



Ministerio del Medio Ambiente
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo



PROYECTO APOYO A LA ESTRATEGIA CHILENA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

PLAN INICIAL DE SUPERVISIÓN

Financiamiento:

Fondo Fiduciario del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF) a través del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF)

Cofinanciamiento de:

Gobierno de la República de Chile

Ejecución:

Ministerio del Medio Ambiente de Chile (MMA)

Administración:

Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AGCID)

VERSION OCTUBRE 2023

CONTENIDO

1. INTRODUCCION.....	4
2. ORGANIZACIÓN DEL M&E DEL PROYECTO.....	4
3. ROLES Y RESPONSABILIDADES.....	6
4. PARTES INTERESADAS.....	6
5. PRESENTACIÓN DE INFORMES	8
6. PRESUPUESTO	8
7. CRONOGRAMAS.....	9
8. MARCO DE RESULTADOS DEL PROYECTO	10
9. M&E Y GÉNERO	12
10. LECCIONES APRENDIDAS Y MEJORES PRÁCTICAS.....	12

ACRÓNIMOS

AGCID	Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo
BAU	Business As Usual (Por sus siglas en inglés)
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CDP	Comité Director del Proyecto
CdeP	Coordinador de Proyecto
CLETS	Apoyo a la Estrategia Chilena de Transporte Sostenible
CO2	Dióxido de Carbono
DTPM	Directorio de Transporte Público Metropolitano
DTPR	División de Transporte Público Regional
EMT	Evaluación de Medio Término
GEF	Fondo Mundial para el Medio Ambiente
GEI	Gases de Efecto Invernadero
ICR	Informe de terminación y resultados (ICR siglas en inglés)
M&E	Monitoreo y Evaluación
MEKLE	Monitoreo y Evaluación, Gestión del Conocimiento y Lecciones Aprendidas
MMA	Ministerio del Medio Ambiente, Chile
MRV	Monitoreo, Reporte y Verificación
MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
ODP	Objetivo de Desarrollo del Proyecto
PA	Plan de Adquisiciones
RIP-PIR	Reporte de progreso en la implementación del proyecto
POA	Plan Operativo Anual
PRODOC	Documento de Proyecto
TdRs	Términos de Referencia
UCI	Unidad de Ciudades Inteligentes
UCP	Unidad de Coordinación del Proyecto
USD	Dólares de los Estados Unidos
ZLE	Zero and Low Emission (Por sus siglas en inglés)

1. INTRODUCCION

El objetivo principal del proyecto “Apoyo a la Estrategia Chilena de Transporte Público Sostenible (CLETS)”, es Apoyar la estrategia chilena de movilidad urbana de cero o bajas emisiones, demostrando los impactos sistémicos de bajas emisiones de CO₂.

El Proyecto consta de 3 Componentes:

- Componente 1 referido a la promoción de marcos normativos, de planificación y reglamentarios que fomenten la adopción de sistemas integrados de movilidad de bajas emisiones a través de la participación, el conocimiento, gestión y desarrollo de capacidades en el marco de la una Estrategia de Transporte Chileno Bajo en Emisiones (CLETS)
- Componente 2, enfocado en las acciones demostrativas y catalíticas que demuestren y ponen en práctica mecanismos financieros para apoyar los sistemas integrados de movilidad de bajas emisiones.
- Componente 3, relativo a monitoreo y evaluación del Proyecto.

De acuerdo con el Documento del Proyecto (PRODOC), la recopilación de datos, evaluación y análisis se conciben como parte integral de todos los componentes y actividades previstas en el proyecto, por lo cual es importante la generación de un Plan Inicial de Supervisión también denominado Plan de M&E, para el arranque de la implementación y posteriormente el desarrollo de un Plan de Supervisión de Largo Plazo.

El monitoreo y evaluación (M&E), debe tener como base la recolección sistematizada de datos de la ejecución de proyecto y el seguimiento al cumplimiento de indicadores.

