

CARTILLA PARA LA INCLUSIÓN DEL ENFOQUE  
DE GÉNERO PARA LAS MUJERES EN EL CICLO  
DE PLANEACIÓN Y PRESUPUESTACIÓN

# Sector Transporte



TRAZADOR PRESUPUESTAL PARA LA EQUIDAD DE LA MUJER



**USAID**  
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS  
UNIDOS DE AMÉRICA





BOGOTÁ D.C 2021

## Cartilla para la inclusión del enfoque de género para las mujeres en el ciclo de planeación y presupuestación

# Sector Transporte

Trazador presupuestal para la equidad de la mujer

### DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

Directora General

**Alejandra Botero Barco**

Subdirectora General Territorial

**Amparo García Montaña**

Subdirector General Sectorial

**Daniel Gómez Gaviria**

Secretaria General

**Diana Patricia Ríos García**

Directora de Desarrollo Social

**Laura Pabón Alvarado**

Subdirectora de Género

**Juanita Bernal López**

### MINISTERIO DE TRANSPORTE

Ministra de Transporte

**Ángela María Orozco Gómez**

Viceministra de infraestructura

**Olga Lucía Ramírez Duarte**

Viceministro de Transporte

**Camilo Pabón**

Jefe de la Oficina Asesora de Planeación

**Edith Aristide Galvis**

Coordinador Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible

**Juan David Roldán Sierra**

Profesional de Género Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible

**Paula Estefany Pinilla Orduz**

Profesional de Género Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible

**Manuela Mattos Torner**

Oficina Asesora de Planeación Grupo programación y seguimiento presupuestal

**Andrea Carolina Morales Santiago**

Oficina Asesora de Planeación

**Linda Marcela Sanabria**

Consultora Gestión Social de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible

**Alcira Lozano**

Coordinadora de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible

**Sandra Liliana Angel Almario**

### ONU MUJERES

Representante país

**Bibiana Aido Almagro**

Representante Adjunta

**Patricia Fernandez-Pacheco Estrada**

Oficial Nacional de Programas

**Diana T. Espinosa Martínez**

Coordinadora Temática Políticas Públicas

**Paola Andrea Gómez Puerta**

Consultora

**Patricia Osorio Borrero**



El futuro es de todos

DNP  
Departamento Nacional de Planeación



La movilidad es de todos

Mintransporte



La diagramación de este documento es posible gracias al generoso apoyo del pueblo de los Estados Unidos a través de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). Los contenidos son responsabilidad de la Subdirección de Género del Departamento Nacional de Planeación y no reflejan necesariamente las opiniones de USAID o del Gobierno de los Estados Unidos.

# Contenido

---

Introducción	6
<b>1</b> <b>Antecedentes</b>	8
<b>2</b> <b>Conceptos clave y marco conceptual de enfoque de género y de planeación y presupuestación con enfoque de género</b>	11
<b>3</b> <b>Contextualización del sector de Transporte frente a la equidad de género</b>	15
<b>4</b> <b>Paso a paso para la incorporación del enfoque de género en el ciclo de planeación del sector de Transporte</b>	27
<b>4.1</b> <b>Gobernanza e institucionalidad</b>	34
<b>4.2</b> <b>Movilidad para la Equidad</b>	43
<b>4.3</b> <b>Infraestructura</b>	53
Recomendaciones Institucionales	61
Referencias	65

---

# Introducción

---

Aunque el país ha avanzado en reducir las brechas entre hombres y mujeres todavía persisten en Colombia desigualdades y distintas formas de discriminación contra las mujeres. Para lograr el cierre efectivo de estas brechas y garantizar los derechos de las mujeres es necesario abordar de manera integral y desde todo el accionar del Estado, las problemáticas que profundizan o mantienen la desigualdad y que impiden el desarrollo no solo de las mujeres sino de toda la sociedad en su conjunto. Ello implica incorporar las necesidades diferenciales de hombres y mujeres y sus problemáticas específicas en todo el ciclo de la política pública, reconociendo que las políticas y proyectos adelantados por el Estado no son neutrales al género.

En el marco del avance para cerrar las brechas de género, el Departamento Nacional de Planeación ha adelantado diferentes estrategias enfocadas en fortalecer las competencias de los actores institucionales en torno a la planeación y presupuestación con enfoque de género. Como parte de este trabajo se definió la *Guía para la inclusión del enfoque de género para las mujeres en el ciclo de planeación de las políticas públicas y uso del trazador presupuestal para la equidad de la mujer* que presenta elementos generales para la incorporación del enfoque de género a lo largo del ciclo de las políticas públicas y la utilización del Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer como herramienta para la identificación de los recursos de inversión y funcionamiento dirigidos precisamente al cierre de brechas de género y la garantía de los derechos de todas las mujeres.

