ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas.</p> <p>Si aplica, Estrategia Nacional a la que el proyecto contribuye: El proyecto contribuye al Plan Cuscatlán, en específico a los ejes de seguridad, mujer, innovación y tecnología, e infraestructura.</p>	
<p>Tipo de entrega:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nuevo proyecto <input type="checkbox"/> Enmienda al proyecto</p>	<p>Si es una enmienda a un Proyecto, seleccione todos los cambios que aplican y provea una justificación:</p> <p>Duración de la extensión: <input type="checkbox"/> Duración adicional en meses (número de meses y nueva fecha de finalización): Cambios en los resultados/ enfoque: <input type="checkbox"/> Cambio en el presupuesto asignado entre los resultados o entre categorías presupuestarias si es más del 15%: <input type="checkbox"/> Presupuesto del PBF adicional: <input type="checkbox"/> Monto adicional por unidad receptora: USD XXXXX Breve justificación de la enmienda:</p>

ENDOSO DEL PROYECTO:

<p>Agencia receptora Georgiana Braga- Orillard Representante Residente PNUD</p> <p>Firma </p> <p>Fecha y sello <i>23 Sept 2019</i></p>	<p>Representante del Gobierno de la República de El Salvador Víctor Manuel Lagos Pizzati Encargado del Despacho Viceministro de Cooperación para el Desarrollo</p> <p>Firma </p> <p>Fecha y sello <i>23 SEP 2019</i></p>
<p>Agencia receptora Ana Elena Badilla Representante ONUMujeres</p> <p>Firma </p> <p>Fecha y sello <i>23 SEP 2019</i></p>	<p>Coordinador Residente del Sistema de Naciones Unidas en El Salvador, a.l. Andrew Stanhope</p> <p>Firma </p> <p>Fecha y sello</p>
<p>Oficina de Apoyo PBF Oscar Fernández-Taranco Peacebuilding Support Office, NY</p> <p>Firma </p> <p>Fecha y sello 19 November 2019</p>	

I. Contexto de construcción de paz y racionalidad para el apoyo por parte del PBF

- a) Breve resumen de los hallazgos del análisis de conflicto y como se relacionan con este proyecto, enfocándose en los factos que generan tensión/conflicto que el proyecto busca abordar y un análisis de los principales actores/ partes interesadas que tienen un impacto en o que son impactados por los factores impulsores que el proyecto tendrá como objetivo involucrar. Este análisis debe ser sensible a género y a edad.**

Entre los años 1980 a 1992 El Salvador vivió un conflicto armado que deja profundas secuelas en la sociedad salvadoreña. Con la firma de los Acuerdos de Paz en 1992, el país logra avanzar hacia una transición política que permitió la creación de condiciones para la construcción de un Estado democrático y significativos avances a nivel económico que impulsan el desarrollo del país, sin embargo, dichas transformaciones no lograron el fin de la violencia, la cual se transforma dando paso a diferentes expresiones de delincuencia y crimen organizado y generan espacios ingobernados, incapacidad de hacer cumplir la ley, proliferación de armas de fuego y una serie de agresiones que atentan contra la vida, la seguridad y la dignidad de las personas.

Durante el proceso de negociación de los Acuerdos de Paz se priorizó el cese del conflicto armado y desde ese entonces, se busca construir una paz sostenible. Sin embargo, la usencia de un proceso de justicia transicional y la poca participación de mujeres y jóvenes en la elaboración de políticas públicas y los diferentes acontecimientos desencadenaron un escenario de violencia crónica en el país que ha hecho largo este proceso. Se han realizado avances, pero falta un largo camino por recorrer. Reconocer las profundas raíces de la violencia permitirá que con esta iniciativa se desarrollen estrategias que posibiliten construir paz y rehabilitar espacios públicos seguros.

La violencia en El Salvador es un fenómeno multicausal que afecta el bienestar y desarrollo de la población en general, que afecta de manera diferenciada a las mujeres. La tasa por muertes violentas de mujeres del país en 2010-2017 fue de 13.5 por cada 100,000 habitantes, lo cual es superior a la tasa epidémica señalada por la Organización Mundial de la Salud, y equivalente a 2.9 veces la tasa latinoamericana y 6.1 veces la tasa global.

La información de denuncias de hechos de violencia en contra de las mujeres refleja que ésta ocurre a lo largo de todo su ciclo de vida ² y con una prevalencia diferenciada a la registrada entre los hombres. El Informe sobre el estado y situación de la violencia contra las mujeres en El Salvador 2018, muestra que 67 de cada 100 mujeres reportó haber sufrido alguna forma de violencia a lo largo de su vida, sin embargo, solamente 6 de cada 100 mujeres denunció el hecho o buscó apoyo.

La incidencia de violencia contra las mujeres reporta diferencias a nivel de rango de edad de las víctimas y lugar en el que ocurre. En el caso de la violencia sexual, aproximadamente 2 de cada 3 denuncias en el período 2016-2017 fueron de mujeres adolescentes (10 y 14 años) y jóvenes (de 15 a 19 años); la mayoría de los casos reportó como lugar de incidencia el domicilio particular y como segundo lugar de mayor incidencia el espacio abierto y transporte público ³. En el caso de la violencia física 71% de denuncias fueron de mujeres entre los 19 y 55 años, y la incidencia fue mayor en espacios abiertos y transporte público⁴.

En El Salvador, 90.1% de la población utiliza el transporte público. Un 69.9% de usuarios y usuarias percibe sentirse inseguro en el transporte público, siendo los lugares con mayor percepción de inseguridad los buses/microbuses (71.6%) y las paradas del transporte (71.3%)⁵. La mayoría de la población utiliza el transporte público es por necesidad, no por placer.

La encuesta sobre violencia contra las mujeres en el transporte público mostró que 54% de las mujeres ha sido víctima de violencia en el transporte público y 72.4% de víctimas eran mujeres adolescentes y jóvenes; la violencia más frecuente fueron violencia física (34%) y verbal (30%)⁶. Entre las conductas violentas más reportadas se mencionó el acercamiento físico indebido (11%), el contacto físico deliberado (9.8%), los comentarios obscenos (9.1%) y los tocamientos intencionales (8.4%). En datos recientes, 1 de cada 4 mujeres que ha manifestado haber sido víctima de agresiones sexuales o tocamientos, lo fue en el transporte público. El transporte público no es de calidad, en ese espacio la ciudadanía esta expuesta a accidentes, asaltos. Los principales actores que generan violencia contra la mujer en el transporte público son los pasajeros (55%),

²Cockburn, 2004 en PNUD y USAID, 2016.

³MJSP y Digestyc, 2018:81.

⁴MJSP y Digestyc, 2018:95.

⁵Digestyc, 2018

⁶Sitramss, 2016

cobradores (22%) y conductores (19%).⁷ En el presente año se han destacado además situaciones en que se roban unidades del transporte colectivo y se privan a mujeres que se trasladan en ellos para actos de violencia sexual. El derecho a la salud mental también está en juego por el nivel de miedo que conlleva usar las unidades de transporte público. El no usar el transporte público no es una opción, ya que, es la única alternativa de movilidad para un alto porcentaje de la población salvadoreña, para acceso a su vez a otros servicios y derechos humanos.

Según el informe del Secretario General (A/65/354–S/2010/466) existen prioridades recurrentes en países post-conflicto como El Salvador, entre los que figuran la inseguridad y el acceso a servicios que favorezca la participación de mujer en la consolidación de paz, así como la obtención equitativa de dividendos de esta. En este caso, “el acceso de las mujeres a los servicios se ve limitado, entre otros factores por la inseguridad física y las normas sociales discriminatorias. En las situaciones posteriores a conflictos, el riesgo de agresión sexual en la escuela o durante el desplazamiento hasta la misma es otro motivo para que sus padres excluyan a las niñas de la educación. La prestación de servicios deber abordar estos obstáculos, por ejemplo, proporcionando medios de transporte seguro”. Por ello insiste en la necesidad de reconocer amenazas particulares que enfrentan las mujeres después de los conflictos y atenderlas mediante medidas especiales que permitan entre otros detectar y prevenir la violencia.

Otros estudios cualitativos confirman que la violencia contra las mujeres, adolescentes y niñas en el transporte público es un hecho común en la que se involucra a pasajeros del sexo masculino y en ocasiones a operadores del servicio, específicamente cobradores y conductores⁸. La Encuesta Nacional de Violencia Contra la Mujer, solo 6 de cada 100 mujeres presentan denuncias, y las que lo hacen, acuden primeramente a la Policía Nacional Civil (PNC). Entre los motivos para no denunciar esta que no tenían un medio para movilizarse (47.8%), pensaron que no les iban a creer (15.3%), por vergüenza (14.3%), fue amenazada (11.5%) y no sabían que hacer (8.7%).⁹

En El Salvador el Acoso Sexual es un delito penal que se castiga con una pena de prisión de 3 a 5 años, y de 4 a 8 años si la víctima es menor de 15 años. A pesar de ello, se estima que 4 de cada 10 mujeres han experimentado violencia sexual a lo largo de su vida, y 1 de cada 10 mujeres en los últimos 12 meses¹⁰.

En El Salvador, el Viceministerio de Transporte (VMT) depende jerárquicamente del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, es responsable de la rectoría, implementación, de las nuevas políticas en materia de transporte que norman la circulación vehicular, el cual fue creado el 25 de junio de 1993. Para velar por el cumplimiento de las normas viales se coordina con la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil (PNC). Si bien hay normativa reciente en materia de transporte público, y solo se requería de modificaciones específicas, el principal déficit para que se cuente con un transporte público de calidad está en el cumplimiento de la normativa por las y los funcionarios. Según diferentes estudios, lo que predomina es la violación generalizada y sistemática de las leyes de tránsito y de las normas de convivencia ciudadana. Lo anterior ha mermado la credibilidad y confianza de la ciudadanía en las instituciones. Para poner un ejemplo, solo un 14.5%¹¹ de la población confía en la PNC, y por lo tanto requiere el trabajo conjunto en todas las áreas de seguridad pública, incluyendo la Unidad de Tránsito Terrestre que muchas veces es el primer contacto con la población. La actual gestión presidencial inició sus funciones el 1 de Junio del 2019, el presidente Nayib Bukele ha afirmado que “Habrà que hacer una reforma completa del sistema de transporte y tránsito¹²”, por lo que hay una ventana de oportunidad para que desde el Órgano Ejecutivo se impulse un cambio. El país cuenta con una la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual fue aprobada en 1995. Durante el presente año, la Asamblea Legislativa planea introducir nuevas reformas a esa ley, lo que presenta la oportunidad de generar una discusión acerca del acoso y la violencia que sufren las mujeres en el transporte público, y establecer nuevos parámetros para el respeto de sus derechos en estos espacios. También genera una oportunidad para cambiar el paradigma a movilidad humana, ubicando a la persona en el centro de todas las políticas públicas de transporte.

De igual forma, el país cuenta con una Ley Especial Integral para una Vida Libre de Violencia para las Mujeres aprobada en 2010 y vigente desde 2012, que apuesta por la prevención, atención y protección de las mujeres en todos los contextos públicos y privados en que las mujeres participan.

Una movilidad libre y segura es catalizadora para el acceso a otros derechos. De este, depende y emanan otros derechos, como la salud y la educación. En El Salvador, esto se dificulta debido a que no se cuenta con un

⁷Sitramss, 2016

⁸Soluciones, 2015; Sitramss, 2016

⁹Dygestic, 2017

¹⁰Dygestyc, 2018

¹¹ IUDOP, 2018

¹² <http://ulimahora.sv/presidente-electo-habra-que-hacer-una-reforma-al-sistema-de-transporte/>

transporte público seguro. Diversos estudios¹³ explican que la movilización de las mujeres en el transporte público está relacionada también con su rol en el trabajo reproductivo y del cuidado, ya que, a diferencia de los hombres, las mujeres ejercen roles tradicionales asociados a cuidados de otras y otros, lo cual implica realizar múltiples traslados. El transporte público, también es utilizado por muchas niñas y jóvenes para acceder a sus centros de estudios, por lo que un entorno de acoso y violencia en el mismo podría tener un efecto disuasorio y afectar negativamente la continuidad de su educación. Y en similar sentido, las mujeres pueden participar en el empleo y economía en la medida en que la movilidad es segura. Esto indica que el uso de los espacios públicos y el acceso a los servicios de transporte no es neutro, y está determinado por roles de género.

