

Abstracto de Cooperación Técnica

I. Información Básica del proyecto

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Perspectiva de género en la construcción de infraestructura de transporte y operación de servicios conexos
▪ Número de CT:	RG-T2618
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Isabel Granada, Jefe de Proyecto; René Cortes, Natalia Sanz, Alejandra Caldo, Paola Ortiz, Adriana Oreamuno y Olga Mayoral (INE/TSP); Andrea Monje (SCL/GDI); Manuel Urquidi (LMK/CBO); y Mónica Lugo (LEG/SGO)
▪ Tipo:	Apoyo Operativo
▪ Soporte a operación:	BO-L1102, PR-L1092, NI-L1092, HA-L1098, BR-L1402, PE-L1164, HO-L1104, UR-L1107, CR-L1066, BA-L1035
▪ Referencia a la Solicitud: (IDBDOCS #)	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	13 de marzo, 2015
▪ Beneficiario:	Regional
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto (organización o entidad responsable de la ejecución del programa de CT)	INE/TSP
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	Infrafund US\$500.000
▪ Contrapartida Local:	US\$100.000 (en especie)
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	1 de abril, 2015
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	No
▪ CT incluida en CPD	No
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Reducción de la pobreza y aumento de la equidad

II. Objetivos y Justificación

- 2.1 Un estudio de 2011¹ indica que la participación laboral de la mujer en el sector transporte (construcción de infraestructura y servicios asociados) no supera un 25% aun cuando en la región éstas representan el 57,5% de la fuerza laboral². Posiciones de ingeniería, planificación o trabajos de mano de obra calificada en construcción, están desproporcionalmente representadas por hombres. De la misma forma, dentro de los distintos sistemas de transporte, las mujeres representan más de un 50% de los usuarios, y a pesar de esto, su diseño y operación considera marginalmente las necesidades por género en materia de movilidad y las particularidades de sus respectivos patrones de viaje.
- 2.2 En este contexto, la Estrategia de Infraestructura del Banco (GN-2710-5) reconoce la necesidad de perfeccionar los mecanismos de consulta e incorporación de la dimensión de género en todo el ciclo de proyecto³. Asimismo, desde la perspectiva sectorial, esto se plasma en el Marco Sectorial (GN-2740-3) bajo el principio de sostenibilidad económica,

¹ Cepal 2011. La perspectiva de género en el transporte de América Latina y el Caribe.

² Gender Statistics: <http://data.worldbank.org/news/women-less-likely-than-men-to-participate-in-labor-market>

³ Desde su conceptualización, diseño, ejecución y hasta su supervisión.

ambiental y social; lineamiento a través del cual se busca promover la accesibilidad universal a la infraestructura y sus servicios conexos⁴.