El monitoreo es una función continua o periódica que se vale de la recopilación sistemática de datos cualitativos y cuantitativos, para mantener bien encaminadas las actividades. Es sobre todo, un instrumento de gestión. Al GEF le interesa hacer un seguimiento del estado del medio ambiente, el estrés ambiental, los avances hacia el logro de los resultados previstos en los proyectos, y el desempeño en la ejecución de los proyectos, los programas y la cartera institucional.

Una evaluación consiste en un análisis sistemático e imparcial de una actividad, proyecto, programa, estrategia, política, sector, área focal u otro tema. Su finalidad es determinar la relevancia, eficiencia, eficacia, impacto y sostenibilidad de las intervenciones y contribuciones de los asociados que intervienen en ellos. Una evaluación arroja información fundamentada, independiente, creíble, fiable y útil, que permita incorporar oportunamente las conclusiones, recomendaciones y lecciones en los procesos decisorios.

En el contexto del GEF, la evaluación procura determinar la relevancia, eficiencia, eficacia, resultados y —cuando sea posible— la sostenibilidad de las intervenciones del GEF para contribuir a generar beneficios ambientales de alcance mundial en las áreas focales del GEF a nivel local y global.

Todo sistema de monitoreo y evaluación tiene como objetivo revisar de forma periódica, el avance en el cumplimiento de las metas de un proyecto. Para lo cual es necesario contar con fuentes de información y verificación idóneas.

2. ORGANIZACIÓN DEL M&E DEL PROYECTO

El PRODOC plantea la necesidad de garantizar que el monitoreo, presentación de informes, verificación y evaluación (MRV, M&E) sean ejecutados oportunamente, y deben llevarse a cabo en dos dimensiones (i) para dar seguimiento al progreso y los resultados del proyecto, y (ii) para capturar los costos, impactos y beneficios a largo plazo de la intervención.

El proyecto prevé la revisión, evaluación y análisis de datos como parte integrante de todos los componentes y actividades que contiene y dedicará un esfuerzo considerable a producir datos y a llevar a cabo el análisis, utilización y disponibilidad de los mismos.

El sistema de M&E del Proyecto, consta de tres elementos principales: (i) medición del progreso a nivel de actividad; ii) medición del logro progresivo de los productos y resultados previstos (resultados) tal como se definen en el marco de resultados; y iii) evaluación continua durante la ejecución para permitir ajustes tempranos y periódicos.

El M&E de la implementación del proyecto CLETS se llevará a cabo a través de tres mecanismos principales:

- (i) Evaluación del progreso a nivel de actividad (desarrollo de los sistemas de M&E específicos para las diferentes actividades de inversión) que generarán los datos necesarios para el propósito del proyecto.
- (ii) Medición del logro progresivo de los productos y resultados esperados del proyecto según los indicadores definidos en el Marco de Resultados; el estado de avance se informará cada seis meses como parte de los informes del proyecto; y
- (iii) Evaluación del proyecto en ciertos momentos de su implementación:
 - Revisiones de progreso durante las misiones de CAF en apoyo a la implementación;
 - Evaluación de Medio Término de la implementación del proyecto;
 - Informe Final del Proyecto elaborado por la UCP y AGCID;
 - Evaluación Terminal del Proyecto: Se preparará dentro de los seis meses posteriores al cierre de la subvención con base en el Informe Final del Proyecto elaborado por la UCP y AGCID.

El M&E corresponde al Componente 3 del Proyecto CLETS y se subdivide en un resultado con un producto:

Resultado	Producto
Seguimiento adecuado de todos los indicadores del proyecto para garantizar la implementación exitosa del proyecto y evaluación	Revisiones periódicas y evaluación terminal independiente realizadas

Dada la necesidad de recopilación continua de datos, información, ideas, conocimientos y su incorporación en la práctica, definido en la descripción del proyecto se considera la participación de un Especialista de Monitoreo y Evaluación, Gestión del Conocimiento y Lecciones Aprendidas (MEKLE), quien será la fuente responsable de velar por la procedencia de los datos, información y conocimiento que se obtiene de la actividad del proyecto, en constante retroalimentación a los comités de proyecto, tanto locales como del CDP.