En junio del presente año, una unidad de transporte público fue secuestrada por pandilleros y dos de las pasajeras fueron violadas, y un hecho similar aconteció semanas después.¹⁴ En ambos casos, las parejas y padres de familia optaron por truncar la continuidad a centros de estudio y de trabajo a mujeres que fueron víctimas. A la fecha no hay personas condenadas por este delito. Este es un ejemplo de las inseguridades que se viven en el transporte público. Enfocarse en la seguridad y en la construcción de paz en este espacio específico representa una oportunidad para garantizar una movilidad libre de violencia.

Debido a la cantidad de personas que utilizan el transporte público diariamente en el país, lo vuelven un espacio público idóneo que permita mostrar que alcanzar una paz sostenible, donde exista una armonía entre la ley, la moral y la cultura, que denote una verdadera convivencia ciudadana,¹⁵ para ello, se requiere tener en cuenta la perspectiva de género que identifique las necesidades y oportunidades de plena participación de hombres y de mujeres. En la recopilación de testimonios que hizo el Sistema de Naciones Unidas en “Voces de El Salvador” con motivo de los veinticinco años de los Acuerdos de Paz, se demuestra que los grupos que no fueron tomados en cuenta en aquella oportunidad están dispuestos a participar en la reconstrucción del tejido social para sostener “el futuro con el que sueña la población salvadoreña, el que imaginan, el que anhelan y por el que trabajan diariamente”, si bien las expectativas de los y las salvadoreñas transitan entre la alegría y la esperanza, la incertidumbre y la desilusión, coinciden en la confianza en el encuentro, el diálogo y la acción conjunta como formas de enfrentar las principales dificultades de El Salvador¹⁶. Este proyecto es reflejo de esa acción conjunta por dejar atrás la postguerra.

b) Una breve descripción de cómo el proyecto se alinea con / apoya los marcos estratégicos existentes gubernamentales y de las Naciones Unidas, cómo garantiza la apropiación nacional y cómo el proyecto se basa en cualquier fase previa de apoyo del PBF y / o lecciones aprendidas concretas.

En El Salvador, el 90% de las mujeres ha mencionado que ha sufrido acoso sexual o ha visto que otra mujer ha sido acosada en el transporte público¹⁷. A través del presente proyecto, se busca crear y fortalecer mecanismos que posibiliten que se presenten soluciones a un problema común, como el acoso sexual en el transporte público, ubicando a la mujer en el centro, no como víctima de violencia, sino como un sujeto social esencial para construcción y consolidación de la paz, con autonomía, liderazgo y capacidad de transformaciones en la búsqueda y en la implementación de soluciones que le permita alcanzar su desarrollo y a la vez, generar una cultura de paz y de prevención de conflicto. De esta forma, el proyecto se vincula con las estrategias de construcción de paz contenidas en el Plan de Acción del Secretario General y la Resolución 1325 y subsiguientes, donde se destaca la importancia del liderazgo, empoderamiento y la participación significativa de las mujeres en procesos relacionados con la construcción y el mantenimiento de la paz, la prevención y la resolución de conflictos. El Salvador cuenta con un Plan de Acción Nacional para la implementación de la Resolución 1325 y esta iniciativa se encuentra alineada con las estrategias definidas en el Pilar 2 de Prevención de violencia contra las niñas y las mujeres, especialmente la violencia sexual como forma de prevenir los conflictos y asegurar así la paz y la estabilidad.

De igual forma está alineada con los parámetros sustantivos de la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, Belem do Pará, y con la CEDAW en referencia al artículo 2 e) de la Convención, el cual establece que los Estados deben comprometerse a adoptar todas las medidas adecuadas para eliminar la discriminación contra la mujer practicada por cualesquiera personas, organizaciones o empresas. Esa obligación, conocida con frecuencia como una obligación de debida diligencia, y en consecuencia establece que los Estados serán considerados responsables en caso de que no adopten todas las medidas apropiadas

¹³ PNUD, 2015: BID, 2012

¹⁴ <https://www.elsalvador.com/eldiariodehoy/pasajeros-vivieron-minutos-de-angustia-tras-secuestro-de-bus/616922/2019/>

¹⁵ Mokus, 2002

¹⁶ Voces de El Salvador: avances y retos 25 años después de los Acuerdos de Paz. Sistema de las Naciones Unidas El Salvador. Enero de 2017

¹⁷ Prevención del crimen en el transporte público, FUSADES, 2015.

para prevenir, investigar, enjuiciar, castigar y ofrecer reparación por los actos u omisiones de agentes no estatales que den lugar a la violencia por razón de género contra la mujer.¹⁸

Adicionalmente, el proyecto se enmarca en cuatro de los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible y, por ende, contribuye a alcanzar varias de las metas establecidas. Con el ODS 5, Igualdad de Género, se busca eliminar todas las formas de violencia contra las mujeres, así como también asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles de la vida política, económica y pública. Las mujeres son las que más utilizan el transporte público en El Salvador, por ende, su participación en un espacio como el bus, es esencial para garantizar una vida plena y libre de violencia. Esto se alinea también con el ODS 16, ya que el proyecto tiene un componente de fortalecer las instituciones rectoras del transporte público, tanto a nivel nacional como municipal. Dicho fortalecimiento también se les proporcionará en su incorporación del enfoque de género en dichas instituciones. También, el proyecto contribuye al ODS 11, ya que se prevé proporcionar acceso seguro a espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres.

Dicho proyecto también se alinea con las prioridades nacionales. El Plan de Gobierno 2019-2024, denominado Plan Cuscatlán, define como parte de sus prioridades el eje de infraestructura que incluye al transporte público y la necesidad de mejorar estos servicios haciendo cumplir las leyes existentes y que estos sean más seguros para la población. También, se alinea con los ejes de seguridad y tecnología e innovación, donde se propone modernizar al utilizar nuevas herramientas para la administración pública y que puedan eficientizar los servicios de seguridad a la población. De igual forma en el eje de mujer, se busca el empoderamiento de la mujer como agente de cambio activo en el quehacer de las políticas públicas. También se incluye la garantía de la seguridad de las mujeres en todos los espacios públicos.

Para garantizar la aprobación nacional del proyecto, se han realizado varias reuniones con diferentes oficinas de gobierno, entre ellas el Ministerio de Relaciones Exteriores, Viceministerio de Transporte, la Secretaría de Innovación y Tecnología, Secretaría de Proyectos Estratégicos, Policía Nacional Civil y con las Municipalidades de Santa Tecla y San Salvador. Todos ellos se han sumado a la presente iniciativa ya que es un problema recurrente en El Salvador y que ha sido abandonado por muchos años. Este problema causa conflictos e inseguridad en la población salvadoreña y limita la movilidad y el desarrollo de las mujeres salvadoreñas y de la misma sociedad, ya que el transporte público, se percibe como un lugar de alto riesgo y amenaza a la integridad y la vida.

El proyecto propone la conformación de una mesa interinstitucional y multisectorial, que permita la coordinación, apropiación, generación de alianzas y el fomento de la corresponsabilidad en la búsqueda de soluciones frente a la problemática y para escalar de dicho proyecto a nivel nacional. Como un efecto de esto y de las consultas realizadas, las municipalidades se han comprometido a aportar una contrapartida en apoyo al proyecto. Adicionalmente, se trabajará con la sociedad civil, fortaleciendo y echando a andar un piloto de mejoras en una unidad de transporte específica que servirá como emblema de los cambios que se pueden obtener cuando diversos sectores incluyendo la empresa privada y organizaciones de mujeres, trabajan en conjunto para atacar un problema concreto en El Salvador.

Esta propuesta, rescata lecciones aprendidas de las pasadas intervenciones con fondos PBF. Se trabajará más directamente y de la mano con la sociedad civil, así como también, se desarrollarán soluciones desde el punto de vista de los sujetos de derecho, en este caso las mujeres que utilizan el transporte público.

c) **Un resumen de las intervenciones existentes en el sector de la propuesta completando la tabla a continuación.**

Nombre del proyecto (duración)	Donante y presupuesto	Enfoque del proyecto	Diferencia con/ complementariedad con la actual propuesta
Soluciones	USAID - \$22 millones	Prevención primaria y secundaria del crimen y la violencia, tanto en escala municipal como en el ámbito nacional	Se elaboró el estudio "Prevención del crimen en el transporte público". Se diferencia con la actual propuesta, ya que no se implementaron las recomendaciones que se hacen en el estudio. La presente propuesta busca escalar lo establecido en el estudio.

¹⁸ CEDAW. Recomendación General No. 19 (1992) y Recomendación General No.35 (2017) Pág. 10

			La información recabada, ya que es de las pocas fuentes existentes, será utilizada como línea base.
Iniciativas de Ley en la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda de la Asamblea Legislativa	GOES	Actualizar la normativa vigente sobre la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Esta propuesta aporta a un debate que se está dando en la Asamblea Legislativa. Si bien, se están revisando una gran cantidad de artículos a reformar de la Ley, estas necesitan incluir un enfoque de género, donde se centre a las mujeres como sujetas de derechos y obligaciones.
Spotlight	UE- \$2,265,857 PNUD \$1,802,434 ONU Mujeres	El proyecto en El Salvador se enfoca en la disminución del feminicidio y la violencia feminicida, cuyas cifras sitúan al país en los más altos niveles de violencia en el mundo. Como parte de sus estrategias, la iniciativa desarrollará mecanismos para promover las denuncias y fortalecer las instituciones receptoras de ellas.	Ambos proyectos se complementan en dos áreas: 1) buscan promover las denuncias utilizando un mecanismo para atenderlas 2) abona a ubicar en la agenda pública todos los desafíos que las mujeres enfrentan. Sin embargo, con la presente propuesta se utilizar dicho mecanismo, pero a la vez se probará su eficacia en un entorno controlado, como lo es el transporte público. La presente propuesta también pretende fortalecer las capacidades de otras instituciones como el VMT y la PNC, para atender este tipo de delito.
Programa Conjunto de Paz para la Generación Post Conflicto	PBF - \$1,702,181.31	Uno de los resultados se centra en el cumplimiento de los Derechos Humanos por parte de las fuerzas de seguridad en El Salvador	Esta propuesta complementaría lo alcanzado en el Programa Conjunto de Paz, ya que se ampliaría las capacitaciones en Derechos Humanos y género a los agentes de la PNC, pero con esta propuesta se alcanzaría a una unidad que tiene contacto directo con toda la población, como lo es la División de Tránsito Terrestre.
Fortalecimiento de las ODAC Unimujer	Gobierno Vasco y fondos regulares ONU Mujeres \$50,000	Equipamiento de las ODAC- Unimujer de Izalco y Santa Ana	Esta propuesta fortalece la capacidad institucional de la Policía Nacional Civil para recibir y procesar denuncias de violencia contra mujeres y niñas.
Plan Control Territorial	GOES	Es el plan de seguridad del Gobierno de El Salvador, donde se pretende recuperar territorios iniciando con focalizar los planes en algunas zonas.	El proyecto complementa el Plan Control Territorial a través de la capacitación a agentes de la División de Tránsito Terrestre de la PNC, así como con la promoción de denuncias de delitos contra la mujer.

II. Contenido del proyecto, justificación y estrategia de implementación (4 páginas como máximo además del anexo del marco de resultados)

- a) **Breve descripción del contenido del proyecto: en pocas palabras, cuáles son los principales resultados que el proyecto está tratando de lograr, la estrategia de implementación y cómo aborda las causas o factores de conflicto descritos en la Sección I (debe ser sensible con género y edad)**

La meta principal del proyecto es reducir el acoso sexual y otras formas de violencia en las mujeres usuarias del transporte público. Como es mencionado anteriormente, las mujeres, por sus diferentes roles en la sociedad

salvadoreña son las principales usuarias del transporte público, y a su vez, son las principales víctimas en estos espacios públicos por que no exista una cultura de paz y respeto en un espacio en concreto como lo son los buses.

Para cumplir su objetivo, se plantea una estrategia de implementación en cuatro dimensiones (i) el involucramiento de sociedad civil para la generación de soluciones (ii) el fortalecimiento de las instituciones nacionales y municipales para que cumplan su deber, (iii) generación de dialogo intersectorial (iv) la sensibilización de las y los usuarios que brindan y utilizan dicho servicio.

