

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	Reestructurando el Transporte: Desde una Perspectiva de Igualdad de Género e Innovación
▪ Número de CT:	RG-T3848
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Montes Calero, Laureen Elieth (INE/TSP) Líder del Equipo; Pinto Ayala, Ana Maria (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Armijos Leray, Jean Pol (INE/TSP); Becerra Armada, Desiree (INE/TSP); Crotte Alvarado, Amado (INE/TSP); Lugo Moreno, Monica Bibiana (LEG/SGO); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Montoya Robledo, Valentina (INE/TSP); Noboa Lopez, Nathaly Sofia (INE/TSP); Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP); Riobo Patino, Jairo Alexander (INE/TSP); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Urquijo Vanegas, Lee Harvey (ITE/IPS)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	3 Mar 2021.
▪ Beneficiario:	San Salvador (El Salvador) Quito (Ecuador)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INE)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	
▪ Tipos de consultores:	Firmas de consultoría y consultores individuales, locales o internacionales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP-Transporte
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Igualdad de género

II. Objetivos y justificación de la CT

- 2.1 **La pandemia del coronavirus (COVID-19) ha generado enormes costos económicos y sociales para América Latina y el Caribe (ALC).** El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que la actividad económica de la región se contrajo 7% en 2020, mientras que el valor de las exportaciones totales se redujo en 14% en el mismo periodo ([FMI, 2021](#)). Adicionalmente, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) calcula que el número de personas en situación de pobreza se incrementaría en 45,4 millones en 2020, mientras que las tasas de desempleo aumentarían en 5,4 puntos porcentuales respecto a las cifras de 2019 ([CEPAL, 2020](#)). Asimismo, análisis del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) concluyen que la ocupación de ciertos grupos poblacionales, como las mujeres y los jóvenes, se han

visto más afectados por la pandemia. Por ejemplo, el empleo femenino cayó 28,5% en Perú (Lima Metropolitana), 21% en Chile, 11% en México y 10% en Colombia, según datos de octubre 2020 ([BID, 2020](#)).

- 2.2 **Bajo este panorama, la recuperación y creación de empleo con perspectiva de género es fundamental para reactivar las economías de ALC.** Lo anterior implica garantizar un acceso igualitario de las mujeres a financiamiento, información, tecnología y mercados en general ([CEPAL, 2020](#)). Por ejemplo, el limitado acceso a servicios de transporte seguros y eficientes restringe la participación de las mujeres en la educación y los mercados laborales (Keeling, 2008; Sohail, Maunder y Cavill, 2006; Vasconcellos, 2001, 2010). Las mujeres constituyen más del 50% de los usuarios de transporte público en las ciudades de ALC, sin embargo, estos sistemas no responden a las diversas necesidades de movilidad de ellas. A diferencia de los viajes pendulares que realizan los hombres, muchas mujeres tienen patrones de viaje complejos vinculados al trabajo reproductivo que realizan¹. Consecuentemente, estas usuarias terminan pagando más por sus desplazamientos, tardando más tiempo, y esto limita su movilidad física y laboral. Asimismo, las mujeres sufren acoso sexual constantemente² en el transporte, lo cual las obliga a adoptar costosas estrategias de prevención para acceder a oportunidades laborales y educativas. Estos desafíos de acoso sexual afectan también la movilidad de la población LGBTI, sin embargo, los datos e información consolidada frente a poblaciones diversas son aún muy escasos y fragmentados.
- 2.3 **Las iniciativas para el empoderamiento económico de las mujeres deben tener como uno de sus objetivos un cambio cultural hacia una mayor igualdad de género en el sector transporte.** Garantizar un transporte público asequible, seguro y eficiente son los primeros pasos para conectar a las personas con las oportunidades de empleo y emprendimiento en áreas urbanas y rurales³. La evidencia empírica ha demostrado que las inversiones enfocadas en hacer que el transporte público sea más conveniente y seguro para las mujeres tienen impactos positivos en su acceso al mercado laboral (Martínez et al., 2018). Asimismo, en la medida que los sistemas de transporte conecten las mujeres y poblaciones diversas con empleos de calidad y oportunidades educativas, fortalecen el capital humano. El talento y el nivel de educación de la fuerza laboral es, en efecto, uno de los principales factores para atraer Inversión Extranjera Directa (IED) y contribuir a la inserción de las ciudades en Cadenas Globales de Valor (CGV).
- 2.4 **Generalmente los desafíos para la inserción de la región en CGV han considerado principalmente las brechas de infraestructura y servicios de transporte y logística, incluyendo los cuellos de botella en las fronteras.** Los costos de la movilidad física del capital humano pocas veces son identificados como otro obstáculo para el desarrollo de los encadenamientos productivos. Aún menos común son análisis de este tipo desde una perspectiva de género y de diversidad. Estudios de la [CEPAL \(2020\)](#) muestran que los hogares de América Latina