La información que se genere del monitoreo y evaluación se pondrá a la disposición del Comité Director, junto con su análisis, al menos con una periodicidad anual, con el fin de informar las decisiones para el año siguiente. Además, para aumentar la apropiación del país, el Proyecto aprovechará las oportunidades, cuando estén disponibles, para alinear el M&E requerido por el Proyecto con los sistemas de M&E liderados por el gobierno, en uso y operativos en las instituciones asociadas. Esto no sólo puede ayudar a reducir costos, sino que este enfoque garantizará la sostenibilidad del mantenimiento de los sistemas después del proyecto.

Sobre las evaluaciones del Plan de M&E:

- Evaluación de Medio Término: será una herramienta de monitoreo para identificar desafíos y delinear acciones correctivas para garantizar que el proyecto está en camino de lograr los máximos resultados una vez finalizado. El resultado/entregable principal será el informe Evaluación Terminal del Proyecto (EMT): valorará el logro de los resultados del proyecto respecto de las metas previstas, y extraerá lecciones aprendidas que pueden mejorar la sostenibilidad del proyecto y proporcionar información para mejorar la implementación de futuros proyectos.

MONITOREO INICIATIVAS PILOTO:

Se pondrá en marcha un seguimiento intensivo, centrándose en indicadores de proceso que miden la eliminación local de las barreras al desarrollo de la movilidad sostenible. El sistema de vigilancia también realizará las siguientes mediciones desglosadas por género:

Seguimiento cuantitativo:

- Reducción de emisiones de GEI
- Número de beneficiarios (en cuanto al género)
- Beneficios para la salud (en cuanto al género)
- Reducción de ruido
- Número total de puestos de trabajo creados en función del género

Seguimiento cualitativo:

- Eliminación de los bloqueos de combustibles fósiles en la regulación
- Calidad del transporte público para las mujeres

Para ello, se realizará un seguimiento intensivo de las actividades del proyecto y de los beneficiarios, se realizarán encuestas periódicas sobre cada una de las actividades pertinentes en cada una de las iniciativas piloto, que se llevarán a un análisis adecuado para incorporarlas al sistema MRV y a los informes de los proyectos. Este procedimiento produce un flujo constante de datos e información que se incluirán en las lecciones aprendidas.

3. ROLES Y RESPONSABILIDADES

La UCP será responsable del monitoreo y evaluación (M&E) general del Proyecto a través del Coordinador de Proyecto, el Especialista MEKLE y los socios.

A nivel de las intervenciones piloto, la UCP y los socios serán responsables conjuntamente del monitoreo y la evaluación, con la supervisión del Coordinador del Proyecto.

El MMA y el MTT deben proporcionar datos y análisis relevantes al Especialista MEKLE, quien coordinará con la UCP, a través del CdeP, la interpretación y validez de los resultados del monitoreo y la identificación de cuestiones que puedan justificar una consulta con el CDP, especialmente aquellas relacionadas con a la entrega de productos y resultados del proyecto.