- 2.3 Bajo estos lineamientos, desde 2007 la División de Transporte ha diseñado operaciones que abordan problemáticas específicas de género⁵. Algunos proyectos han incorporado dentro de sus actividades específicas, aspectos tales como: (i) la promoción a la participación de la mujer en las consultas públicas previas al desarrollo de los proyectos (BO-L1095); (ii) la capacitación a mujeres socias de microempresas de mantenimiento rutinario de caminos (PE-L1011); (iii) el mejoramiento de parámetros operativos en los sistemas de transporte masivo en favor de mejores estándares de calidad y seguridad (PE-L1147); (iv) el empoderamiento económico de la mujer a través del otorgamiento de la titularidad de las nuevas viviendas a favor de las mujeres que sean jefe de familia o de forma conjunta con su pareja (BO-L1093, BO-L1095, BO-L1076); y/o (v) la capacitación de mujeres en industrias no tradicionales relacionadas con la ejecución física de los proyectos de transporte como por ejemplo operación de maquinaria pesada (HA-L1019).
- 2.4 Al respecto de la capacitación a mujeres para promover su participación en el sector, por ejemplo en industrias no tradicionales relacionadas con la ejecución de los proyectos de transporte, la experiencia en Haití revela que este tipo de intervenciones tienen un impacto demostrativo que debe potenciarse, en particular porque aborda la perspectiva de género desde el mercado laboral, haciendo hincapié en la capacitación de una mano de obra calificada. De hecho, a través de este programa se capacitó a 115 personas en el manejo de maquinaria pesada de las cuales un 77% fueron mujeres.
- 2.5 A pesar de los resultados positivos, lecciones tempranas asociadas a la implementación del proyecto mencionado (¶2.3) demuestran la necesidad de mejorar la sostenibilidad de estas iniciativas de manera que además de lograr capacitar a mujeres, impulsen su incorporación de forma permanente en el mercado laboral de la construcción de infraestructura de transporte. De las 89 mujeres capacitadas en manejo de maquinaria pesada bajo el proyecto de Haití, un 27% ingresó a programas de pasantías y sólo 9 % logró ser absorbido en otros proyectos de construcción en trabajos relacionados con el área de capacitación.
- 2.6 Más allá de las metas institucionales y sectoriales, es importante resaltar los beneficios potenciales de concebir proyectos de infraestructura y servicios de transporte que conciban la dimensión de género desde la doble perspectiva de los usuarios del sistema y como parte de la fuerza laboral del sector. Algunos de estos beneficios potenciales, que aún deben cuantificarse, serían: (i) mayores tasas de retorno económico de los operadores de los sistemas de transporte urbano masivo; (ii) aumento en el acceso al empleo, la educación y los servicios, elevando de manera general la productividad, en ámbitos tanto urbanos como rurales (GTZ, 2007⁶); y (iii) el aumento en productividad laboral gracias al mayor involucramiento de mujeres en perfiles gerenciales del sector y otros de mano de obra no calificada (WDR, 2012).
- 2.7 **Objetivo General.** El objetivo general de esta cooperación técnica es fortalecer los mecanismos para promover el involucramiento de la mujer en el sector transporte, como usuaria y como parte del mercado laboral con base en información recabada en campo. Basada en esta realidad sectorial, se estructurarán iniciativas integrales⁷ ajustadas a las

⁴ A través de estos documentos institucionales, el Banco busca consolidarse como agente de cambio en la región.

⁵ Para el 2014, el 40% de las operaciones aprobadas incluyeron la perspectiva de género.

⁶ Ver [Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad](#)

⁷ Por ejemplo planes de capacitación y sensibilización con distintos actores, desde los entes gestores hasta el sector privado.

particularidades por país que busquen superar las barreras de entrada de mujeres en el sector transporte, y hagan más efectiva la inclusión de la perspectiva de género dentro de los proyectos que apoya el Banco.

- 2.8 De acuerdo con lo anterior, se propone realizar un levantamiento de la cadena de valor de la construcción de infraestructura de transporte y la operación de los servicios conexos en los países de la región. Se indagará a nivel regional sobre los factores que limitan la participación de la mujer dentro de la fuerza laboral del sector incluyendo, por ejemplo, la oferta técnica educativa, la percepción de unidades ejecutoras y contratistas, así como los retos dentro de la planificación de los sistemas para ser más inclusivos.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

Esta CT se desarrollará por medio de los siguientes componentes:

- 3.1 **Componente 1: Diagnóstico de la cadena de valor**⁸. Comprende el levantamiento y análisis de la cadena de valor de la construcción de infraestructura de transporte y prestación de servicios conexos en los países de la región⁹ y la estructuración de un primer plan de acción regional. Se plantea evaluar de manera separada los distintos eslabones, actores, dinámicas y perfiles profesionales de esta cadena de valor lo que se complementará con una revisión minuciosa del rol que juegan las instituciones educativas y de formación técnica para promover y facilitar tal involucramiento.
- 3.2 **Componente 2: Impactos socioeconómicos de la integración de género en proyectos de transporte**. Se evaluará cuantitativamente a partir de dos proyectos piloto los efectos económicos, sociales y los costos que conllevaría integrar la dimensión de género en el sector transporte desde la perspectiva de la demanda (mujeres como usuarias de los sistemas) y de la oferta (mujeres como parte de la fuerza laboral del sector). Por ejemplo, se evaluarán los efectos de políticas tarifarias para sistemas de transporte público que reconozcan los distintos patrones de viajes de hombres y mujeres así como los costos y beneficios asociados a adaptar los entornos de obra hacia unos inclusivos, entre otros casos.
- 3.3 **Componente 3: Mecanismos sectoriales de promoción**¹⁰. Se adelantará un estudio que evaluará prácticas internacionales para fomentar la participación de la mujer en el sector¹¹ y se valorará su nivel de aplicabilidad en la región. Lo anterior identificará, entre otras, iniciativas del sector privado o políticas nacionales¹² de compras públicas en favor de la igualdad de género.
- 3.4 **Componente 4: Desarrollo de un diálogo regional público privado en género y transporte**. Se plantea la estructuración de un diálogo regional para la presentación de resultados sectoriales, que promueva acuerdos políticos y potencialmente, la inclusión de aspectos relevantes en materia de género y transporte en Planes de Desarrollo de los países de la región. Asimismo, se plantea bajo este componente la consolidación de una red regional para el intercambio de experiencias y posicionamiento de los temas de género en el sector.

⁸ Este estudio tendrá en consideración las diferencias entre los ámbitos rurales y urbanos.

⁹ Se hará una selección de 10 países conforme los proyectos dentro del *pipeline* 2015-2016. La contrapartida en especie. Se ha calculado conforme los días dedicados (8) por 4 funcionarios de unidades ejecutoras al suministro de información sectorial e interacción con el Banco con una tasa por hora equivalente a US\$40.

¹⁰ Por ejemplo cuotas y/o medidas de discriminación positiva.

¹¹ En instancias de planificación, diseño, ejecución.

¹² Por ejemplo [Buying Social](#), como guía de compras públicas socialmente responsable.

- 3.5 **Componente 5: Capacitación.** Se estructurarán talleres dirigidos a entidades de gobiernos y actores involucrados con este tipo de iniciativas dentro de los países beneficiarios (instituciones públicas y sector privado). La capacitación buscará hacer más efectiva la identificación de oportunidades para la inclusión de la dimensión de género dentro de los proyectos de transporte.

IV. Presupuesto Indicativo

Componente	Descripción	BID (US\$)	Total (US\$)
Componente	Consultoría especializada	200.000	200.000
Componente	Consultoría especializada	120.000	120.000
Componente	Consultoría especializada	60.000	60.000
Componente	Consultoría especializada	70.000	70.000
Componente	Consultoría especializada	50.000	50.000
Contrapartida		100.000	100.000
		Total	600.000

V. Organismo o Agencia Ejecutora

- 5.1 Por naturaleza regional de las actividades a financiar, esta cooperación técnica será ejecutada por el Banco. La selección de consultores y firmas financiadas con recursos del BID se realizará de conformidad a las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores” (Documento GN-2350-9), de marzo de 2011.

VI. Riesgos del Proyecto

- 6.1 La identificación e inclusión de todos los actores involucrados en la cadena de valor de la construcción de infraestructura de transporte bajo las iniciativas que se planteen para fomentar la igualdad de género en el sector mitigará el riesgo de formular programas, por ejemplo de capacitación que no sean sostenibles en el tiempo ni generen dinámicas sectoriales positivas.

VII. Salvaguardas Ambientales

- 7.1 La presente cooperación técnica no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de los servicios de consultoría para la transferencia de conocimiento y fortalecimiento temas de género, inclusión y transporte. Teniendo en cuenta la naturaleza de la cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, esta operación es categoría “B”.