¹ Por ejemplo, llevar a los niños a la escuela, llevar a los dependientes a los centros de salud, ir de compras al supermercado, entre otros.

² En materia de seguridad, de acuerdo con una encuesta de Thomas Reuters (2016), en ciudades como Quito (67%), Lima (60%) y Bogotá (64%) las mujeres reportaron eventos de acoso sexual en sistemas de transporte público.

³ La movilidad rural de mujeres es un tema poco estudiado en ALC. Datos generales muestran una limitada disponibilidad de infraestructura y servicios de transporte, y, cuando existen, son de baja calidad, poco asequibles e inseguros.

consumieron en 2015 aproximadamente el 41% de los servicios de los servicios de transporte y almacenamiento. Los autores concluyen que estos números reflejan el mayor uso de transporte público en la región, donde millones de personas dependen de estos sistemas para realizar viajes con motivos de trabajo.

- 2.5 **Efectivamente las ciudades han actuado históricamente como polos de desarrollo y redes internacionales conectadas con el resto del mundo⁴.** Asimismo, la creciente globalización ha incrementado el rol del comercio internacional en la economía de las grandes ciudades metropolitanas⁵ ([Sassen, 2007](#)). Muchas ciudades se han convertido en centros de manufactura y/o de servicios⁶ de importancia mundial (Robert, 2015). Además, el comercio requiere también de diferentes servicios auxiliares que están localizados en las ciudades: seguros, bancos, publicidad, agencias de aduanas, etc. Las estrategias de desarrollo urbano deben reconocer claramente que la competitividad de las empresas urbanas depende también de sistemas de transporte que puedan movilizar a las personas eficientemente (y no únicamente los bienes) y así explotar las economías de aglomeración que se generan cuando las personas viven y trabajan a una distancia cercana respecto del otro y cuando las empresas operan en proximidad.
- 2.6 **Gobiernos locales y nacionales están priorizando la inversión en el sector transporte para acelerar las economías.** La construcción de alianzas con el sector privado para la capacitación y contratación, por ejemplo, de mujeres en la construcción y operación de infraestructura de transporte es fundamental para garantizar una recuperación económica sostenible. Además, los empleos creados debido a la automatización y la masificación de la electromovilidad requerirán nuevas habilidades técnicas (programación, análisis de datos, robótica, tecnologías inteligentes) y oportunidades para cerrar brechas de género en los mercados laborales. En ese sentido, el desarrollo de estas capacidades debería empoderar aún más a las mujeres para mejorar su participación como empresarias en la industria del transporte.
- 2.7 **En la región se identifica una clara segregación ocupacional de género en infraestructura y transporte.** Hoy existe una baja representación femenina en el mercado laboral del transporte (menos de 15%), y no se cuenta con información sobre grupos diversos (población LGBTI, indígena, afrodescendientes o personas con discapacidad). Además, las mujeres están subrepresentadas en posiciones de liderazgo dentro del sector, y sobre representadas en puestos de baja remuneración como la limpieza y la señalización, con salarios que constituyen un tercio de los cargos ocupados por hombres. La mayor participación de las mujeres en los mercados laborales del transporte, en roles que tradicionalmente han sido masculinos (conductores, operadores, mantenimiento de carreteras) ha demostrado resultados positivos, tales como: (i) mejora de la autonomía económica de las mujeres y aumento de los ingresos; (ii) beneficios para la autoestima, la autoeficacia, la capacidad de decisión y el liderazgo de las mujeres; y (iii) mejora de los vehículos, el rendimiento