Para cumplir con la estrategia de implementación, se han desarrollados tres resultados con los que se pretende dar una respuesta sostenible que permita, en espacio público y cerrado y concreto, generar una cultura de paz, que deje de lado los conflictos y la violencia que como nación se enfrente. Los resultados son:

Resultado 1-Transporte publico seguro y libre de acoso sexual para mujeres

Resultados 2-Instituciones de gobierno fortalecidas para el eficaz cumplimiento de las leyes de transporte público.

Resultado 3-Sociedad Salvadoreña participando activamente en mecanismo de cultura de paz y en la promoción del respeto a los derechos de la mujer.

b) **Proporcione una “teoría del cambio” a nivel de proyecto, es decir, explique el tipo de cambio previsto por el proyecto y cómo espera que las intervenciones del proyecto conduzcan a resultados y por qué se han seleccionado estas intervenciones. ¿En qué supuestos se basa la teoría?**

Las estrategias diseñadas buscan reconocer las amenazas particulares que enfrentan las mujeres en su acceso al derecho y servicio a una movilidad libre y segura para la construcción de paz en El Salvador y atenderlas de manera especial, teniendo en cuenta que de conformidad con el Secretario General de Naciones Unidas, se trata de una de las “prioridades recurrentes” en situaciones postconflictos, orientada a asegurar un mayor rendimiento de los dividendos de la paz, potenciando las voces y protagonismos de mujeres. Así la iniciativa busca promover cambios a nivel *individual y socio políticos*. Las dimensiones individuales están relacionadas con comportamientos, actitudes y prácticas de personas usuarias y operarias de transporte que generan violencia; de personal de instituciones públicas con responsabilidades en el cumplimiento del marco normativo para que adopten una perspectiva de género y de construcción de paz en el desarrollo y aplicación de las políticas públicas relacionadas con el transporte y la movilidad; y hacia las mujeres, adolescentes y niñas para promover un mayor conocimiento de sus derechos y fortalecer su empoderamiento. Las dimensiones socio políticas que se abordarán tienen que ver con cambios normativos, fortalecimiento institucional, mejora de infraestructura y fortalecimiento de los mecanismos de participación e incidencia de la sociedad civil, incluyendo a las organizaciones de mujeres para el abordaje del problema y diseño de propuestas de solución.

Tomando en cuenta lo anterior, se ha desarrollado la siguiente teoría de cambio:

Si se promueve mayor conocimiento de los derechos de la movilidad de las mujeres, adolescentes y niñas, con libertad, seguridad y sin miedo,

Si se genera un movimiento ciudadano, que ejerza contraloría, dialogue y genere soluciones vinculadas para atender la violencia contra las mujeres en el transporte público,

Si se fortalece la institucionalidad a través de sistemas de atención adecuados para recibir las denuncias en los medios de transporte colectivo y se garantiza la correcta tramitación,

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

Entonces disminuirían los niveles de violencia contra las mujeres, adolescentes y niñas en el transporte público, y aumentarían las denuncias

Porque se promoverá una cultura de paz y cohesión social que contará con mujeres empoderadas, instituciones fortalecidas, proveedores que respetan los derechos de las mujeres, así como una sociedad informada.

c) **Marco de resultados del proyecto, que describe todos los resultados del proyecto, productos, actividades con indicadores de progreso, líneas de base y objetivos (deben ser sensibles al género y la edad). Utilice el anexo B; No es necesario proporcionar una narrativa adicional aquí.**

Se plantean tres resultados:

- 1) Generar una ruta de buses segura para mujeres y niñas, a través de un piloto en la ruta 101 B. El piloto se implementará de manera conjunta con diversos actores claves en proceso, como la sociedad civil, el sector privado, gobiernos locales y al VMT. Las soluciones y propuestas para el piloto emanarán de las mujeres usuarias del transporte público.
- 2) Se fortalecerán instituciones de gobierno, responsables del cumplimiento de las leyes del transporte público y de seguridad, como la PNC y el VMT con la finalidad que generen condiciones y normativas que propicien entornos seguros y de respeto a los derechos humanos.
- 3) Sociedad salvadoreña participando activamente en mecanismos de promoción de cultura de paz y con conocimiento de los derechos de la mujer, para prevenir el acoso sexual y la violencia hacia las mujeres en los espacios públicos.

d) Orientación del proyecto y estrategia de secuenciación: proporcionar justificación para las zonas geográficas, criterios para la selección de beneficiarios, número esperado y tipo de beneficiarios y justificación, calendario entre diversas actividades, cualquier medida para garantizar la coherencia y la conexión entre los resultados, y cualquier otra información sobre el enfoque de implementación (debe ser sensible al género y a la edad). No es necesario repetir todos los productos.

El proyecto se concentrará en dos municipios San Salvador, que es la capital y que tiene una población de 238,244 habitantes y Santa Tecla, con una población de 138,695 habitantes. Para su selección se ha considerado que ambos municipios están entre los más violentos del país, tienen una alta tasa de violencia contra las mujeres, y, además, es donde se concentra la mayor parte de la población salvadoreña. En estos municipios, hay un alto porcentaje de usuarias del transporte público, en San Salvador un 72% de las mujeres utilizan los buses como su principal vía de movilidad y hay un 67% en Santa Tecla¹⁹. Al seleccionar estos principales municipios, se estaría impactando gran parte del país y a su vez, por la importancia que tienen estas municipalidades y contando con el liderazgo de sus alcaldes, se podría generar un “efecto demostración” para el resto del país.

El pilotaje por realizar intervendrá una ruta específica, la 101B, la cual circula por ambos municipios. La ruta 101B fue seleccionada por que ya cuenta con unas mínimas buenas prácticas, así como también por la cantidad de personas que la utilizan diariamente. Un aproximado de 17,000 personas utilizan esta ruta, ya que transita cerca de los centros comerciales, universidades, escuelas, iglesias, hospitales, además de ser una de las rutas donde más asaltos ocurren.

Las personas beneficiarias directas de la intervención serían las mujeres, jóvenes y niñas que viajan en la ruta 101B y que utilizan las paradas de buses en dicho trayecto, así como también los transportistas de estas rutas (existen 34 unidades que llevan esta ruta y cada una cuenta con al menos un conductor y un cobrador). En un segundo plano, se estarían beneficiando población usuaria del transporte público en general, ya que, con este pilotaje, se pretende crear herramientas en instituciones nacionales (apps, sistemas de manejo, manuales, mejora en la información, conectividad, etc.), que les permita trasladarse de forma segura, contar con un sistema de denuncias y que las autoridades puedan hacer cumplir la ley. Adicionalmente, se creará una conciencia colectiva en la población que promueva y respete los derechos de las mujeres, generando grandes cambios para la construcción de paz a nivel nacional.

III. Arreglos de gestión y coordinación

- a) **Organizaciones receptoras y socios en la implementación- enliste las organizaciones que directamente serán receptoras y sus socios en la implementación (internacional y local), especifique la organización que será el punto focal, que coordinará el proyecto y que proveerá una corta justificación de la elección, basado en el mandato, experiencia y el conocimiento local, así como la capacidad existente. También completar la tabla de abajo para cada una de las organizaciones receptoras.**

El PNUD será la agencia quien fungirá como punto focal en la intervención y quien estará a cargo de la unidad de coordinación y quien liderará la iniciativa. La gestión del proyecto será compartida con ONU Mujeres bajo el mecanismo de trabajo conjunto.

El PNUD ha estado presente en El Salvador desde 1973. Desde entonces, el PNUD ha prestado apoyo en áreas como la erradicación de la pobreza, el desarrollo sostenible, la igualdad de género, la gobernanza, seguridad y la consolidación de la paz.

¹⁹ Encuesta de Calidad de Vida 2018, El Salvador Como Vamos.

Desde la firma de los Acuerdos de Paz en 1992, el Programa ha mantenido una apuesta por contribuir a la consolidación de la paz y el alcance de objetivos nacionales de desarrollo, incluyendo los objetivos establecidos en la nueva Agenda de Desarrollo Sostenible 2030. Con un promedio de 30 millones de dólares de ejecución de programas en los últimos 5 años la oficina de país del PNUD en El Salvador tiene una sólida estructura para la implementación de proyectos, asesoramiento en políticas y construcción de alianzas.

Las diversas evaluaciones externas realizadas a los distintos proyectos del PNUD²⁰, ponen de relieve la capacidad del PNUD para fortalecer el posicionamiento del país en cuestiones clave de la agenda nacional, su apoyo continuo a la promoción de alianzas entre el gobierno, los partidos políticos y la sociedad civil. El PNUD también tiene una sólida experiencia de trabajo en cuestiones de seguridad ciudadana, y ha trabajado estrechamente con las autoridades nacionales actuales y anteriores en materia de creación de capacidad y adopción de enfoques de prevención de la violencia. Adicionalmente, el PNUD ya cuenta con experiencia trabajando con el Fondo de Consolidación de Paz lo que permitirá construir sobre dicho conocimiento una implementación de calidad cumpliendo con cada requerimiento del PBF.

Para la implementación del presente proyecto, el PNUD y ONU Mujeres trabajaran en conjunto en el marco del Capítulo Común (Common Chapter) parte de sus planes estratégicos, acordado por ambas agencias en el año 2017, donde se comprometen a trabajar juntos para la implementación de la Agenda 2030, en referencia al tema de igualdad de género²¹.

ONU Mujeres, quien también fungirá como agencia receptora, ha trabajado en El Salvador desde el año 2011, y su trabajo se centra en cinco áreas prioritarias: a.) aumentar el liderazgo y la participación de las mujeres; b.) poner fin a la violencia contra las mujeres; c.) implicar a las mujeres en todos los aspectos de los procesos de paz y seguridad; mejorar el empoderamiento económico de las mujeres; y hacer de la igualdad de género un aspecto central en la planificación y la elaboración de presupuestos nacionales para el desarrollo.

Como parte del proyecto, se incluyen tres organizaciones de sociedad civil quienes fungirán como socios en la implementación y quienes recibirán financiamiento a través de la presente iniciativa. La Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (FUSADES), quien es la entidad que ha desarrollado el estudio de "Prevención del crimen en el transporte público", así como quien lidera la mesa de diálogo instalada alrededor de este tema. También, se incluirá a dos organizaciones de mujeres con experiencia en la promoción de derechos de la mujer, en procesos de capacitación y en la formulación de documentos en temas de igualdad de género y promoción de la paz. La contratación de las organizaciones de mujeres se realizará por medio de un *call for proposal* específico.

Agencia	Presupuesto total del año calendario anterior	Fuentes de financiamiento (qué donantes, etc.	Ubicación de las oficinas en el país.	No. de personal existente, de los cuales en zonas del proyecto	Destacar a cualquier personal experto existente que sea relevante para el proyecto
PNUD	USD \$17.7 millones	Gobierno de El Salvador, GEF, PBF, USAID	Antiguo Cuscatlán, La Libertad, El Salvador	49	El PNUD cuenta con expertos en las siguientes áreas: Gobernabilidad, Seguridad, Medio Ambiente, Género, y Monitoreo y Evaluación.
ONU Mujeres	2018 US\$1,100,000 2019 \$3,022,957	Fondos regulares de ONU Mujeres, Gobierno Vasco, Gobierno de Italia y FOMILENIO.	San Salvador, El Salvador	17	ONU Mujeres en El Salvador cuenta con expertas en temas relacionados con paz, seguridad y violencia contra las mujeres, en participación política, en empoderamiento económico de las mujeres y en planificación y M&E
FUSADES	Gastos Operativos US\$6,267,106.00	Fundación Hanns Seidel, GIZ, Open Society	Antiguo Cuscatlán, La Libertad	130	FUSADES cuenta con expertos legales, políticas públicas, estadistas y economistas.

²⁰ Evaluación de la contribución del PNUD a la generación de políticas consensuadas a través de los procesos de diálogo, pg. 11, (2019)

²¹ https://www.unicef.org/about/execboard/files/2017-Annex-Common_Chapter-2017.07.31-EN-FINAL.pdf

	Gastos Proyectos US\$749,857.00	Foundation, PNUD, SWISS Contact, Unión Europea, USAID, entre otros.			
--	------------------------------------	---	--	--	--

b) Arreglos de gestión y coordinación del programa

Comité Ejecutivo

El Programa será gobernado por un Comité Ejecutivo (CE) que estará conformado por los titulares del Ministerio de Relaciones Exteriores, Viceministerio de Transporte, el Ministerio de Justicia y Seguridad Pública, el Coordinador Residente de Naciones Unidas y los representantes del PNUD y ONU Mujeres en El Salvador y las organizaciones receptoras no pertenecientes a la ONU. El Coordinador Residente será el punto focal principal de Naciones Unidas para este y los demás programas conjuntos financiados por el *Peacebuilding Fund* en El Salvador. El PNUD será el punto focal técnico para la implementación de este Programa Conjunto.