Con el fin de profundizar en la incorporación de la perspectiva de género en los procesos de planeación y presupuestación del sector de Transporte, de manera mucho más específica se presenta la siguiente *Cartilla Sectorial de Planeación y Presupuestación con Enfoque de Género*, como complemento a la ya construida “Guía para la inclusión del enfoque de género para las mujeres en el ciclo de Planeación de las Políticas Públicas”<sup>1</sup>. Este documento presenta en su primera parte los antecedentes políticos y normativos del nivel nacional e internacional relacionados con el tema. En segundo lugar, se resumen algunos conceptos clave para el abordaje del enfoque de género, con ejemplos concretos del sector. El tercer apartado hace

---

<sup>1</sup> Ver documento en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Social/Documents/Trazador-presupuestal-para-equidad-mujer.pdf>

una contextualización del sector con la identificación de sus principales líneas misionales y estratégicas, así como los lineamientos internacionales en torno al transporte y los temas de género.

El cuarto capítulo desarrolla los lineamientos de la Guía general desde el contexto específico del sector, planteando para cada línea estratégica: i.) los principales indicadores y preguntas a tener en cuenta en el diagnóstico para identificar brechas y problemáticas de género relacionadas con el transporte ii.) las problemáticas de género, alternativas de solución y posibles objetivos a definir que estén orientados al logro de la equidad de género iii.) posibles actividades asociadas a productos e indicadores de la MGA que pueden incluirse en la formulación o ajuste de proyectos e iniciativas públicas para que incorporen la perspectiva de género (iv) se desarrollan elementos básicos de la cadena de valor del proyecto con un ejemplo correspondiente a la respectiva línea estratégica, y (v) los avances del sector en materia de género asociados a la línea estratégica. Por último, en el capítulo quinto se presentan las recomendaciones relacionadas con arreglos institucionales para adelantar procesos de planeación y presupuestación con enfoque de género.

---

# 1

## Antecedentes

A nivel internacional existe un amplio marco normativo que resalta la importancia de contar con procesos de planeación y construcción de presupuestos que incorporen la perspectiva de género, es decir, que consideren las necesidades e impactos diferenciales que tienen las políticas, programas y proyectos en mujeres y hombres. En primer lugar, está la Plataforma de Acción de Beijing que propone incluir en las decisiones presupuestarias sobre políticas y programas el enfoque de género, así como tomar medidas pertinentes para revisar sistemáticamente la manera en que las mujeres se benefician de los gastos del sector público. La Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer – CEDAW (2013) recomienda a Colombia mejorar los niveles de coordinación y de rendición de cuentas. Así mismo, en el Consenso de Santo Domingo 2013 se acordó adoptar presupuestos con enfoque de género como eje transversal para la asignación de fondos públicos, y garantizar que sean suficientes, estén protegidos y cubran todos los ámbitos de la política pública, con el fin de alcanzar las metas de igualdad y justicia social y económica para las mujeres.

Por otro lado, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de 2015, en el Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS 5 Igualdad de género y empoderamiento de la mujer, define como indicador que los países cuenten con sistemas para realizar seguimiento a las acciones para la igualdad de género y que destinen recursos públicos para este mismo fin. Por su parte, la Estrategia de Montevideo para la implementación de la Agenda Regional de Género en el marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030 define medidas en torno a la destinación de presupuestos específicos por entidades, de carácter intransferible, progresivo y suficiente, así como la incorporación de la perspectiva de género en la planificación y presupuestación nacional y territorial.

La OCDE recomendó en el año 2015 la integración de la perspectiva de género en las diferentes fases del ciclo presupuestario, en todos los niveles de gobierno y administración. Finalmente, también a nivel internacional en la decimocuarta Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, celebrada del 27 al 31 de enero del 2020, se establece el Compromiso de Santiago<sup>2</sup>, en el que los países de la región acuerdan entre otras, impulsar

<sup>2</sup> Ver documento completo en <https://conferenciamujer.cepal.org/14/es/documentos/compromiso-santiago>



la implementación de la transversalización de la perspectiva de género, a través de la asignación de recursos financieros, técnicos y humanos, la presupuestación con perspectiva de género y la rendición de cuentas.