⁴ En 2010 más del 68% de los embarques de contenedores de seis metros se realizaron en los 50 puertos más grandes del mundo. La mayoría de estos puertos están situados en megaciudades o en ciudades secundarias muy grandes. En el año 2009, los aeropuertos de todo el mundo transportaron a 4.800 millones de pasajeros. Más del 40% de esos viajes se realizaron a través de las 50 ciudades más grandes del mundo.

⁵ Exportaciones de [Bogotá](#).

⁶ Los sectores de servicios en Latinoamérica se encuentran predominantemente en áreas urbanas.

del sistema, la eficacia de las microempresas de mantenimiento de carreteras y el entorno laboral en general.

- 2.8 **Como respuesta a estas problemáticas nace el Transport Gender Lab (TGL) en el 2016, un Bien Público Regional que hoy cuenta con la participación de 12 ciudades de América Latina**⁷. El TGL es un laboratorio enfocado en generar y diseminar conocimiento sobre el diseño e implementación de iniciativas en favor de la igualdad de género en el sector de transporte. Durante su primera fase, el TGL ha financiado estudios para comprender los patrones de desplazamiento y las experiencias de las mujeres en los sistemas de transporte y hacer recomendaciones de políticas relacionadas con ajustes en la infraestructura (iluminación, paradas de autobús, vehículos y estaciones accesibles, etc.). Gracias al esfuerzo conjunto de las ciudades y entidades miembro de la red, más ciudades y sistemas de Latinoamérica son hoy conscientes de la importancia de planificar y operar los sistemas teniendo en cuenta las características específicas de los viajes de sus diferentes tipos de usuarios y usuarias. Sin embargo, la receta de cómo hacer de la igualdad de género un pilar de desarrollo en el sector no está totalmente definida. Por lo cual, en su siguiente etapa el TGL fortalecerá su marco estratégico en articulación con el pilar de inclusión social y buscará generar información sobre poblaciones diversas.
- 2.9 **Objetivo general.** El objetivo de esta CT es contribuir al cierre de brechas de género en el sector transporte, en las ciudades que participan en la iniciativa regional TGL, a través de actividades innovadoras enfocadas en mejorar la movilidad de las mujeres y poblaciones diversas, y en promover su participación laboral en empleos no tradicionales del sector transporte. La presente CT espera generar los siguientes resultados: (i) desarrollar casos de negocio sobre el uso de innovación y tecnología para fomentar una movilidad inclusiva y una fuerza laboral diversa en la industria del transporte; (ii) fomentar la colaboración público-privada para el desarrollo de la agenda de género y transporte en ciudades de ALC; y (iii) consolidar la comunidad de práctica del TGL como mecanismo de diseminación de buenas prácticas de género y transporte. Aunque algunas actividades de esta CT tendrán un alcance limitado a una ciudad específica, se espera que todos los productos financiados puedan ser replicados y/o adaptados por las ciudades y entidades del TGL.
- 2.10 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2) al alinearse con los desafíos de: (i) inclusión social e igualdad, en cuanto promueve servicios de transporte inclusivos; (ii) productividad e innovación, dado que promueve la capacitación técnica y vocacional para mujeres en empleos no tradicionales del sector transporte; y (iii) integración económica, en cuanto apoya la consolidación de la iniciativa regional TGL. La CT está alineada estratégicamente con el área transversal de: (i) capacidad institucional y estado de derecho, promoviendo la recolección de estadísticas del sector transporte desagregadas por género e incluyendo a poblaciones diversas, y (ii) género y diversidad, porque fomenta el intercambio entre países de ALC con el sector privado para reducir brechas de género en el sector transporte.
- 2.11 La CT también está alineada con la Estrategia de País del Grupo BID para: (i) El Salvador (GN-2828) en cuanto al objetivo estratégico enfocado en mejorar la conectividad de los polos de desarrollo con los mercados a través de fortalecimiento