El Comité Ejecutivo proveerá dirección estratégica y supervisión, administrará la asignación de recursos a nivel nacional y asegurará el cumplimiento de los resultados establecidos. El Comité Ejecutivo será el órgano superior con autoridad para la toma de decisiones rectoras del programa y su monitoreo general. Los miembros del Comité Ejecutivo se reunirán ordinariamente al menos dos veces al año y extraordinariamente cuando así se requiera. Sus decisiones serán tomadas por consenso, haciéndose constar en actas. Las responsabilidades de este Comité serán:

- Aprobar y endosar el Documento de Programa, Planes de Trabajo y Presupuestos Anuales, así como los ajustes necesarios para lograr los resultados previstos, asegurándose que los mismos sean conformes a los requerimientos de las políticas nacionales, el Fondo y el UNDAF.
- Delegar al Comité Técnico Gerencial (CGPC) los aspectos operativos de diseño, aprobación y seguimiento del Programa.
- Recibir y aprobar los informes del Comité Técnico Gerencial del Programa.
- Proponer medidas correctivas respecto de problemas estratégicos y de ejecución en la medida que estos surjan.

Comité Técnico Gerencial del Programa Conjunto

El Programa Conjunto será coordinado y gestionado a través del Comité Técnico Gerencial del Programa Conjunto (CGPC). Esta instancia estará integrada por un delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Viceministerio de Transporte, el Ministerio de Justicia y Seguridad Pública, y de la Oficina de la Coordinación Residente del Sistema de las Naciones Unidas en El Salvador las organizaciones receptoras no pertenecientes a la ONU y los enlaces de las organizaciones receptoras del Programa Conjunto: PNUD, como punto focal técnico del proyecto y ONU Mujeres.

El CGPC se reunirá con una frecuencia trimestral, pero puede reunirse con mayor frecuencia dependiendo de la necesidad de abordar asuntos relacionados directamente a la gestión del programa. Las responsabilidades específicas del CGPC serán las siguientes:

- Asegurar la coordinación operativa del Programa Conjunto
- Revisar y aprobar el Plan Operativo Anual (POA) del Programa Conjunto a ser presentado al Comité Ejecutivo por la persona que coordina el Programa.
- Proveer liderazgo técnico y sustantivo relacionado a las actividades previstas en el POA
- Asegurar que la integración de planes de trabajo, presupuestos y otros documentos relacionados al programa no existan traslapes ni vacíos
- Analizar la reasignación de fondos y revisiones presupuestarias para hacer recomendaciones al Comité Ejecutivo
- Orientar la administración de los recursos para obtener los resultados y los productos acordados
- Validar el establecimiento de líneas de base del Programa Conjunto para lograr su efectivo monitoreo y evaluación
- Revisar y aprobar el plan de comunicaciones e información pública del Programa Conjunto a ser presentado al Comité Ejecutivo por la persona que coordina el Programa
- Identificar lecciones aprendidas
- Revisar los reportes e informes del Programa Conjunto
- Atender problemas administrativos y de implementación del programa

Unidad de Coordinación del Programa Conjunto

La Unidad de Coordinación del programa estará conformada por un /a coordinador de proyecto con experiencia relevante en monitoreo y evaluación y un/a asistente administrativo y financiero. La Unidad de Coordinación estará ubicada en el PNUD, como agencia que actuará como punto focal del Programa Conjunto. La Unidad de Coordinación será responsable del monitoreo y la evaluación de la ejecución de este Programa Conjunto de acuerdo a los lineamientos del PBF, en estrecha coordinación con los enlaces ONU Mujeres y en colaboración con la Oficina del Coordinador Residente del Sistema de Naciones Unidas en El Salvador.

La Unidad de Coordinación será la encargada de monitorear y coordinar la implementación del programa conjunto, estableciendo sinergias y eliminando potenciales duplicidades; así como la sistematización de la experiencia conjunta. Será responsable de la gestión diaria del programa conjunto bajo la supervisión del Comité Técnico Gerencial del Programa conjunto. Los costos de la unidad de coordinación serán cargados al programa. Las funciones de la unidad incluirán la coordinación técnica interagencial, el monitoreo y evaluación y el desarrollo de actividades de comunicación y visibilidad, en estrecha coordinación con los puntos focales de las Agencias Receptoras. Las responsabilidades específicas de la unidad de coordinación serán las siguientes:

- Liderar la elaboración coordinada del Plan Operativo Anual (POA) del proyecto, durante los primeros tres meses del año calendario
- Convocar las reuniones de la Junta de Proyecto, un mínimo de dos veces al año
- Liderar el monitoreo de la implementación del proyecto, basado en Marco de Resultados y en los plazos establecidos en el Documento de Proyecto
- Liderar la elaboración conjunta del Plan de Monitoreo & Evaluación en el formato establecido por el PBF, dentro de los primeros tres meses de la implementación del proyecto.
- Dar seguimiento a la implementación del Plan de Monitoreo & Evaluación, así como la actualización trimestral de la Matriz de Monitoreo y Evaluación del PBF.
- Convocar reuniones con los puntos focales de las Agencias Receptoras, para analizar el avance del proyecto hacia las metas y el nivel de ejecución financiera
- En coordinación con los puntos focales de las Agencias Receptoras, elaborar los informes semianuales y anuales.
- Liderar la elaboración conjunta del Plan de Visibilidad y Comunicación.
- Dar seguimiento al Plan de Visibilidad y Comunicación, así como a la identificación de historias de éxito del proyecto.
- Coordinar visitas de campo del Comité Ejecutivo del PBF.

La Unidad de Coordinación también será la encargada de elaborar un plan operativo anual (POA) para articular los distintos componentes del programa y de presentar al Comité Ejecutivo un plan operativo anual donde se explicitará la participación sustantiva y financiera de las agencias receptoras de asistencia técnica. Se trabajará un POA integrado que incluya todos los componentes del programa conjunto, así como POA específicos por cada una de las agencias que participen en el programa. El CGPSC revisará y aprobará los POA.

La Unidad de Coordinación recibirá además asesoría en género de parte de ONUMUJERES y de la asesora en género del PNUD para asegurarse que en la implementación, monitoreo y evaluación de la propuesta se tenga en cuenta el enfoque de género y a fin de llevar a cabo una revisión periódica de los efectos generados por el programa conjunto, evitando cualquier efecto adverso para las mujeres en su ciclo de vida que participen en la iniciativa, esto para atender el compromiso del principio “Do no harm”.

- c) Manejo de riesgos- evalúe el nivel de riesgo para el éxito del proyecto bajo, medio y alto) y proporcione una lista de los principales riesgos específicos del proyecto y cómo se gestionarán, incluido el enfoque para actualizar los riesgos y hacer los ajustes del proyecto. Incluya los problemas de *Do No Harm* y la mitigación del proyecto.

Riesgo para el logro de los resultados del PBF	Probabilidad de ocurrencia (alta, media, baja)	Gravedad del impacto (alta, media, baja)	Estrategia de mitigación y persona / unidad responsable
Falta de financiamiento para escalar el piloto a otras rutas y a nivel nacional	Alta	Alta	Reuniones periódicas bilaterales con alcaldes y ministros. Sociedad civil y Sector privado. Generación de acuerdos con diversos actores.

			<i>Unidad responsable:</i> representantes de PNUD y ONU Mujeres
Ordenamiento de la ruta de buses puede afectar el piloto	Baja	Baja	Reuniones con el VMT en apoyo del reordenamiento de las rutas. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto
Abusos en la imposición de sanciones por parte de la PNC.	Baja	Alta	Generación de cursos y herramientas de conocimiento que ayude en su actuar a la PNC a estar en línea con la ley y en el cumplimiento de los derechos humanos. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto
Falta de eficiencia por parte de las instituciones correspondientes en la toma de denuncias de delitos cometidos en el transporte público.	Media	Alta	Generación de un mecanismo especial para detectar y prevenir la violencia sexual y hoja de ruta para atender las denuncias específicas recibidas en el transporte colectivo. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto y gobierno.
Poca importancia a los aportes que brinden las mujeres por parte de los tomadores de decisión.	Media	Alta	Generar espacios propicios para escuchar las voces de hombres y mujeres en su ciclo de vida y compromisos políticos para ser tomados en cuenta por igual. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto y unidades de la mujer de las alcaldías.
Personal del transporte colectivo reacio a adoptar las medidas para detectar y prevenir la violencia basada contra mujeres y violencia sexual en el transporte colectivo	Media	Alta	Generación de espacios de sensibilización con el personal del transporte colectivo y diálogo para la construcción de acuerdos. <i>Unidad responsable:</i> Equipo técnico de proyecto y gobierno.
Falta de aprobación del proyecto por parte de las mujeres beneficiarias	Baja	Alta	Ajustar horarios, proveer cuidado de niños y niñas para garantizar el aporte y presencia de mujeres. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto
Los altos niveles de violencia social podrían generar dificultades en la implementación y efectividad de la iniciativa.	Media	Media	Promover acciones de cultura de paz en diversas comunidades y mejorar la articulación con la PNC. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto y PNC.
Politización de la iniciativa durante la campaña electoral para alcaldes y gobiernos locales	Media	Bajo	Trabajar con los equipos técnicos de las Alcaldías, así como con sociedad civil. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto y Alcaldías.
Falta de aprobación de normativas propuestas por parte de la Asamblea Legislativa	Alto	Alto	Incluir a miembros de la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativa en las discusiones y realizar reuniones periódicas. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto y Alcaldías
Falta de compromiso por parte de las empresas de rutas de buses en acatar las normas y cambios propuestos	Alto	Alto	Generar grupos focales donde participen y enfocar varias actividades de sensibilización en los empresarios. <i>Unidad responsable:</i> Equipos técnicos del proyecto y Alcaldías

Los riesgos expuestos se revisarán trimestralmente en las reuniones del Comité Técnico. Se llevará el control en una matriz, la cual también se actualizará trimestralmente. En dicha matriz se registrará las acciones mitigación propuestas, así como las implementadas. Esto será un anexo dentro de los informes que se presenten al donante.

Se tendrá especialmente en cuenta la revisión del principio “Do no harm” para asegurar que no se producen efectos adversos en la implementación.

- d) **Monitoreo y evaluación- ¿Cuál será el enfoque de M&E para el proyecto, incluida la experiencia de M&E en el equipo del proyecto y los principales medios y el momento de recopilar datos? Incluya un desglose del presupuesto de M&E que el proyecto está reservando, incluso para la recopilación de datos de línea de base y final para indicadores y para una evaluación independiente, y un cronograma aproximado de M&E. Asegúrese de que al menos el 5-7% del presupuesto del proyecto se reserva para actividades de M&E, incluidos fondos suficientes para una evaluación independiente de calidad.**

El proyecto ha reservado 6% del presupuesto total para diversas actividades de monitoreo y evaluación. Las agencias receptoras trabajarán conjuntamente para preparar, mediante un proceso participativo, un marco común de resultados y un plan de monitoreo y evaluación utilizando los fondos previstos para el efecto en el presupuesto del proyecto. Las actividades de monitoreo se centrarán en las personas, lo que significa que girarán en torno a medir los avances realizados y los niveles de satisfacción desde el punto de vista de los usuarios del servicio. De igual forma se prevé medir el cambio de los indicadores clave de la línea base a los resultados finales, así como un estudio de caso donde se muestren los cambios en la línea de bus intervenida (la ruta 101 B). A continuación, se detallan las actividades de monitoreo, metodología y los costos asociados a las mismas:

Actividad de Monitoreo y Evaluación	Costo	Metodología	Cronograma
Actualización de línea base	\$10,000.00	Revisión documental y entrevista a actores clave	Enero 2020- febrero 2020
Encuestas a usuarias y usuarios	\$20,000.00	Encuestas a usuarias de la ruta 101 B.	Enero 2020, junio 2020, abril 2021
Evaluación de efectividad de la campaña de sensibilización	\$15,000.00	Revisión documental, estudio de percepción y estadísticas finales.	Enero 2021
Visitas de campo	\$5,000.00	Se realizarán visitas trimestralmente para comprobar las mejoras, así como entrevistas a usuarias y proveedores de servicios sobre las mejoras en el servicio	Marzo 2020 junio 2020, septiembre 2020, diciembre 2020 y marzo 2021.
Evaluación independiente de lecciones aprendidas y resultados alcanzados del proyecto	\$40,000.00	Se contratará a una empresa consultora independiente con experticia en proyectos de consolidación de paz. Deberá realizar encuestas, entrevista, grupos focales, así como revisión documental. Actualización de la línea de base, para contar con data actualizada después de la implementación del proyecto.	Junio 2021- agosto 2021
Total, M&E	\$90,000.00		

- e) **Estrategia de salida / sostenibilidad: explique brevemente la estrategia de salida del para garantizar que el proyecto pueda concluir al final del pedido de duración del, ya sea a través de medidas de sostenibilidad, acuerdos con otros donantes para el seguimiento del financiamiento o finalización de actividades que no necesitaran más apoyo. Si se espera el apoyo de otros donantes, explique qué hará el proyecto de manera concreta y proactiva para intentar generar ese apoyo desde el inicio. Si es relevante ¿Cuáles son los vínculos con otros proyectos o con plataforma ya establecidas o alianzas?**

Como parte de la estrategia de salida, se estarán fortaleciendo capacidades en las instituciones de gobierno que son el ente rector de la seguridad y el transporte público en el país. No solo se capacitará personal para que conozcan sus deberes en términos del respeto de los derechos de la mujer, sino que también se dejarán manuales y sistemas, los cuales se espera que con el proyecto queden institucionalizados.