4. PARTES INTERESADAS

Las partes interesadas clave del proyecto han sido identificadas en el PRODOC y en la fase de puesta en marcha, por su relevancia o papel en las áreas de intervención y el impacto potencial que pueden tener durante y más allá de la implementación del proyecto, considerando el carácter intersectorial en la ejecución de actividades debido a que se realizarán en asociación con otros ministerios, cuyo papel puede ser clave para la obtención de resultados, por lo cual se resalta, la importancia de su monitoreo y actualización en el Plan de Supervisión:

Institución	Rol	Responsabilidades en el proyecto
Ministerio de Medio Ambiente (MMA) a través de la División de Calidad del Aire	Autoridad Nacional del Medio Ambiente	Coordinación del proyecto y cofinanciación. Supervisión, presentación de informes, verificación y evaluación
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a través de la Coordinación Nacional de Planificación y Desarrollo	Autoridad Nacional de Transporte	Coordinación de proyectos y cofinanciación
Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) de MTT	El Directorio regula el Transantiago, el sistema de transporte público del área metropolitana de Santiago	Agencia Ejecutora, bus

Institución	Rol	Responsabilidades en el proyecto
División de Transporte Público Regional (DTPR) de MTT	La División gestiona los programas RTM y RTC, clave para la estrategia de intervención del proyecto fuera del Transantiago	Agencia Ejecutora, autobús y taxi colectivo
División de Regulación de MTT	La División establece normas jurídicas, técnicas y metodológicas para el transporte público	Agencia Ejecutora, reglamentos
Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI) de MTT	La Unidad promueve la adopción de soluciones innovadoras de movilidad en el transporte público urbano	Agencia Ejecutora, innovación
Centro de Control y Certificación de Vehículos de MTT (3CV)	El Centro proporciona servicios de evaluación, control y certificación para varias cuestiones tecnológicas en vehículos (estandarización de modelos, seguridad, emisiones y otros)	Agencia Ejecutora, innovación
Gobernaciones Regionales de Antofagasta, del Biobío y de Los Ríos.	Las gobernaciones regionales son organismos autónomos que asignan recursos para la ejecución de los proyectos piloto (de acuerdo con la Minuta de Adecuaciones Menores).	Financiamiento y apoyo político a las iniciativas piloto. Comunicar el proyecto a los usuarios
Municipios beneficiarios (de acuerdo con la Minuta de Adecuaciones Menores: Antofagasta, Valdivia, Lebu, Concepción)	Beneficiarios	Comunicar el proyecto a los usuarios
Participantes en el mercado	Operadores, importadores, instituciones financieras comerciales, servicios públicos de electricidad	Agencia Nacional
Agrupaciones basadas en intereses comunes	Asociaciones de propietarios de taxis y usuarios de bicicletas, sindicatos	Proporcionar canales para una interacción eficiente con los grupos correspondientes
División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo	Autoridad Nacional de Planificación Urbana	Participación en la iniciativa piloto "Desarrollo de una iniciativa piloto de integración y movilidad urbana con bicicletas públicas en la ciudad de Concepción"

Institución	Rol	Responsabilidades en el proyecto
Usuarios	Beneficiarios	Proporcionar retroalimentación y monitoreo social
CAF	Organismo de Ejecución del FMAM	Brinda asistencia técnica y financiera sobre estrategias de transporte sostenible en toda América Latina y el Caribe. Asegura que las metodologías de trabajo estén a la altura de los estándares internacionales. Apoya la implementación y monitoreo de proyectos

5. PRESENTACIÓN DE INFORMES

Los formatos para la presentación de los informes del proyecto, han sido provistos por CAF y son anexos de Convenio Tripartito CAF-MMA-AGCID:

- i) Informe de progreso Trimestral – Anexo G
- ii) Informe de progreso Semestral – Anexo G
- iii) PIR anual – Anexo G
- iv) Informe Financiero (QES) – Anexo F
- v) Informe de Cofinanciamiento – Formato acordado
- vi) Auditoría – A definirse entre AGCID y auditores en base a requisitos de los TdRS

6. PRESUPUESTO

De acuerdo con el PRODOC el M&E cuenta con un presupuesto de USD 102.000 para ejecutar las principales actividades relacionadas al Monitoreo y Evaluación, monto que corresponde al 3,5 % del presupuesto total de USD 2.900.000. En revisión de este presupuesto, CAF comunicó que el presupuesto asignado para las Evaluaciones de Medio Término y Final serán cubiertos con fondos FEE de CAF, por lo cual, USD 25.000 y USD 30.000 serán redistribuidos en otras actividades como las Auditorías Anuales que no estaban previstas en el PRODOC:

Actividad de M&E	Responsabilidad	Presupuesto estimado (US\$)	Marco de tiempo
Taller de inicio*	CAF UCP /Coordinador de Proyectos Equipo del proyecto Consultor	Costo indicativo: 4,000	Dentro de los primeros dos meses del inicio del proyecto
Desarrollar un plan a largo plazo de seguimiento y evaluación Conocimiento y lecciones aprendidas	Coordinador del proyecto desarrollará TdRs - examinados por CAF CAF Equipo del proyecto Consultor Equipo del proyecto	Costo indicativo: 31,000**	Se desarrollará al inicio y se aplicará continuamente a lo largo del proyecto, (anualmente en puesta en marcha, a medio plazo y final de proyecto)
Reuniones del Comité (con actas y resoluciones preparadas formalmente)	CAF UCP	Costo indicativo: 5,000	Una reunión presencial por año y al menos una reunión virtual por año

Actividad de M&E	Responsabilidad	Presupuesto estimado (US\$)	Marco de tiempo
Informes financieros trimestrales y SOEs	UCP Equipo del proyecto	Costo indicativo: 0	Dentro de los 30 días de cada trimestre completado
Informes de progreso del proyecto	PMU Equipo del proyecto	Costo indicativo: 0	Al menos cada 6 meses y con vencimiento dentro de los 30 días de cada semestre completado.
	Director Nacional de Proyectos Comités		
Evaluación de Medio Término (externa)	CAF UCP/Coordinador de Proyectos Equipo del proyecto Consultor Internacional (1) Consultor Nacional (1)	Costo indicativo: 0***	Dentro de los 90 días posteriores a la finalización del proyecto a medio plazo
Evaluación Final Externa	CAF UCP/Coordinador de Proyectos Equipo del proyecto Consultor Internacional (1) Consultor Nacional (1)	Costo indicativo: 0***	Al final de la ejecución del proyecto
Informe Final del Proyecto	UCP Equipo del proyecto Consultor	Costo indicativo: 2,000	Al menos un mes antes de la finalización del proyecto
Auditorías	UCP desarrolla TdRs – examinados por CAF	Costo indicativo: 55,000	Al menos una vez al año (CAF se reserva el derecho de solicitar una auditoría parcial o completa en cualquier momento)
	Firma de Auditoría será contratada por PMU - no hay objeción de CAF		
Visitas de monitoreo a los sitios del proyecto	UCP CAF Equipo del proyecto	Costo indicativo: 5,000****	Al menos una vez al año
COSTE INDICATIVO TOTAL, EXCEPTO EL TIEMPO DEL PERSONAL Y LOS GASTOS DE VIAJE DEL PERSONAL DE CAF		102.000	

7. CRONOGRAMAS

Considerando el retraso del proyecto en el arranque operativo, el siguiente cronograma se ajusta al tiempo planificado que resta para su implementación.

Actividad M&E	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Taller de Arranque			X		
Plan M&E de largo plazo, gestión del conocimiento y lecciones aprendidas			X		
Reuniones del CDP			X	X	X
Auditorías			X	X	X
Informes Financieros Trimestrales		X	X	X	X
Informes de Progreso		X	X	X	X
Evaluación de Medio Término (externa)				X	
Evaluación Final Externa (externa)					X
Informe Final del Proyecto					X
Visitas de Monitoreo a sitios del Proyecto			X	X	X