⁷ Bogotá, Buenos Aires, Cali, Ciudad de Guatemala, Ciudad de México, Estado de Jalisco, Estado de Hidalgo, Lima, Quito, San Salvador, Santiago y Santo Domingo.

de la infraestructura y los servicios de transporte; y (ii) Ecuador (GN-2924) por el objetivo estratégico de mejorar la gestión y calidad de los servicios sociales. Asimismo, la CT es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al fomentar la transversalización de la perspectiva de género en la planificación, diseño y ejecución de iniciativas de transporte; (ii) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12), al potenciar el transporte como elemento de inclusión social y económica con especial atención a las necesidades de movilidad de las mujeres.

III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente 1. Movilidad inclusiva y diversa.** Este componente se enfoca en el diseño e implementación de iniciativas para mejorar la movilidad urbana y rural de mujeres en las ciudades del TGL, promoviendo la generación de datos de movilidad desagregados por género, así como el uso de tecnologías exponenciales para responder a los desafíos de acoso sexual en el transporte urbano. Para lo cual, la CT financiará: (i) estudios de diagnóstico y plan de acción para mejorar la movilidad de las mujeres rurales; (ii) producción y lanzamiento de una solución digital (videojuego con realidad virtual o realidad aumentada) que genere empatía sobre las mujeres víctimas de violencia basada en género mientras se movilizan en el espacio urbano; y (iii) recolección de datos de movilidad de la población LGBTI.
- 3.2 **Componente 2. Empleo con perspectiva de género.** Este componente se orienta a la preparación e implementación de iniciativas que contribuyan a incrementar la participación laboral de las mujeres y población LGBTQ+ en los diferentes eslabones de la cadena de valor del transporte. Para lo cual se financiará: (i) diagnóstico regional sobre las habilidades digitales demandadas por la adopción de nuevas tecnologías del sector transporte con perspectiva de género y diversidad (priorizando a población LGBTI); y (ii) la estructuración y evaluación de un piloto para promover la participación laboral de mujeres en empleos no tradicionales del sector transporte basado en instrumentos de ciencias del comportamiento. Durante la ejecución de la CT se explorará la posibilidad de ampliar este piloto para promover también la participación laboral de la población LGBTI. Asimismo, considerando la importante participación del sector privado como empleador en la industria del transporte, se explorarán alianzas y sinergias con las empresas del sector para el desarrollo de las actividades de este componente.
- 3.3 **Componente 3. Diseminación de conocimiento.** Este componente tiene como objetivo la diseminación de buenas prácticas del sector transporte para la reducción de brechas de género en el sector, fomentando el intercambio de experiencias entre las ciudades que conforman el TGL. Este componente financiará: (i) organización de talleres de diseminación de conocimiento sobre los resultados de los componentes 1 y 2; (ii) diagramación y edición profesional de las publicaciones BID; (iii) elaboración de cápsulas de videos y/o podcasts para diseminar los resultados de los estudios financiados por esta CT; (iv) actualización de la página web del TGL; y (v) interpretación simultánea durante eventos y/o traducción de las publicaciones al idioma inglés y portugués.

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Financiamiento Total
------------------------	-------------	------------------------------	----------------------