A nivel político, se busca la articulación de varios actores, instaurando una mesa de diálogo alrededor de la temática del transporte, que busca primeramente atacar el problema del acoso y la violencia contra la mujer, pero que servirá como una plataforma de acuerdos y consensos. A través de este espacio también se impulsarán reformas a las leyes de transporte las cuales se espera que entren a discusión en la Asamblea Legislativa y que a su vez sean aprobadas.

De igual forma, como parte de la estrategia de salida se prevé generar un movimiento ciudadano, liderado por la sociedad civil que haga contraloría en contra de las faltas cometidas en las rutas de buses. Esto hará que las acciones implementadas a través de las diversas actividades sean sostenibles y cree un cambio cultural.

El proyecto buscará el apoyo de otros donantes para escalar el pilotaje implementado. Esto se realizará a través de diversas reuniones con posibles donantes, involucrándolos en eventos públicos para que conozcan más del proyecto y apuesten por los resultados establecidos.

Para la implementación del presente proyecto, se cuenta con el compromiso de contrapartida por parte de las alcaldías de Santa Tecla y San Salvador. A la fecha de dicha propuesta, estas Alcaldías se han comprometido que con fondos propios modificarían una de las paradas de buses más recurrentes en sus municipios, de igual forma han puesto a disposición diversos canales de comunicación para apoyar las diferentes campañas de sensibilización que se prevén realizar con el proyecto.

Para concretar dicho apoyo y dar inicio a la Iniciativa del Transporte Público, el Viceministerio de Transporte, las Alcaldías de San Salvador y Santa Tecla, la sociedad civil y la cooperación internacional involucrada en dicha propuesta, firmarán un acuerdo donde se detallen los aportes, así como su disposición para trabajar por un transporte público seguro libre de violencia contra las mujeres.

IV. Presupuesto del proyecto

Si es útil, brinde información adicional sobre los costos de los proyectos, destacando las opciones específicas que han respaldado la preparación del presupuesto, especialmente para el personal, los viajes u otro apoyo indirecto al proyecto, para demostrar la relación calidad-precio del proyecto. El presupuesto propuesto para todos los proyectos debe incluir fondos para una evaluación independiente. El presupuesto propuesto para proyectos que involucran receptores directos no pertenecientes a la ONU debe incluir fondos para auditorías independientes. Complete dos tablas en el Anexo D del presupuesto de Excel.

En el presupuesto adjunto, se detalla el presupuesto. En este, se ha dejado el monto mínimo para contar con personal que estará involucrado en proyecto (1 Coordinador, 2 técnicos, y 2 asistentes administrativos). También se ha considerado los costos de una evaluación independiente al final del proyecto que detalle las lecciones aprendidas, así como también las buenas prácticas. En el presupuesto, en los rubros pertinentes también está contemplado los gastos de comunicaciones, que incluye la generación de historias de éxito, así como materiales promocionales que posicionen al PBF en El Salvador, a las agencias involucradas y al proyecto.

Como parte del presupuesto, están contemplados grants a sociedad civil quien apoyará con la implementación del proyecto. Se estará otorgando \$300,000.00 a FUSADES, quien será el encargado del pilotaje y todo lo que este conlleve, así como la coordinación técnica y logística de la mesa interinstitucional. Estos deberán acompañarse y complementarse con las Organización de Mujeres que en conjunto recibirán un grant por \$300,000.00, y estarán encargadas de las consultas, capacitaciones, generación de productos de conocimiento y manuales. Para el otorgamiento de cada una de las subvenciones, las organizaciones deberán cumplir con los requisitos establecidos por el PNUD y ONU Mujeres. Para las organizaciones de mujeres se realizará un proceso de *call for proposal* para la colocación de los recursos.

Para la implementación del presente proyecto, se prevé el requerimiento de dos desembolsos. Uno equivalente al 70% del monto total aprobado, y el segundo por el 30% restante.

Anexo A.1: Arreglos administrativos del proyecto para organizaciones receptoras de la ONU

(Esta sección utiliza una redacción estándar; no la elimine)

La Oficina de MPTF del PNUD sirve como Agente Administrativo (AA) del PBF y es responsable de recibir las contribuciones de los donantes, la transferencia de fondos a las Organizaciones de la ONU Receptoras, la consolidación de informes narrativos y financieros y la presentación de estos al PBSO y a los donantes de PBF. Como Agente Administrativo de PBF, la Oficina de MPTF transfiere fondos a las RUNOS sobre la base del Memorando de Entendimiento firmado entre cada RUNO y la Oficina de MPTF.

Funciones del AA

En nombre de las Organizaciones Receptoras, y de acuerdo con el "Protocolo sobre el Agente Administrativo para Fondos Fiduciarios y Programas Conjuntos Multi Donante y fondos de One ONU" aprobado por UNDG (2008), la Oficina del MPTF como AA del PBF deberá:

- Desembolsar fondos para cada RUNO de acuerdo con las instrucciones del PBSO. El AA normalmente realizará cada desembolso dentro entre tres (3) a cinco (5) días hábiles después de haber recibido las instrucciones del PBSO, junto con el formulario de envío correspondiente y el documento del proyecto firmado por todos los participantes interesados;
- Consolidar los estados financieros (anuales y finales), en base a la información proporcionada a AA por las RUNOS y proporcionar los informes de avance anuales consolidados de PBF a los donantes y al PBSO;
- Continuar con el cierre operativo y financiero del proyecto en el sistema del MPTF una vez que RUNO complete la finalización. Un proyecto se considerará cerrado operativamente al presentar un informe narrativo final conjunto. Para que la Oficina del MPTF cierre financieramente un proyecto, cada RUNO debe reembolsar el saldo no utilizado de más de 250 USD, el costo indirecto (GMS) no debe exceder el 7% y la presentación de un estado financiero final certificado por la sede de las organizaciones receptoras);
- Desembolsar fondos a cualquier RUNO para cualquier extensión de costos que el PBSO pueda decidir de acuerdo con las reglas y regulaciones de PBF.

Rendición de cuentas, transparencia y presentación de informes de las organizaciones receptoras de las Naciones Unidas

Las organizaciones receptoras de las Naciones Unidas asumieran la responsabilidad programática y financiera completa de los fondos desembolsados por el agente administrativo. Dichos fondos serán administrados por cada RUNO de acuerdo con sus propios reglamentos, normas, directivas y procedimientos.

Cada RUNO establecerá una cuenta contable separada para la recepción y administración de los fondos desembolsados por el Agente Administrativo de la cuenta PBF. Esta cuenta contable separada será administrada por cada RUNO de acuerdo con sus propios reglamentos, normas, directivas y procedimientos, incluidos los relacionados con los intereses. La cuenta contable separada estará sujeta exclusivamente a los procedimientos de auditoría interna y externa establecidos en los reglamentos financieros, normas, directivas y procedimientos aplicables a la RUNO.

Cada RUNO proporcionará al Agente Administrativo y al PBSO (solo para informes narrativos) con:

Tipo de informe	Fecha de entrega	Presentado por
Informe semi anual del progreso del proyecto	15 de junio	Agencia líder en nombre de todas las organizaciones implementadoras y en consulta con / control de calidad por parte de las Secretarías de PBF, donde existan
Informe anual del progreso del proyecto	15 de noviembre	Agencia líder en nombre de todas las organizaciones implementadoras y en consulta con / control de calidad por parte de las Secretarías de PBF, donde existan

Informe final del Proyecto que cubra la duración completa del proyecto	Dentro de los tres meses posteriores al cierre operativo del proyecto puede presentarse en lugar de un informe anual si el tiempo coincide)	Agencia líder en nombre de todas las organizaciones implementadoras y en consulta con / control de calidad por parte de las Secretarías de PBF, donde existan
Informe de progreso estratégico anual de consolidación de la paz y PBF (solo para asignaciones de PRF), que puede contener una solicitud de asignación adicional de PBF si el contexto lo requiere	1 de diciembre	Secretariado del PBF en nombre del Comité Directivo, donde exista o jefe del Equipo de País de la ONU donde no exista.

Informe financiero y cronograma

Cronograma	Evento
30 de abril	Reporte Anual – Reporte gastos del T4 (enero a diciembre del año anterior)
<i>Informe financiero final certificado que se entregará antes del 30 de junio del año calendario posterior al cierre del proyecto.</i>	

UNEX También se abre para informes financieros voluntarios para las organizaciones receptoras de la ONU en las siguientes fechas

31 de Julio	Gastos Voluntarios T2 (enero a junio)
31 de octubre	Gastos Voluntarios T3 (enero a septiembre)

El saldo no gastado superior a USD 250, al cierre del proyecto, tendría que ser reembolsado y una notificación enviada a la Oficina de MPTF, a más tardar seis meses (30 de junio) del año siguiente a la finalización de las actividades.

Propiedad de equipos, suministros y otras propiedades

La propiedad de los equipos, suministros y otros bienes financiados por el PBF se transferirá a la RUNO que realiza las actividades. Los asuntos relacionados con la transferencia de propiedad por parte de RUNO se determinarán de acuerdo con la aplicación de sus propias políticas y procedimientos.

Divulgación Pública

El PBSO y el Agente Administrativo se asegurarán de que las operaciones del PBF se divulguen públicamente en el sitio web del PBF (<http://unpbf.org>) y en el sitio web del Agente administrativo (<http://mptf.undp.org>).

Anexo A.2: Arreglos administrativos del proyecto para Organizaciones Receptoras no Pertencientes a la ONU

(Esta sección utiliza una redacción estándar; no la elimine)

Rendición de cuentas, transparencia y presentación de informes de la Organización Receptora no Pertenciente a las Naciones Unidas:

La Organización receptora no perteneciente a las Naciones Unidas asumirá la responsabilidad programática y financiera completa de los fondos desembolsados por el Agente administrativo. Dichos fondos serán administrados por cada destinatario de acuerdo con sus propios reglamentos, normas, directivas y procedimientos.

La Organización Receptora no Pertenciente a las Naciones Unidas tendrá la responsabilidad total de garantizar que la Actividad se implemente de conformidad con el Documento de proyecto firmado;

En el caso de una revisión financiera, auditoría o evaluación recomendada por PBSO, el costo de dicha actividad debe incluirse en el presupuesto del proyecto;

Deberá garantizar la gestión profesional de la actividad, incluidas las actividades de supervisión del rendimiento y presentación de informes de acuerdo con las directrices del PBSO.

Asegurar el cumplimiento del Acuerdo de Financiamiento y las cláusulas aplicables relevantes en el MOU del Fondo.