PLAZOS DE PRESENTACIÓN DE INFORMES

Informes	Fecha límite de presentación a CAF
Informe de Progreso trimestral julio-septiembre	15-oct
Informe de Progreso trimestral enero -marzo	15-abr
Informe de Progreso semestral julio-diciembre	30-ene
Informe PIR Anual julio-junio	30-jul
Informe financiero QES julio-septiembre	30-oct
Informe financiero QES octubre -diciembre	30-ene
Informe financiero QES enero -marzo	30-abr
Informe financiero QES abril-junio	30-jul
Informe de cofinanciamiento julio-junio	15-jul
Medición Indicadores CAF julio-junio	30-ene y 30-jul
Informe de Auditoría julio-junio	30-sep

8. MARCO DE RESULTADOS DEL PROYECTO

Los indicadores del Marco de Resultados del Proyecto están organizados en tres apartados: i) Indicadores del GEF, ii) Indicadores de Desarrollo de Objetivos del Proyecto, e iii) Indicadores de los Componentes

Indicadores GEF:

- Emisiones de GEI mitigados
- Número de beneficiarios

Indicador de Objetivo: Reducción del crecimiento de las emisiones de GEI. Toneladas de CO2eq evitado, tanto directo como indirecto, durante el período de impacto, con la meta de 719.935 tCO2eq en 20 años.

Indicador Componente 1: Indicador 5 GEF - Grado de apoyo desagregado al desarrollo con bajas emisiones de GEI en el marco político, de planificación y regulatorio.

Indicador Componente 2: Indicador 6 GEF - Grado de fortaleza de los mecanismos financieros y de mercado para un desarrollo bajo en GEI (desagregado por género).

Indicadores de Resultados

El marco de resultados del Proyecto está estructurado por Componentes, estableciendo para cada uno el indicador correspondiente:

Resultados	Indicador
1.1 Aumento de información disponible para planificar, diseñar e implementar sistemas innovadores de movilidad urbana sostenible a nivel nacional y subnacional.	Las barreras no financieras se eliminan más rápido que en el escenario BAU (desglosadas por género)
1.2 Un entorno político, técnico y normativo mejorado para promover la movilidad urbana sostenible	Una Estrategia Chilena de Transporte de Bajas Emisiones está lista para ser formalizada y cuenta con el apoyo de diversos actores (desagregado por género)
1.3 Mayor capacidad de innovación en materia de transporte sostenible a nivel nacional y subnacional	Las barreras no financieras se eliminan más rápido que en el escenario BAU (desglosadas por género)

Resultados	Indicador
1.4 Mejores prácticas compartidas a nivel nacional e internacional	Se facilitan réplicas de las actividades piloto y demostrativas del proyecto (desglosadas por género)
2.1 Inversiones asistidas técnicamente en medidas de movilidad urbana sostenible en zonas urbanas representativas y de alto nivel	Inversión movilizada (desglosada por género)
2.2 Inversiones asistidas técnicamente en medidas de planificación urbana integrada en zonas urbanas representativas y de alto nivel	Inversión movilizada (desglosada por género)
3.1 Ejecución basada en los resultados e implementación evaluada, monitoreo y seguimiento, facilitación de la replicación	Revisiones periódicas y evaluación final independiente realizadas (desglosadas por género)

Indicadores de Productos

Los productos previstos en cada Componente, tienen establecidas metas que deben ser sujetas de M&E en lo que respecta a su cumplimiento oportuno:

Producto	Meta
1.1.1 Campañas informativas	Los diferentes públicos objetivo conocen los costos, impactos y beneficios contextualizados de la movilidad sostenible.
1.1.2 Capacitación	La comunidad profesional / técnica incluye profesionales y técnicos conocedores de la flota eléctrica (operación, mantenimiento, reparaciones).
1.1.3 Sistema MRV (Monitoreo, Reportes y Verificación)	Los costos, impactos y beneficios efectivos de CLETS se conocen, demuestran y difunden.
1.2.1 Apoyo a la formalización y difusión de la Estrategia Chilena de Transporte Baja en emisiones	CLETS refleja una visión compartida dentro del sector y subsectores relevantes y que les brinda apoyo para sus propios esfuerzos hacia la sostenibilidad.
1.2.2 Intercambio y difusión de experiencias a nivel nacional	Hay profesionales clave en las regiones que conocen los costos, impactos, oportunidades y beneficios efectivos de la movilidad sostenible.
1.3.1 Apoyo a la interoperabilidad de los métodos de pago	Se han probado más instrumentos intermodales, se han aprendido lecciones y están ampliamente disponibles.
1.3.2 Certificación energética de vehículos	El proceso de certificación de vehículos no incluye restricciones de combustibles fósiles.
1.3.3 Crowdsourcing colectivo de información sobre taxis	Se ha probado y sistematizado un proceso de digitalización útil de rutas colectivas.
1.3.4 Estrategia de datos abiertos	Existe una estrategia de datos abiertos compartidos en implementación que tiene como objetivo hacer que todos los datos públicos divulgables sobre movilidad estén disponibles e interoperables.
1.4.1 Difusión (nivel internacional)	Hay profesionales clave en iniciativas afines en todo el mundo con los que existen vínculos y canales para un mejor co-aprendizaje.
1.4.2 Identificación, sistematización y promoción de mejores prácticas	CLETS incluye un mecanismo eficaz para la identificación, sistematización y difusión de las mejores prácticas
2.1.1 ZLE (Zero and Low Emission) (fuente de conocimiento)	La estrategia de electrificación de Transantiago tiene en cuenta el género, las emisiones y los factores socioeconómicos. Las lecciones aprendidas son identificadas, sistematizadas y difundidas.
2.1.2 Bus ZLE	Al menos estas 2 ciudades regionales cuentan con elementos avanzados (autobuses) de estrategias efectivas de movilidad sostenible.
2.1.3 Taxi colectivo ZLE	Al menos 1 ciudad regional tiene elementos avanzados (taxi colectivo) de una estrategia de movilidad sostenible efectiva.

Producto	Meta
2.2.1 Intervención integral de movilidad urbana en Villarrica	Los estándares de infraestructura para bicicletas atienden las necesidades de las mujeres y la población vulnerable. Normas efectivas de peatonalización. Se ha realizado un análisis contextualizado de las barreras a la intermodalidad. Se ha diseñado, implementado y aprendido una iniciativa piloto.
3.1.1 Revisiones periódicas y evaluación terminal independiente realizadas	-

9. M&E Y GÉNERO

El proyecto desarrollará, al inicio de su implementación, un Plan de Acción de Género que contendrá la estructura de toma de decisiones, actividades y el monitoreo y evaluación, en base al cual se realizará la supervisión sobre las acciones enfocadas en resaltar de género.

El proyecto aportará datos cuantitativos al campo emergente de las ciencias sociales que estudia los vínculos e interrelaciones entre movilidad, emisiones, vulnerabilidad y salud, en particular incluyendo una perspectiva de género que permita identificar y especificar los desequilibrios de género, para su eliminación a través de políticas públicas.

Asimismo, el proyecto contribuye al desarrollo de categorías de trabajo que son nuevas en el mercado laboral chileno, consideradas de manera inclusiva para mujeres, por lo que este aspecto debe monitorearse en la planificación y ejecución de actividades a través de medidas de discriminación positiva.

El monitoreo, evaluación y la presentación de informes deben incluir cuestiones de género, mediciones desagregadas de variables relevantes. Esto incluye que se realizan revisiones periódicas y evaluaciones de medio término y finales independientes también desglosadas por género.

10. LECCIONES APRENDIDAS Y MEJORES PRÁCTICAS

Se realizará con especial cuidado el registro y sistematización periódica de las lecciones y mejores prácticas, en las diferentes etapas de implementación del proyecto, para lograr compilar y distribuir un manual (o manuales) de las mejores prácticas y lecciones aprendidas, codificando así las experiencias del proyecto y facilitando su reproducción.