A nivel nacional, el Conpes 161 de Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres, recomendó el diseño de una metodología para identificar los recursos destinados a hombres y mujeres de manera diferenciada en los procesos de gasto público. A partir de este lineamiento, el Departamento Nacional de Planeación crea el clasificador presupuestal de género para identificar

los recursos de los proyectos de inversión destinados a la equidad de género. Más adelante con la Ley 1955 de 2019 por la cual se expide el Plan de Desarrollo 2018-2022, se establece, además, la definición de un Trazador Presupuestal de Equidad para la Mujer, el cual reemplaza al clasificador ya mencionado y es adoptado también por el Ministerio de Hacienda para identificar los recursos de funcionamiento. Esta misma Ley define que las entidades del nivel nacional que conforman el Presupuesto General de la Nación, presentarán anualmente un informe de las asignaciones presupuestales y resultados para la equidad de las mujeres, identificadas en dicho trazador.

---

## Gráfico 1. Marco normativo internacional sobre planeación y presupuestos sensibles al género



# 2

## Conceptos clave y marco conceptual de enfoque de género y de planeación y presupuestación con enfoque de género

---

Para incorporar el enfoque de género en las políticas, programas y proyectos y en la construcción de presupuestos públicos, es importante comprender algunos conceptos clave relacionados con este enfoque.

El primero de ellos es la diferencia entre sexo y género, entendiendo que el primero refiere a unas características fisiológicas determinadas al momento del nacimiento y el segundo a los roles sociales asociados a lo masculino, femenino, transgénero y otras identidades no binarias. Esta diferencia resulta importante, pues son esas construcciones sociales y los roles asignados a mujeres y hombres desde un ámbito cultural, político, económico y social, los que por lo general definen y perpetúan condiciones de desigualdad entre unos y otras. Por ejemplo, los roles establecidos en muchos contextos sociales asignan al hombre el papel de proveedor y de responsable de la esfera productiva y a las mujeres la responsabilidad de las tareas reproductivas y actividades domésticas (Valdez-Medina, J. Díaz-Loving y Pérez B, 2005). Esto ha implicado que las mujeres dedican mayor tiempo a actividades del cuidado de manera no remunerada, afrontando distintas barreras en su posibilidad de autonomía económica, participación e incluso en sus condiciones de bienestar.

Así mismo, se encuentra que los roles de género han establecido imaginarios sobre las áreas y trabajos en los que se pueden desempeñar mujeres y hombres. Es así como, para el sector transporte en específico, se encuentran desequilibrios y brechas como la menor vinculación de mujeres a labores remuneradas del sector y la invisibilización de sus necesidades frente a la movilidad. Estas condiciones no están definidas por unas características fisiológicas asociadas al sexo de la persona, más bien, a **estereotipos** que se replican con la educación y las prácticas culturales.






Otra diferenciación importante es aquella entre igualdad y equidad de género. Aunque estos conceptos son utilizados de manera indiferente en algunos casos, refieren a cosas distintas. La **igualdad** hace referencia a que mujeres y hombres tengan los mismos derechos y las mismas oportunidades. La **equidad** implica aplicar un trato justo y diferenciado, de acuerdo con las necesidades e intereses diferentes de mujeres y hombres en sus diferencias y diversidades, para así alcanzar la igualdad. La valoración diferente de los roles de lo masculino y lo femenino ha favorecido sistemáticamente a uno de los dos grupos, manteniendo condiciones de desigualdad en contra de las mujeres. Estas condiciones de desigualdad se

---

ven reflejadas en **brechas de género**, las cuales son diferencias objetivas entre hombres y mujeres en las condiciones de vida y en el acceso a bienes, servicios e instituciones fundamentales para su desarrollo. Por ejemplo, en el campo del transporte se pueden identificar importantes brechas en la participación de las mujeres en los trabajos relacionados con el sector, tanto a nivel operativo como directivo. Es importante así mismo, tener en cuenta aquellas brechas asociadas a la vida de las mujeres que reflejan situaciones de desventajas que tienen repercusiones sobre su autonomía y desarrollo. En relación con el transporte masivo, las brechas asociadas a la destinación de tiempo a tareas no remuneradas del cuidado tienen gran impacto en las necesidades diferenciales que pueden tener en cuanto a rutas y frecuencias.

Así mismo es necesario considerar el enfoque diferencial en relación con el transporte masivo, dado que mujeres que se encuentran en áreas rurales y trabajan en cargos de vigilancia y trabajos domésticos se agudiza sus desplazamientos en cuanto a disponibilidad de rutas y frecuencias respectivamente. Según Montoya Robledo & Escovar Álvarez (2020) las mujeres que adquieren trabajos de medio tiempo, como vigilancia, limpieza y similares, tienen horarios de entrada y salida a altas horas de la noche o de la madrugada, que dificultan el acceso al transporte público. La restricción temporal y horaria se ve afectada por problemas de inseguridad en el espacio y acceso a los diferentes modos de transporte durante horas valle o de poca afluencia.