Reportes:

Cada Receptor proporcionará al Agente Administrativo y la PBSO (solo para informes narrativos) con:

Tipo de informe	Fecha de entrega	Presentado por
Informe bianual del progreso del proyecto	15 de junio	Agencia líder en nombre de todas las organizaciones implementadoras y en consulta con / control de calidad por parte de las Secretarías de PBF, donde existan
Informe anual del progreso del proyecto	15 de noviembre	Agencia líder en nombre de todas las organizaciones implementadoras y en consulta con / control de calidad por parte de las Secretarías de PBF, donde existan
Informe final del Proyecto que cubra la duración completa del proyecto	Dentro de los tres meses posteriores al cierre operativo del proyecto puede presentarse en lugar de un informe anual si el tiempo coincide)	Agencia líder en nombre de todas las organizaciones implementadoras y en consulta con / control de calidad por parte de las Secretarías de PBF, donde existan
Informe de progreso estratégico anual de consolidación de la paz y PBF (solo para asignaciones de PRF), que puede contener una solicitud de asignación adicional de PBF si el contexto lo requiere	1 de diciembre	Secretariado del PBF en nombre del Comité Directivo, donde exista o jefe del Equipo de País de la ONU donde no exista.

Informe financiero y cronograma

Cronograma	Evento
28 de febrero	Reporte Anual – Reporte de gastos T4 (enero a diciembre del año anterior)
30 de abril	Reporte de gastos T1 (enero a marzo)
31 de Julio	Reporte de gastos T2 (enero a junio)
31 de octubre	Reporte de gastos T3 (enero a septiembre)
Informe financiero final certificado deberá ser proporcionado en el trimestre posterior al cierre financiero del proyecto	

El saldo no utilizado superior a USD 250 al cierre del proyecto tendría que ser reembolsado y una notificación enviada al Agente Administrativo, a más tardar tres meses (31 de marzo) del año siguiente a la finalización de las actividades.

Propiedad de equipos, suministros y otras propiedades

Los asuntos relacionados con la transferencia de propiedad por parte de la Organización Receptora no Pertencientes a la ONU se determinarán de acuerdo con las políticas y procedimientos aplicables definidos por la PBSO.

Divulgación Publica

El PBSO y el Agente Administrativo se asegurarán de que las operaciones del PBF se divulguen públicamente en el sitio web del PBF (<http://unpbf.org>) y en el sitio web del Agente administrativo (<http://mptf.undp.org>).

Auditoría final del proyecto para proyectos de Organizaciones Receptoras no Pertenecientes a la ONU

Se solicitará una auditoría independiente al final del proyecto. El informe de auditoría debe adjuntarse al informe narrativo final del proyecto. El costo de dicha actividad debe incluirse en el presupuesto del proyecto.

Disposiciones especiales sobre financiamiento del terrorismo

De conformidad con las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relacionadas con el terrorismo, incluidas la Resolución 1373 (2001) y 1267 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y las resoluciones relacionadas, los Participantes están firmemente comprometidos con la lucha internacional contra el terrorismo y, en particular, contra la financiación del terrorismo. Del mismo modo, todas las organizaciones beneficiarias reconocen su obligación de cumplir con las sanciones aplicables impuestas por el Consejo de Seguridad de la ONU. Cada una de las Organizaciones Receptoras harán todos los esfuerzos razonables para garantizar que los fondos que se le transfieran de acuerdo con este acuerdo no se usen para brindar apoyo o asistencia a personas o entidades asociadas con el terrorismo, según lo designado por cualquier régimen de sanciones del Consejo de Seguridad de la ONU. Si, durante la vigencia de este acuerdo, una Organización Receptora determina que existen acusaciones creíbles de que los fondos transferidos de conformidad con este acuerdo se han utilizado para proporcionar apoyo o asistencia a personas o entidades asociadas con el terrorismo según lo designado por cualquier Consejo de Seguridad de la ONU tan pronto como tenga conocimiento de ello, informará al jefe del PBSO, al Agente Administrativo y al (a los) donante (s) y, en consulta con los donantes, según corresponda, determinará una respuesta adecuada.

Elegibilidad para Organización Receptora no ONU (NUNO):

Para ser declarado elegible para recibir fondos de PBF directamente, los NUNO deben ser evaluados como sólidos desde el punto de vista técnico, financiero y legal por el PBF y su agente, la Oficina del Fondo Fiduciario de Socios Múltiples (MPTFO). Antes de presentar un documento de proyecto finalizado, es responsabilidad de cada NUNO ponerse en contacto con PBSO y MPTFO y proporcionar todos los documentos necesarios (ver a continuación) para demostrar que se han cumplido todos los criterios y ser declarado elegible para fondos directos de PBF.

La NUNO debe proporcionar (de manera oportuna, asegurando que PBSO y MPTFO tengan tiempo suficiente para revisar el paquete) la documentación que demuestre que la NUNO:

- Ha recibido previamente fondos de la ONU, el PBF, o cualquiera de los contribuyentes al PBF, en el país de implementación del proyecto.
- Tiene un registro vigente como organización sin fines de lucro, exenta de impuestos, con una misión social tanto en el país donde se encuentra la sede como en el país de implementación del proyecto durante la duración de la subvención propuesta. (NOTA: Si el registro se realiza anualmente en el país, la organización debe tener el registro vigente y obtener renovaciones durante la duración del proyecto, para recibir desembolsos de financiación posteriores)
- Elabora un informe anual que incluye el país propuesto para la subvención
- Estados financieros auditados, disponibles durante los últimos dos años, incluyendo una carta de opinión del auditor. Los estados financieros deben incluir a la organización legal que firmará el acuerdo (y supervisará el país de implementación, si corresponde), así como las actividades del país de implementación. (NOTA: Si no están disponibles para el país donde se implementará el proyecto propuesto, la OSC también debe proporcionar los dos últimos informes de auditoría para un programa o auditoría basada en el país). La carta del auditor también debe indicar si la firma auditora es parte está calificada a nivel nacional.
- Muestra un presupuesto anual en el país donde se implementará el proyecto propuesto para los dos años calendario anteriores, que es al menos el doble del presupuesto anual buscado de PBF para el proyecto²²
- Demuestra al menos 3 años de experiencia en el país donde se solicita la subvención.

²²El presupuesto anual del proyecto PBF se obtiene dividiendo el presupuesto del proyecto por el número de meses de duración del proyecto y multiplicándolo por 12

- Proporciona una explicación clara de la estructura legal de las OSC, incluida la entidad específica que firmará el acuerdo legal con el MPTF-O para la subvención de PBF.

Anexo B: Marco de resultados del proyecto (DEBE incluir datos desglosados por sexo y edad)

Resultados	Productos	Indicadores	Medios de verificación/Hitos de los indicadores
Resultado 1: Transporte público seguro y libre de acoso sexual hacia mujeres	Producto 1.1 Implementado el programa piloto en las unidades de transporte de la ruta 101B. Lista de actividades dentro de este Producto: <ul style="list-style-type: none"> • Cambios en las imágenes de la ruta 101 B 	Indicador 1 a Percepción de la inseguridad de las mujeres en el transporte público Línea de Base: San Salvador- 65% mujeres, 61% hombres ²³ Santa Tecla- 46% mujeres, 44% hombres Meta: San Salvador -60%/mujeres, 56% hombres Santa Tecla 40% mujeres, 39% hombres	Encuesta de Calidad de Vida "El Salvador Como Vamos" Encuesta de entrada y actualización de línea de base del proyecto, enfocándose en la ruta 101B
		Indicador 1 b Percepción de la inseguridad de las mujeres en las paradas de buses Línea de Base: San Salvador-42% mujeres, 36% hombres Santa Tecla- 20% mujeres, 20% hombres Meta: San Salvador-37% mujeres, 31% hombres Santa Tecla- 15% mujeres, 15% hombres	Encuesta de Calidad de Vida "El Salvador Como Vamos" Encuesta de entrada y actualización de línea de base del proyecto, enfocándose en la ruta 101B
		Indicador 1 c Percepción de pasajeros sobre la tolerancia hacia el acoso sexual en el transporte público Línea de Base: 0 Meta: A determinar con encuesta de entrada y actualización de línea de base del proyecto	Encuesta de percepción al inicio y al final del proyecto.
		Indicador de Producto 1.1.1 Número de unidades de la ruta 101B modificadas cumpliendo normas de convivencia Línea de Base: 0	Fotografías de las paradas modificadas. Consultas a los transportistas Encuesta a usuarios. Reuniones iniciales con los empresarios de las unidades. Remover imágenes, mensajes y música

²³Datos municipales que abarcan todas las rutas de transporte.

	<ul style="list-style-type: none"> Establecer normas de convivencia en el transporte público denunciario en la ruta 101B. Campaña sobre normas de convivencia y construcción de paz en el transporte público Elaboración de una APP en alianza con el VMT que califique a los conductores, iniciando en la ruta 101B 	<p>Meta: 20</p> <p>Indicador de Producto 1.1.2 Número de personas alcanzadas con las campañas de sensibilización</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 17,300 personas usuarias y operarios de la ruta 101B alcanzadas con la campaña de sensibilización (50% mujeres y 50% hombres)</p> <p>Indicador de Producto 1.2.1 Número de paradas de buses modificadas</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 4 paradas con mayor afluencia modificadas</p>	Encuesta a usuarios de la ruta 101B	que dañan a la mujer. Plan de implementación.
<p>Producto 1.2 Generados cambios en las paradas de buses donde transita la ruta 101B</p> <p>Lista de actividades dentro de este Producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Laboratorio de co-creación con mujeres para el diseño de paradas. Estructuras de las paradas de buses modificadas Consultas a mujeres y hombres sobre paradas de buses Instalado mecanismo de control y denuncia desde las paradas 	<p>Meta: 3 propuestas presentadas</p> <p>Indicador 2 a: Número de denuncias recibidas por acoso sexual en las unidades de transporte</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 25</p> <p>Indicador de Producto 2.1.1 Ruta de denuncia generada para casos específicos de acoso sexual en el transporte público y paradas de buses.</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 1 ruta de denuncias generada, aprobada y socializada</p> <p>Indicador de Producto 2.1.2</p>	Listados de asistencia Encuestas	Laboratorio de co-creación.	Laboratorio de co-creación.
<p>Resultado 2: Instituciones de gobierno fortalecidas para el eficaz cumplimiento de las leyes de transporte público</p>	<p>Producto 2.1 Mejorada la atención que brinda la PNC a mujeres víctimas de acoso</p> <p>Lista de actividades dentro de este Producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de una ruta de denuncia con las unidades especializada a mujeres en situación de violencia, de la Oficina de Denuncia y Atención Ciudadana. Capacitaciones a la Unidad de Atención a Víctimas Sensibilización a agentes policiales de la división de tránsito en temas de derechos humanos y género. 	Propuestas	Reportes de la PNC	Reuniones de consulta para definir la ruta a elaborar.
	<p>Indicador de Producto 2.1.1 Ruta de denuncia generada para casos específicos de acoso sexual en el transporte público y paradas de buses.</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 1 ruta de denuncias generada, aprobada y socializada</p> <p>Indicador de Producto 2.1.2</p>	Documento con la ruta establecida.	Hoja de evaluación individual	Taller realizado

<ul style="list-style-type: none"> Talleres de masculinidad a agentes de la unidad de tránsito de la PNC 	<p>Número de agentes policiales capacitados en temas de género y respeto a los derechos humanos.</p> <p>Línea de Base:0</p> <p>Meta: 400 agentes capacitados. (100% de las mujeres que forman parte de la unidad de Tránsito y un 80% de los hombres)</p> <p>Indicador de Producto 2.2.1 Número de personas capacitadas en el VMT sobre temas de género.</p> <p>Línea de Base:0</p> <p>Meta: 150 (30% mujeres, 70% hombres)</p>	<p>Encuestas de percepción.</p> <p>Listados de asistencia Registro fotográfico</p> <p>Talleres realizados</p>
<p>Producto 2.2 Generadas capacidades en el Viceministerio de Transporte para el cumplimiento y desarrollo de políticas que incluyan la promoción de los derechos de la mujer y su movilidad segura.</p> <p>Lista de actividades dentro de este Producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Capacitación a capacitadores del VMT quienes darán charlas a los transportistas sobre de género, derechos humanos y construcción de paz. Establecimiento de un sistema de toma de denuncia y seguimiento con respecto a los permisos otorgados a los empresarios de buses. Elaboración de manual sobre derechos humanos y género para transportistas. Curso virtual y presencial sobre respeto a las mujeres en el transporte público. Elaboración de una app en alianza con la Iniciativa de Transporte Público que califique a los conductores y alenta. 	<p>Indicador de Producto 2.2.2 Manual sobre derechos humanos y género para transportistas.</p> <p>Línea de Base:0</p> <p>Meta: 1 manual elaborado, aprobado y difundido.</p> <p>Indicador de Producto 2.2.3 APP elaborada</p> <p>Línea de Base:0</p> <p>Meta: Al menos 5 calificaciones en la app.</p>	<p>Manual de derechos humanos</p> <p>Talleres de consulta para la elaboración del manual</p> <p>APP</p> <p>Talleres de consulta para la elaboración de la app</p> <p>Documento de reformas legales</p> <p>Documento de reformas legales</p> <p>Listados de asistencia Talleres de consulta</p>
<p>Producto 2.3 Promovidas y generadas propuestas de reformas legales sobre la normativa del transporte público con enfoque de género.</p> <p>Lista de actividades dentro de este Producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Elaboración de propuestas de reformas legales Acciones de abogacía con la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativa y VMT. Difusión de las reformas propuestas 	<p>Indicador de Producto 1.3.1 Número de reformas elaboradas</p> <p>Línea de Base:0</p> <p>Meta: 2</p> <p>Indicador de Producto 1.3.2 Número de reformas legales promovidas</p> <p>Línea de Base:0</p> <p>Meta: 4</p> <p>Indicador de Producto 1.3.3 Número de personas consultadas</p>	<p>Compilación de leyes en la Comisión de Transporte</p> <p>Compilación de leyes en la Comisión de Transporte</p> <p>Listados de asistencia Talleres de consulta</p> <p>Consulta realizada</p>

