**ACTIVIDADES PARA "MECANISMO PARA LA FÁCIL IDENTIFICACIÓN, SISTEMATIZACIÓN Y ADOPCIÓN DE LAS MEJORES PRÁCTICAS DEL PROYECTO CLETS"**

**Producto 1.4.2.a Se desarrolla un mecanismo para la fácil identificación, sistematización y adopción de las mejores prácticas.**

El siguiente documento tiene por finalidad dar a conocer las actividades sujetas al Mecanismo para la Fácil Identificación, Sistematización y Adopción de las Mejores Prácticas y Lecciones Aprendidas del proyecto CLETS, cuyas actividades serán retroalimentadas por medio de todas las actividades ejecutadas por el proyecto CLETS, ya sean consultorías, actividades administrativas, difusión, reporte, entre otras.

# Objeto

Objetivo General

Establecer y aplicar mecanismos para la identificación, recopilación, sistematización y difusión de información relevante sobre buenas prácticas y lecciones aprendidas en movilidad sostenible, conforme a lo establecido en el producto “1.4.2 Mejores Prácticas” del Documento del Proyecto (PRODOC). Estas acciones han permitido que el proyecto CLETS cuente con una base de conocimiento estructurada, alimentada de manera continua, que facilita la evaluación y análisis de experiencias nacionales e internacionales.

Objetivos Específicos

1. Hemos definido y puesto en práctica un marco metodológico para la identificación, análisis y sistematización de buenas prácticas en movilidad sostenible, considerando los objetivos del proyecto CLETS, su proceso de ejecución, los resultados de los proyectos piloto y los productos establecidos en el Marco de Productos. Para ello, se han detallado criterios de selección que determinan qué experiencias se consideran relevantes, criterios de clasificación para agrupar la información de forma estructurada y criterios de evaluación que permiten medir la efectividad y relevancia de las prácticas identificadas.
2. Se ha desarrollado un mapeo y un repositorio de información estructurada de experiencias y actores clave a nivel nacional e internacional, identificando casos de éxito, potenciales de replicabilidad y errores que conviene evitar en la implementación de proyectos similares. Este trabajo ha incluido la recopilación de documentación técnica y el establecimiento de redes de contacto estratégicas con organismos internacionales, centros de investigación, gobiernos locales y nacionales, sector privado y otros actores clave, fomentando el intercambio de conocimientos y experiencias relevantes para CLETS.
3. Se han identificado barreras y facilitadores en la implementación de proyectos de movilidad sostenible, lo que ha permitido anticipar obstáculos y replicar buenas prácticas para favorecer el desarrollo de las iniciativas. Este análisis ha diferenciado aspectos técnicos (infraestructura, compatibilidad tecnológica, mantenimiento), regulatorios (normativas, procesos administrativos, incentivos), financieros (costos de implementación, acceso a financiamiento) y sociales (resistencia de operadores y comunidades, empleo y capacitación), asegurando su aplicabilidad a los pilotos del proyecto CLETS.
4. Se han generado sinergias con el sistema MRV del proyecto CLETS para integrar los conocimientos obtenidos sobre lecciones aprendidas, mejores prácticas, barreras y facilitadores. Esto ha permitido complementar y enriquecer el proceso de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV), adoptar insumos para el reajuste del sistema, desarrollar nuevas estrategias de monitoreo, mejorar la interpretación de datos y optimizar su uso en reportes y toma de decisiones. Asimismo, se han identificado condiciones clave para el éxito de los pilotos y se ha favorecido la optimización de futuras implementaciones.

# Alcances

Para el desarrollo de los servicios requeridos de la consultoría en curso, el consultor tomará como referencia lo establecido en el Documento de Proyecto (PRODOC) elaborado por Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF). En ello se establece los lineamientos que deberá cumplir el proyecto en general, otorga insumos que en conjunto con las sinergias producidas por el Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV y M&E), deberá asegurarse que se cumpla con la recolección, evaluación y análisis de datos como parte integral de todos los componentes y actividades del mismo, y dedica un esfuerzo considerable en producir datos y en realizar su análisis, uso y disponibilidad.

Por otro lado, el proyecto busca estudiar las interrelaciones complejas entre movilidad, emisiones, salud y vulnerabilidad, incorporando de manera transversal una perspectiva de género que permita identificar y corregir desequilibrios estructurales en el sistema de transporte, en particular, se reconoce que las mujeres (especialmente aquellas en situación de vulnerabilidad) experimentan de forma desproporcionada las deficiencias del transporte urbano y, por ende, se espera que se beneficien de manera significativa con las mejoras. Esto implica que todas las acciones, análisis y productos del proyecto deberán considerar cómo las distintas dimensiones interactúan entre sí y de forma transversal las desigualdades de género, para asegurar que se resuelvan las brechas detectadas. Por tal, es necesario alinear los esfuerzos del presente proyecto bajo los siguientes parámetros identificados:

1. **Relación entre ingresos bajos y modos de transporte:**

* Cuanto más bajos son los ingresos de una mujer, mayor es la probabilidad de que se desplace a pie o utilice transporte público.
* En Santiago, para los quintiles de ingreso 1 y 2 (siendo 1 el más bajo), aproximadamente el doble de mujeres camina en comparación con los hombres.