### Gráfico 2. Consideraciones clave en la planeación y presupuestación con enfoque de género.

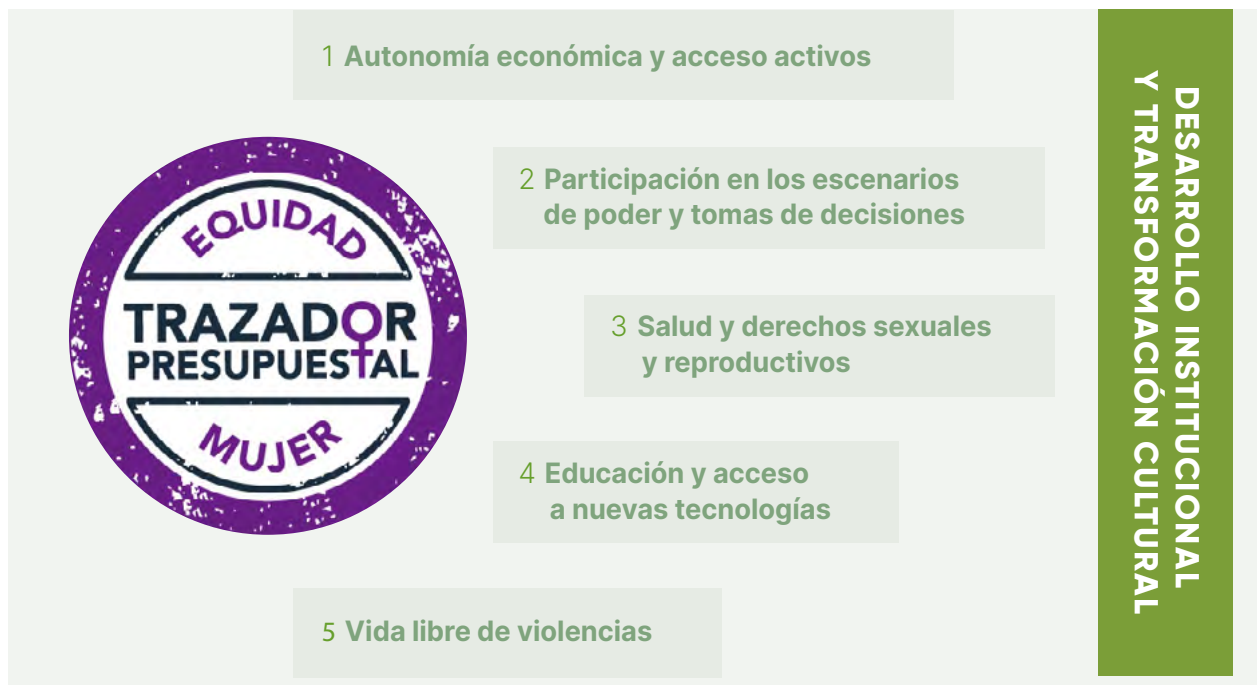
	<b>NO</b> pretende producir una planeación o presupuesto separado para las mujeres.
	Reconocen que las políticas, programas, proyectos y presupuestos <b>NO SON NEUTRALES AL GÉNERO</b> , es decir, por el contrario tienen impactos diferenciados en mujeres y hombres.
	<b>RECONOCEN</b> necesidades, intereses y contribuciones diferenciadas en producción de bienes y servicios de mujeres y hombres.
	<b>NO</b> es un grupo de proyectos con población beneficiaria desagregada por sexo.
	<b>NO</b> refiere solamente a un grupo de proyectos con acciones afirmativas a las mujeres sin análisis de género en el resto del proyecto.

Incorporar el enfoque de género en las acciones del sector implica llevar a cabo un análisis de las necesidades diferenciales de mujeres y hombres en sus diversidades y los posibles impactos distintos que pueden tener las políticas en unas y otros. Esto quiere decir que este análisis requiere de una mirada transversal de las problemáticas y retos del sector, para detectar en todas ellas las brechas y potencialidades referentes al género. En este ejercicio es importante tener en cuenta que la planeación y presupuestación con enfoque de género puede requerir de acciones afirmativas, que son medidas dirigidas a favorecer a determinadas personas o grupos con el fin de eliminar o reducir desigualdades históricas<sup>3</sup>, y acciones de transversalización que implican aplicar los “lentes” de género a las diferentes políticas del sector.

El Gráfico 2. presenta algunas consideraciones clave en torno a la planeación y presupuestación con enfoque de género.