<p>Resultado 3: Sociedad Salvadoreña participando activamente en mecanismo de cultura de paz y en la promoción del respeto a los derechos de la mujer</p>	<p>Línea de Base: 0 Meta: 100 (50% mujeres, 50% hombres)</p> <p>Indicador 3 a Acciones colectivas realizadas para la promoción de la paz y respeto a las mujeres en espacios públicos</p> <p>Línea Base: 0 Meta:3</p>	<p>Indicador 3 b Número de actores sociales y medios de comunicación que participan activamente en la promoción de una cultura de paz y el respeto a las mujeres.</p> <p>Línea Base: 0 Meta:25 organizaciones o actores sociales involucrados promoviendo una cultura de paz y respeto a las mujeres.</p>	<p>Visitas de campo Encuestas de percepción.</p> <p>Registro fotográfico Sistematización de las acciones realizadas Visitas de campo</p> <p>Campanias realizadas por y en la comunidad.</p>	
<p>Producto 3.1 Sensibilizados a los proveedores de servicio y las usuarias del transporte para conocer sus deberes y derechos</p> <p>Lista de actividades bajo este producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Talleres de formación y sensibilización a empresarios del transporte público, mujeres y hombres. 	<p>Indicador del Producto 3.1.1 Número de personas capacitadas.</p> <p>Línea de base: 0 Meta: 100 personas capacitadas, 50% hombres y 50% mujeres</p>	<p>Listado de asistencia Hojas de evaluación del taller</p> <p>Taller realizado</p>		
<p>Producto 3.2 Generada contraloría ciudadana que vele por el fomento de una cultura de paz y respeto de los derechos de la mujer.</p> <p>Lista de actividades bajo este producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Capacitación para periodistas Capacitaciones en escuelas y universidades Participación en el 2do Congreso Centroamericano de Seguridad Vial Promoción de acciones colectivas para garantizar el cumplimiento de leyes 	<p>Indicador de Producto 3.2.1 Número de periodistas que generan cobertura de medios describiendo causas de la violencia de género, denunciando acoso sexual y promoviendo derechos de la mujer.</p> <p>Línea de Base: 25 periodistas capacitados en Cobertura Periodística sobre la Violencia contra las Mujeres en la Visualización de Datos* Meta: 30 periodistas capacitados (80% mujeres y 20% hombres)</p>	<p>Listado de asistencia Evaluación del taller Encuestas de percepción. Notas de prensa</p> <p>Taller elaborado</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aulas ambulantes en sectores públicos sobre cultura de paz y derechos de la mujer. ▪ Actividad por el Día Internacional de la Paz 	<p>Indicador de Producto 3.2.3 Número de personas sensibilizadas en temas de cultura de paz y respeto a los derechos de las mujeres</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 100 mujeres y 100 hombres (50% de estos deberán ser jóvenes).</p>	<p>Listados de asistencia Entrevistas Encuestas de percepción. Visitas de campo</p>	<p>Capacitación realizadas</p>
<p>Producto 3.3 Establecida y funcionando la mesa de diálogo "Iniciativa por un transporte público seguro"</p> <p>Lista de actividades dentro de este Producto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reuniones de la mesa ▪ Generación de alianzas público privadas 		<p>Indicador de Producto 3.3.1 Número de sectores representados, incluyendo a las mismas mujeres para la construcción de acuerdo.</p> <p>Línea de Base: 3 sectores involucrados</p> <p>Meta: 6 sectores, incluyendo organizaciones de mujeres</p> <p>Indicador de Producto 3.3.2 Número de acuerdos implementados</p> <p>Línea de Base: 0</p> <p>Meta: 3 acuerdos implementados</p>	<p>Minutas de reuniones Listados de asistencia</p>	<p>Convocatorias a las reuniones.</p>
			<p>Entrevistas Acuerdos firmados Presentaciones</p>	<p>Primera reunión realizada</p>

Anexo C: Lista de chequeo de preparación para la implementación del proyecto

Pregunta	Sí	No	Comentario
¿Se ha identificado a todas las contrapartes de implementación?	X		Se han identificado todas las contrapartes en la implementación, sin embargo, en la medida que el proyecto escale se incluirán más.
¿Se han elaborado los TDR del personal clave y se está listo para publicarlos?	X		Se cuentan con TDRs de todas las personas involucradas. Solo se realizarán dos contrataciones nuevas.
¿Se han identificado los lugares del proyecto?	X		La implementación se realizará principalmente en los municipios de Santa Tecla y San Salvador.
¿Se ha consultado a comunidades u oficinas de gobierno sobre la existencia del proyecto?	X		Se ha consultado con usuarios y usuarias del transporte público, así como de las oficinas de gobierno pertinente como el Viceministerio de Transporte y la PNC División de Tránsito Terrestre.
¿Se ha conducido algún análisis preliminar de lecciones aprendidas sobre actividades existentes?	X		Se realizaron varias reuniones con personas que han elaborado estudios sobre el tema del transporte público en El Salvador, así como también con la División de Tránsito de la PNC para conocer experiencias anteriores.
¿Se han identificado criterios para la identificación de beneficiarios?	X		Se ha identificado como principales beneficiarios las mujeres usuarias de la ruta 101 B.
¿Se han alcanzado acuerdos con las contrapartes relevantes de gobierno con respecto a los lugares de implementación, enfoques y contribución del Gobierno?	X		Fueron alcanzados acuerdos con la sociedad civil, empresarios de buses y gobiernos municipales y el gobierno nacional sobre el enfoque y contribución en especies.
¿Se han establecido arreglos claros para el enfoque de implementación del proyecto entre los organismos receptores?	X		
¿Qué otras actividades preparatorias deben ser desarrolladas antes de que empiece la implementación del proyecto cuánto tomarán?		X	No se espera realizar ninguna otra actividad preparatoria para empezar a implementar el proyecto.

Annex D - PBF Project Budget

Instructions:

1. Only fill in write cells. Grey cells are locked and/or contain spreadsheet formulas.
2. Complete both Sheet 1 and Sheet 2.
 - a) First, prepare a budget organized by activity/output/outcome in Sheet 1. (Activity amounts can be indicative estimates.)
 - b) Then, divide each output budget along UN Budget Categories in Sheet 2.
3. Be sure to include % towards Gender Equality and Women's Empowerment (GEWE).
3. Do not use Sheet 4 or 5, which are for MPTF and PBF use.
4. Leave blank any Organizations/Outcomes/Outputs/Activities that aren't needed. DO NOT delete cells.
5. Do not adjust tranche amounts without consulting PBSO.

Table 1 - PBF project budget by outcome, output and activity

Outcome/ Output number	Description (Text)	Recipient Organization 1 Budget	Recipient Organization 2 Budget	Recipient Organization 3 Budget	Total	% of budget per activity allocated to Gender Equality and Women's Empowerment (GEWE) (if any/)	Any remarks (e.g. on types of inputs provided or budget justification, esp. for TA or travel costs)
OUTCOME 1:							
Output 1.1:	Implementado el Plan Piloto en la Ruta 101A	PNUD					
Activity 1.1.1:	Campaña de sensibilización sobre que es el accso y como denunciarlo.	\$ 50,000.00	\$ 40,000.00		\$ 90,000.00	100%	
Activity 1.1.2:	Elaboración de una app en alianza con el VMT que califique a los conductores.	\$ 50,000.00			\$ 50,000.00	100%	
Activity 1.1.3:					\$ -		
Activity 1.1.4:					\$ -		
Activity 1.1.5:					\$ -		
Activity 1.1.6:					\$ -		
Activity 1.1.7:					\$ -		
Activity 1.1.8:					\$ -		
Output Total		\$ 100,000.00	\$ 40,000.00	\$ -	\$ 140,000.00	\$ 140,000.00	
Output 1.2:							
Activity 1.2.1:	Generados cambios en las paradas de buses donde tranzita la ruta 101B				\$ -		
Activity 1.2.2:	Laboratorio de co-creación del diseño de las paradas	\$ 20,500.00	\$ 15,000.00		\$ 35,500.00	100%	
Activity 1.2.3:	Estructuras de las paradas de buses modificadas	\$ 100,000.00			\$ 100,000.00	100%	
Activity 1.2.4:					\$ -		
Activity 1.2.5:					\$ -		

Activity 13.6									
Activity 13.7									
Activity 13.8									
Output Total		\$ 120,600.00	\$ 15,000.00	\$	\$	\$ 135,600.00	\$	135,600.00	
Output 13.9									
Activity 13.1									
Activity 13.2									
Activity 13.3									
Activity 13.4									
Activity 13.5									
Activity 13.6									
Activity 13.7									
Activity 13.8									
Output Total		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Output 14.0									
Activity 14.1									
Activity 14.2									
Activity 14.3									
Activity 14.4									
Activity 14.5									
Activity 14.6									
Activity 14.7									
Activity 14.8									
Output Total		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$

OUTPUT 2:	Instituciones de gobierno fortalecidas para el eficaz cumplimiento de las leyes de transporte público									
Outcome 2.1	Mejorada la atención que brinda la PNC a mujeres víctimas de acoso									
Activity 2.1.1	Establecida una ruta de denuncia con las unidades especializadas a mujeres en situación de violencia, de la Oficina de Denuncia Y Atención Ciudadana.		\$ 100,000.00		\$	100,000.00				100%
Activity 2.1.2	Sensibilización a agentes policiales de la división de tránsito en temas de derechos humanos y género	\$ 50,000.00	\$ 40,000.00		\$	90,000.00				100%
Activity 2.1.3					\$					
Activity 2.1.4					\$					
Activity 2.1.5					\$					
Activity 2.1.6					\$					
Activity 2.1.7					\$					
Activity 2.1.8					\$					
Output Total		\$ 50,000.00	\$ 140,000.00	\$	\$	190,000.00	\$	190,000.00		
Output 2.2	Generadas capacidades en el Viceministerio de Transporte para el cumplimiento y desarrollo de políticas que incluyen la promoción de los derechos de la mujer y su movilidad segura.									