1. **Comparación de modos de transporte:**

* La suma de los desplazamientos de mujeres de bajos ingresos en transporte público y a pie es comparable en tamaño a todos los viajes realizados en vehículos privados.
* En La Serena-Coquimbo, más mujeres caminan que hombres viajan en automóvil privado, siendo estos dos los mayores subtotales entre los modos de transporte desagregados.

1. **Percepción de seguridad y uso del transporte:**

* Dado que las mujeres tienen una relación diferente con el riesgo físico en comparación con los hombres, el uso de transporte público y de infraestructura para bicicletas por parte de las mujeres disminuye si estos modos son percibidos como inseguros.
* El uso de infraestructura para bicicletas por mujeres aumenta significativamente cuando se proporciona infraestructura percibida como segura.
* En las cuatro ciudades analizadas en detalle, Santiago, con una infraestructura para bicicletas comparativamente mejor, tiene diez puntos porcentuales más de participación femenina en el uso de infraestructura para bicicletas (30%) en comparación con las otras tres ciudades menos desarrolladas (media del 18%). Si esto se mide en el quintil superior, donde la voluntad en lugar de la necesidad se expresa mejor, esa diferencia aumenta (36% frente a una media del 17% para Gran Valparaíso y La Serena-Coquimbo –los números de Valdivia no son significativos en este aspecto–).

La consultoría se ha guiado por procedimientos internacionales validados, integrados en las actividades de mejores prácticas y lecciones aprendidas, aplicando estrategias de Gestión del Conocimiento (GCO) con el propósito de fortalecer el intercambio de información y experticia dentro de la UCP del proyecto. En este marco, la estrategia de Gestión del Conocimiento ha incorporado, como mínimo, los siguientes procesos para la gestión y manejo del conocimiento:

* + 1. Obtención y creación del conocimiento que permita generar las bases para el manejo de conocimiento de la organización por medio de la recolección de datos, experiencias y generación de nuevos conocimientos de innovación y mejora continua de procesos.
    2. Almacenamiento y organización de la información para asegurar que la información obtenida sea fácilmente accesible a los miembros de la organización o implicados directa e indirectamente en los proyectos. A su vez, permite el procesamiento de los insumos para generar materiales útiles y llegar fácilmente a conclusiones que impulsen mejoras.
    3. Transmisión y difusión del conocimiento permite asegurar que la información obtenida circule dentro y fuera de la organización de manera periódica y permita generar una cultura de aprendizaje continuo y de adaptación.
    4. Aplicación del conocimiento adquirido compartido mediante guías prácticas, talleres y otros medios educativos.
    5. Evaluación y retroalimentación permite identificar las áreas de mejora y actualizar las bases de conocimientos adquiridos.
    6. Percepción del valor del conocimiento adquirido reconociendo y haciendo conscientes a todos los miembros de la organización y socios participantes sobre los aprendizajes y mejoras conseguidas.

# Actividades

Actividades asociadas al Objetivo Específico 1:

* 1. Revisión exhaustiva de proyectos y estudios sobre la implementación de movilidad sostenible a nivel global, con el propósito de recaudar buenas prácticas y lecciones aprendidas que permitan garantizar su efectividad en las iniciativas del proyecto CLETS, su gestión y relaciones interinstitucionales.
  2. Revisión sobre estrategias de Gestión del Conocimiento en proyectos a fines con enfoque multidimensional, incluyendo aspectos sobre el cambio climático, caracterización socioeconómica e información sobre conocimientos y capacidades.
  3. Desarrollo e integración en la estrategia de Gestión del Conocimiento, una visión de carácter transversal en todos los componentes del proyecto CLETS, involucrando a todos los actores relacionados con el proyecto de manera directa, usuarios, colaboradores, entre otros, con el objetivo de elaborar un lenguaje coherente y sea fácilmente manejable en cuanto a la recopilación, análisis, revisión y creación de conocimientos.
  4. Establecimiento de un protocolo para la estandarización del manejo del contenido en todos los niveles de socialización del proyecto mediante la creación de materiales que aseguren un lenguaje y formato uniformes en toda la documentación y comunicaciones, facilitando así su comprensión y utilización por parte de los grupos de interés.
  5. Diseño e incorporación de un mecanismo para identificar y sistematizar las buenas prácticas en cualquiera de los aspectos relevantes[[1]](#footnote-1) del proyecto de manera anual y la difusión de esas mejores prácticas. Además, para su compilación al final del proyecto.