Componente 1	Diagnóstico y plan de acción para mejorar la movilidad de las mujeres rurales en una ciudad del TGL	40.000	40.000
	Diseño e implementación de un videojuego para la prevención del acoso sexual en el transporte urbano potenciando tecnologías exponenciales en ciudades del TGL	40.000	40.000
	Análisis de la movilidad de la población LGBTI en una ciudad del TGL	20.000	20.000
Componente 2	Elaboración de diagnóstico regional sobre las habilidades digitales demandadas por la adopción de nuevas tecnologías del sector transporte	50.000	50.000
	Diseño e implementación de piloto basado en instrumentos de ciencias del comportamiento para promover la participación laboral de mujeres en empleos no tradicionales del sector transporte en una ciudad del TGL	50.000	50.000
Componente 3	Organización de talleres nacionales y regionales para la disseminación de buenas prácticas de género y transporte	40.000	40.000
	Edición profesional y diagramación de publicaciones BID	30.000	30.000
	Actualización de la página web del TGL	20.000	20.000
	Interpretación simultánea durante eventos y/o traducción de las publicaciones al idioma inglés y portugués	10.000	10.000
TOTAL		300.000	300.000

- 3.4 **Supervisión.** La jefa del equipo será la responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de los miembros del equipo del proyecto. Los especialistas de transporte de las representaciones del BID en los países que hacen parte de la red también forman parte del equipo. Esto facilitará la supervisión de la ejecución del proyecto y la reducción de costos relacionados, así como el contacto con las contrapartes locales.

IV. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 **Agencia ejecutora.** De conformidad con el Banco y la solicitud de los países beneficiarios (Ver Anexo I), el Banco será el Organismo Ejecutor (OE). En alineación con el Anexo II del documento “Procedimientos para el Procesamiento de Cooperaciones Técnicas y Asuntos Conexos” (OP-619-4), esta solicitud se justifica en la experiencia del Banco en la preparación y desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones regionales, por el conocimiento del ámbito de trabajo y con el fin último de mejorar la independencia en el proceso de ejecución de la CT. Las actividades del BID estarán a cargo de la División de Transporte (INE/TSP). Las principales responsabilidades del BID serán:

(i) desarrollar el plan de trabajo y monitorear el cronograma de actividades; (ii) realizar la administración financiera del proyecto; (iii) coordinar la elaboración de los Términos de Referencia (TdR) para la contratación, la selección y contratación de los servicios de consultoría requeridos por las normas, políticas y procedimientos del BID; (iv) preparar/revisar informes sobre el estado de avance del proyecto; y (v) elaborar y actualizar el Plan de Adquisiciones. Considerando que la red del TGL está conformada por 12 ciudades de América Latina, durante la ejecución de la CT se explorará la posibilidad de incrementar los países beneficiarios de la CT en función de la solicitud del Ministerio de Hacienda correspondiente.

- 4.2 **Adquisiciones y gestión financiera.** INE/TSP actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR) y se encargará de los procesos de adquisición, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) Contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28. La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 36 meses.

V. Riesgos importantes

- 5.1 Se identifica un riesgo asociado con la heterogeneidad en las características y prioridades de los sistemas de transporte de las ciudades participantes y, consecuentemente, en las prioridades que éstas puedan tener. Como medida para su mitigación, se ha considerado el rol del Banco como ejecutor de los recursos e intermediario imparcial, lo que asegura la búsqueda de consensos en prioridades para toda la región. Adicionalmente, se ha identificado que, en la ejecución de los contratos de consultoría, las firmas consultoras deban seguir estrictos requisitos de miembros de equipo con demostrada experiencia en el tema de género. Para lo anterior, se planea crear una plantilla general de TdR para los diferentes tipos de consultorías, que permita elegir consultores con las capacidades técnicas y los conocimientos suficientes para entregar productos de calidad en la materia. Esta plantilla estará disponible en la página web del TGL. Finalmente, se identifican riesgos relacionados al impacto de la pandemia de COVID-19 y las consecuentes restricciones de movilidad implementadas en las ciudades beneficiarias de la CT, las cuales pueden retrasar el cronograma de las actividades que requieran trabajo de campo, tales como encuestas y entrevistas a usuarias y usuarios del transporte urbano.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VII. Salvaguardias ambientales

- 7.1 La clasificación de esta operación de acuerdo con las salvaguardias ambientales (OP-703) es "C". Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#).

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - RG-T3848](#)

[Matriz de Resultados - RG-T3848](#)

[Términos de Referencia - RG-T3848](#)

[Plan de Adquisiciones - RG-T3848](#)