Activity 3.1.5									\$	-		
Activity 3.1.6									\$	-		
Activity 3.1.7									\$	-		
Activity 3.1.8									\$	-		
Output Total									\$	33,436.51	\$	33,436.51
Output 3.2:												
Activity 3.2.1									\$	45,000.00		100%
Activity 3.2.2									\$	20,487.30		100%
Activity 3.2.3									\$	45,000.00		100%
Activity 3.2.4									\$	15,000.00		100%
Activity 3.2.5									\$	26,565.42		100%
Activity 3.2.6									\$	26,565.42		100%
Activity 3.2.7									\$	-		
Activity 3.2.8									\$	-		
Output Total									\$	178,619.94	\$	178,619.94
Output 3.3:												
Activity 3.3.1									\$	20,779.45		100%
Activity 3.3.2									\$	5,000.00		100%
Activity 3.3.3									\$	-		
Activity 3.3.4									\$	-		
Activity 3.3.5									\$	-		
Activity 3.3.6									\$	-		
Activity 3.3.7									\$	-		
Activity 3.3.8									\$	-		
Output Total									\$	25,779.45	\$	25,779.45
Output 3.4:												
Activity 3.4.1									\$	-		
Activity 3.4.2									\$	-		
Activity 3.4.3									\$	-		
Activity 3.4.4									\$	-		
Activity 3.4.5									\$	-		
Activity 3.4.6									\$	-		
Activity 3.4.7									\$	-		
Activity 3.4.8									\$	-		
Output Total									\$	-	\$	-
Subtotal 4:												
Output 4.1:												
Activity 4.1.1									\$	-		
Activity 4.1.2									\$	-		
Activity 4.1.3									\$	-		
Activity 4.1.4									\$	-		
Activity 4.1.5									\$	-		
Activity 4.1.6									\$	-		
Activity 4.1.7									\$	-		
Activity 4.1.8									\$	-		
Activity 4.1.9									\$	-		
Activity 4.1.10									\$	-		
Output Total									\$	-	\$	-
Output 4.2:												
Activity 4.2.1									\$	-		
Activity 4.2.2									\$	-		
Activity 4.2.3									\$	-		
Activity 4.2.4									\$	-		
Activity 4.2.5									\$	-		
Activity 4.2.6									\$	-		
Activity 4.2.7									\$	-		
Activity 4.2.8									\$	-		
Output Total									\$	-	\$	-

Activity 4.2.2									\$						
Activity 4.2.3									\$						
Activity 4.2.4									\$						
Activity 4.2.5									\$						
Activity 4.2.6									\$						
Activity 4.2.7									\$						
Activity 4.2.8									\$						
Output Total									\$						
Output Total									\$						
Output 4.3									\$						
Activity 4.3.1									\$						
Activity 4.3.2									\$						
Activity 4.3.3									\$						
Activity 4.3.4									\$						
Activity 4.3.5									\$						
Activity 4.3.6									\$						
Activity 4.3.7									\$						
Activity 4.3.8									\$						
Output Total									\$						
Output Total									\$						
Output 4.4									\$						
Activity 4.4.1									\$						
Activity 4.4.2									\$						
Activity 4.4.3									\$						
Activity 4.4.4									\$						
Activity 4.4.5									\$						
Activity 4.4.6									\$						
Activity 4.4.7									\$						
Activity 4.4.8									\$						
Output Total									\$						
Output Total									\$						

Additional personnel costs	(1) Coordinator, (2) Tecnicos, (2) Asistentes Administrativos	\$ 113,434.58	\$ 109,434.58		\$ 216,869.16	90%	
Additional Operational Costs	Costos indirectos	\$ 10,000.00	\$ 10,000.00		\$ 20,000.00		
Monitoring budget		\$ 50,000.00			\$ 50,000.00	100%	
Budget for independent final evaluation			\$ 40,000.00		\$ 40,000.00	100%	
Total Additional Costs		\$ 179,434.58	\$ 159,434.58		\$ 306,869.16		\$ 258,182.24

Totals

	Recipient Organization 1	Recipient Organization 2	Recipient Organization 3	Total
	PNUD	ONU Mujeres		
Sub-Total Project Budget	\$ 745,934.58	\$ 655,934.58	\$ -	\$ 1,401,869.16
Indirect support costs (7%):	\$ 52,215.42	\$ 45,915.42	\$ -	\$ 98,130.84
Total	\$ 798,150.00	\$ 701,850.00	\$ -	\$ 1,500,000.00

Performance-Based Tranche Breakdown					
	Recipient Organization 1	Recipient Organization 2	Recipient Organization 3	Total	Tranche %
	PNUD	ONU Mujeres			
First Tranche:	\$ 588,705.00	\$ 481,295.00	\$ -	\$ 1,050,000.00	70%
Second Tranche:	\$ 289,445.00	\$ 210,555.00	\$ -	\$ 450,000.00	30%
Third Tranche	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	
Total:	\$ 798,150.00	\$ 701,850.00	\$ -	\$ 1,500,000.00	100%

\$ Towards GEWE	\$ 1,455,395.00
% Towards GEWE	97%
\$ Towards MBE	\$ 90,000.00
% Towards MBE	6%

Note: PBF does not accept projects with less than 5% towards MBE and less than 15% towards GEWE. These figures will show as red if this minimum threshold is not met.

Annex D - PBF Project Budget

Instructions:

1. Divide each output budget total along the relevant UN budget categories.
2. For reference, output totals have been transferred from Table 1.
3. The output totals should match, and will show as red if not.

Table 2 - Output Investments by UN Budget Categories

	Recipient Agency 1		Recipient Agency 2		Recipient Agency 3		Total
	PRIO	CRU	CRU	CRU	CRU	CRU	
OUTPUT 1.1							
Output Total from Table 1	\$	100,000.00	\$	60,000.00	\$	0.00	\$ 160,000.00
1. Staff and other personnel							\$
2. Supplies, Commodities, Materials							\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)							\$
4. Contractual services							\$
5. Travel							\$
6. Transfers and Grants to Counterparts	\$	100,000.00	\$	60,000.00	\$	0.00	\$ 160,000.00
7. General Operating and other Costs							\$
Total	\$	100,000.00	\$	60,000.00	\$	0.00	\$ 160,000.00
OUTPUT 1.2							
Output Total from Table 1	\$	100,000.00	\$	10,000.00	\$	0.00	\$ 110,000.00
1. Staff and other personnel							\$
2. Supplies, Commodities, Materials							\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)							\$
4. Contractual services							\$
5. Travel							\$
6. Transfers and Grants to Counterparts	\$	100,000.00	\$	10,000.00	\$	0.00	\$ 110,000.00
7. General Operating and other Costs							\$
Total	\$	100,000.00	\$	10,000.00	\$	0.00	\$ 110,000.00
OUTPUT 1.3							
Output Total from Table 1	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
1. Staff and other personnel							\$
2. Supplies, Commodities, Materials							\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)							\$
4. Contractual services							\$
5. Travel							\$
6. Transfers and Grants to Counterparts	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
7. General Operating and other Costs							\$
Total	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
OUTPUT 1.4							
Output Total from Table 1	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
1. Staff and other personnel							\$
2. Supplies, Commodities, Materials							\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)							\$
4. Contractual services							\$
5. Travel							\$
6. Transfers and Grants to Counterparts	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
7. General Operating and other Costs							\$
Total	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
OUTPUT 2							
Output 2.1							
Output Total from Table 1	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
1. Staff and other personnel							\$
2. Supplies, Commodities, Materials							\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)							\$
4. Contractual services							\$
5. Travel							\$
6. Transfers and Grants to Counterparts	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
7. General Operating and other Costs							\$
Total	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
Output 2.2							
Output Total from Table 1	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
1. Staff and other personnel							\$
2. Supplies, Commodities, Materials							\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)							\$
4. Contractual services							\$
5. Travel							\$
6. Transfers and Grants to Counterparts	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00
7. General Operating and other Costs							\$
Total	\$	0.00	\$	0.00	\$	0.00	\$ 0.00

3. Supplies, Communications, Materials	\$ 6,879.45	\$ 40,000.00	\$ 46,879.45
4. Employment, Voluntary and Auxiliary Personnel	\$ 50,000.00	\$ 50,000.00	\$ 100,000.00
5. Development Services	\$ 15,000.00	\$ 50,000.00	\$ 65,000.00
6. Travel	\$ 29,000.00	\$ 25,000.00	\$ 54,000.00
7. Transfers and Grants to Countywide	\$ 3,620.45		\$ 3,620.45
8. General Operating and other Costs	\$ 10,000.00	\$ 140,000.00	\$ 150,000.00
Total			

Company 1.1			
Original Total from Table 1	\$	140,000.00	\$
1. Staff and other personnel			
2. Fuel, oil, and other expenses			
3. Supplies, Communications, Materials			
4. Freight, Communications, and Postage (including)			
5. Construction Services			
6. Travel			
7. Transfers and Grants to Charitable Organizations			
8. General Operating and other Costs			
Total	\$	140,000.00	\$
Company 2.1			
Original Total from Table 1	\$	60,000.00	\$
1. Staff and other personnel			
2. Fuel, oil, and other expenses			
3. Supplies, Communications, Materials			
4. Freight, Communications, and Postage (including)			
5. Construction Services			
6. Travel			
7. Transfers and Grants to Charitable Organizations			
8. General Operating and other Costs			
Total	\$	60,000.00	\$
Company 3.1			
Original Total from Table 1	\$	-	\$
1. Staff and other personnel			
2. Fuel, oil, and other expenses			
3. Supplies, Communications, Materials			
4. Freight, Communications, and Postage (including)			
5. Construction Services			
6. Travel			
7. Transfers and Grants to Charitable Organizations			
8. General Operating and other Costs			
Total	\$	-	\$

Company 1.1			
Original Total from Table 1	\$	140,000.00	\$
1. Staff and other personnel			
2. Fuel, oil, and other expenses			
3. Supplies, Communications, Materials			
4. Freight, Communications, and Postage (including)			
5. Construction Services			
6. Travel			
7. Transfers and Grants to Charitable Organizations			
8. General Operating and other Costs			
Total	\$	140,000.00	\$
Company 2.1			
Original Total from Table 1	\$	60,000.00	\$
1. Staff and other personnel			
2. Fuel, oil, and other expenses			
3. Supplies, Communications, Materials			
4. Freight, Communications, and Postage (including)			
5. Construction Services			
6. Travel			
7. Transfers and Grants to Charitable Organizations			
8. General Operating and other Costs			
Total	\$	60,000.00	\$
Company 3.1			
Original Total from Table 1	\$	-	\$
1. Staff and other personnel			
2. Fuel, oil, and other expenses			
3. Supplies, Communications, Materials			
4. Freight, Communications, and Postage (including)			
5. Construction Services			
6. Travel			
7. Transfers and Grants to Charitable Organizations			
8. General Operating and other Costs			
Total	\$	-	\$

4. Contractual services			\$
5. Travel			\$
6. Transfers and Grants to Committees			\$
7. General Operating and other Costs			\$
Total			\$

Component A

Component A.1			
Component Total from Table 1			
1. Staff and other personnel			\$
2. Supplies, Commodities, Materials			\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)			\$
4. Contractual Services			\$
5. Travel			\$
6. Transfers and Grants to Committees			\$
7. General Operating and other Costs			\$
Total			\$

Component A.2			
Component Total from Table 2			
1. Staff and other personnel			\$
2. Supplies, Commodities, Materials			\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)			\$
4. Contractual Services			\$
5. Travel			\$
6. Transfers and Grants to Committees			\$
7. General Operating and other Costs			\$
Total			\$

Component A.3			
Component Total from Table 3			
1. Staff and other personnel			\$
2. Supplies, Commodities, Materials			\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)			\$
4. Contractual Services			\$
5. Travel			\$
6. Transfers and Grants to Committees			\$
7. General Operating and other Costs			\$
Total			\$

Component A.4			
Component Total from Table 4			
1. Staff and other personnel			\$
2. Supplies, Commodities, Materials			\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)			\$
4. Contractual Services			\$
5. Travel			\$
6. Transfers and Grants to Committees			\$
7. General Operating and other Costs			\$
Total			\$

Additional Costs			
1. Staff and other personnel			\$
2. Supplies, Commodities, Materials			\$
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)			\$
4. Contractual Services			\$
5. Travel			\$
6. Transfers and Grants to Committees			\$
7. General Operating and other Costs			\$
Total			\$

Totals			
Component A.1	Component A.2	Component A.3	Component A.4
1. Staff and other personnel			
2. Supplies, Commodities, Materials			
3. Equipment, Vehicles, and Furniture (including Depreciation)			
4. Contractual Services			
5. Travel			
6. Transfers and Grants to Committees			
7. General Operating and other Costs			
Total			

6. Transfer and Service by Components	\$ 800,000.00	\$ 800,000.00	\$ -	\$ 800,000.00
7. General Operating and Other Costs	\$ 20,000.00	\$ 20,000.00	\$ -	\$ 20,000.00
8. Interest	\$ 745,894.58	\$ 651,894.58	\$ -	\$ 140,000.00
9. Indirect Costs	\$ 52,215.42	\$ 45,815.42	\$ -	\$ 91,700.84
TOTAL	\$ 1,620,110.00	\$ 1,522,710.00	\$ -	\$ 1,620,000.00