Actividades asociadas al Objetivo Específico 2:

* 1. Desarrollo de un mapeo detallado para identificar experiencias y actores relevantes en proyectos afines. El consultor incluirá especificaciones sobre los proyectos seleccionados, los criterios, tipos de estudios, entre otros, con el objetivo traspasar la información obtenida a las experiencias que se encuentran en desarrollo en el proyecto CLETS.
  2. Identificación y elaboración de una red de contactos y colaboración para que incluya a expertos, instituciones y otros proyectos relevantes a nivel nacional e internacional para socializar la información de las buenas prácticas y lecciones aprendidas, compartido mediante talleres, seminarios, reuniones virtuales, documentos digitales, entre otras, hacia las organizaciones implicadas en las iniciativas de CLETS. Bajo la misma línea, se incluyen trabajos de socialización referente a la identificación de barreras y facilitadores.
  3. Elaboración y gestión del repositorio mediante herramientas digitales o a fines de acceso público cuya finalidad es facilitar el traspaso de la información hacia los actores clave del proyecto e iniciativas futuras.

Actividades asociadas al Objetivo Específico 3:

* 1. Tras la identificación de las experiencias internacionales sobre transporte sostenible, proyectos tanto de éxito como fracasos son aprovechados para analizar en profundidad sobre las condiciones que implicaron su resultado obtenido, teniendo en consideración todos los aspectos técnicos, regulatorios, financieros y sociales. Se abordan diferentes estrategias que permitan obtener la información pertinente como puede ser por medio llevar a cabo entrevistas y encuestas con grupos de interés, incluyendo planificadores urbanos, operadores de transporte, autoridades locales, y usuarios finales.
  2. Se presenta la información mediante documentación técnica y una guía detallada que permita a los tomadores de decisiones y gestores del proyecto CLETS, incluir en la línea de trabajo las recomendaciones de buenas prácticas para ser adaptadas en etapas tempranas de las iniciativas.
  3. Se desarrolla un plan de acción para asegurar que, en etapas tempranas, se puedan identificar barreras y potenciales facilitadores y aplicar eficazmente estrategias para abordar lo identificado y permita una retroalimentación continua durante toda la ejecución.

Actividades asociadas al Objetivo Específico 4:

* 1. Que continua en línea con el desarrollo del sistema MRV para el proyecto CLETS mediante sinergias con la consultoría de Mejores Prácticas y Lecciones Aprendidas, considerando lo que establece el Documento de Proyecto implementando objetivos de reducción de emisiones de GEI, beneficiarios por género, beneficios para la salud, reducción del ruido, puestos de trabajo creados por género, eliminación de bloqueos de combustibles fósiles en la normativa y calidad del transporte público para mujeres.
  2. Realiza una revisión y evaluación del sistema MRV actual (Sistema elaborado bajo el PSMACC enfocado a las iniciativas piloto) para identificar y desarrollar áreas de mejora de la información, nuevas estrategias de monitoreo basadas en las lecciones aprendidas que puedan integrarse de manera efectiva mediante lo investigado en otras iniciativas nacionales e internacionales. Se considera el trabajo colaborativo con la consultoría encargada de levantar el sistema MRV (consultoría dedicada a incorporar el actual sistema MRV a un sistema integrado que incluye la gestión del proyecto CLETS de acuerdo con el Marco de Productos) que se encuentra en ejecución paralela a la consultoría de Mejores Prácticas y Lecciones Aprendidas.
  3. Mediante las mejores prácticas se implementan herramientas tales como software de análisis estadísticos, desarrollo de dashboards integrados en la página del proyecto, entre otras estrategias para la presentación de los indicadores. Mediante el mismo, permite la integración de mejoras continuas mediante feedback de los usuarios.

Actividades asociadas al Objetivo Específico 5:

* 1. Se publican un manual de mejores prácticas y lecciones aprendidas, cubriendo los diferentes campos de interés y diferenciándolos por audiencia. Este manual incluye elementos técnicos adaptados, un análisis económico de las tecnologías adoptadas, la identificación de soluciones inteligentes y otros elementos de interés. Este material es un resultado importante del proyecto que ayuda a cualquier profesional interesado a nivel nacional, en situaciones similares en América Latina y más allá.
  2. Realiza un informe que compila y orgánica la información de todos los hallazgos recopilados.

1. Se entiende como “aspectos relevantes del proyecto” aquellas áreas estratégicas que inciden directamente en el cumplimiento de los objetivos del proyecto CLETS, incluyendo (pero no limitándose a) tecnologías de movilidad sostenible, emisiones, MRV, inclusión social, gobernanza, financiamiento, y gestión del conocimiento. [↑](#footnote-ref-1)