### El Trazador Presupuestal De Equidad para la Mujer

El Trazador permite identificar qué proyectos y con qué asignación presupuestal, contribuyen al logro de la equidad para las mujeres; es decir cuáles de estos, desde la incorporación de la perspectiva de género, se orientan a cerrar las brechas de género y a garantizar los derechos de las mujeres. El Trazador Presupuestal de Equidad para la Mujer tiene cinco categorías y una subcategoría, que corresponden a las líneas generales de acción planteadas por la Política de Equidad de Género para las Mujeres así:



<sup>3</sup> Estas pueden referir al conjunto de acciones legislativas y administrativas de carácter temporal, coherentes con el propósito de remediar situaciones de desventaja o exclusión y discriminación de un grupo humano, en algún aspecto de su vida. (Greenwalt, 1983)

### Claves para la marcación de proyectos (DNP,2020):

- ✓ Que tengan como beneficiaria a toda la población y que tengan en consideración las necesidades y situación de las mujeres, los roles de género y sus efectos en las decisiones tomadas por hombres y mujeres. Que establezcan objetivos para responder a dichas condiciones.
- ✓ Que tengan como beneficiaria únicamente la población de mujeres, que incorporan la perspectiva de género, es decir que tengan en cuenta su situación, condiciones de desigualdad, roles asumidos y potenciales de las mujeres.
- ✓ Orientados a garantizar los derechos de las mujeres que pueden tener o no como beneficiaria a esta población de manera directa. (Por ejemplo, sensibilización de personal para atención a las mujeres).
- ✓ Que estén orientados a construir políticas o lineamientos para la equidad de género para las mujeres.
- ✓ Que estén orientadas a producir información que permita hacer análisis de género en cualquier sector.
- ✓ Que fortalezcan la institucionalidad para la garantía de los derechos de las mujeres.
- ✓ Que tengan un componente específico que aborda los asuntos de la equidad de género.

### Errores frecuentes

- Dividir los recursos de un proyecto dirigido a la población de acuerdo con cuántos hombres y mujeres en sus diversidades se atienden, sin consideraciones de las necesidades y particularidades diferenciales.
  - Asignar un porcentaje de recursos a un proyecto general de acuerdo con el porcentaje de población total de las mujeres. Por ejemplo, asignar a un proyecto que no cuenta con perspectiva de género el 51% de los recursos porque en el país el 51% de la población corresponde a mujeres.
-

# 3

## Contextualización del sector de Transporte frente a la equidad de género

---

Abordar las diferencias de género y las brechas que allí se derivan con relación al sector transporte, implica de una parte considerar las diferencias de grupos diversos de mujeres y hombres frente a: modos de transporte, uso de vehículos motorizados privados, uso de modos activos como la bicicleta, caminata y estrategias asociadas a la micro movilidad, tiempo de viaje, patrones espaciales de desplazamiento, motivos de viajes, experiencia en los desplazamientos, número de viajes, condiciones ergonómicas de viaje, con o sin personas a cargo, con o sin paquetes, seguridad, señalética, infraestructura para el transporte público, rutas, tarifas y subsidios, comportamiento al conducir, entre otros. Pero también su participación diferencial en el mercado del transporte, en los escenarios de toma de decisión desde el sector público y desde el sector privado, así como en el diseño e implementación de proyectos, planes y políticas para la gestión del cambio climático desde el sector, y todo el soporte institucional para abordar esos sesgos de género, como son los

sistemas de información, estudios e investigaciones, encuestas, lineamientos técnicos, políticas públicas, desarrollos normativos, asistencia técnica territorial, contratación pública, Plan institucional de bienestar de estímulos e incentivos PIBEI, Plan Institucional de Capacitación PIC, Plan de Trabajo anual de Sistema de Gestión de Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, y el Plan Estratégico del Talento Humano, principalmente.

El Instituto Europeo de la Igualdad de Género EIGE, recoge este análisis en torno a tres elementos: (i) la movilidad vista desde diferentes modos de transporte para diferentes propósitos y de diferentes maneras por mujeres y hombres, (ii) acceso diferencial a medios de transporte por parte de mujeres y hombres, y (iii) las particularidades del comportamiento de mujeres y hombres al conducir. Y define un conjunto de brechas que se agrupan y que en el marco de este documento se contemplan de la siguiente manera:

- ✓ Segregación laboral en el mercado generado por el transporte como tal y la elaboración de su infraestructura
  - ✓ Brechas en el acceso y cualificación de áreas tradicionalmente masculinas o no convencionales en el sector transporte y en el acceso a infraestructura y servicios en este sector.
-

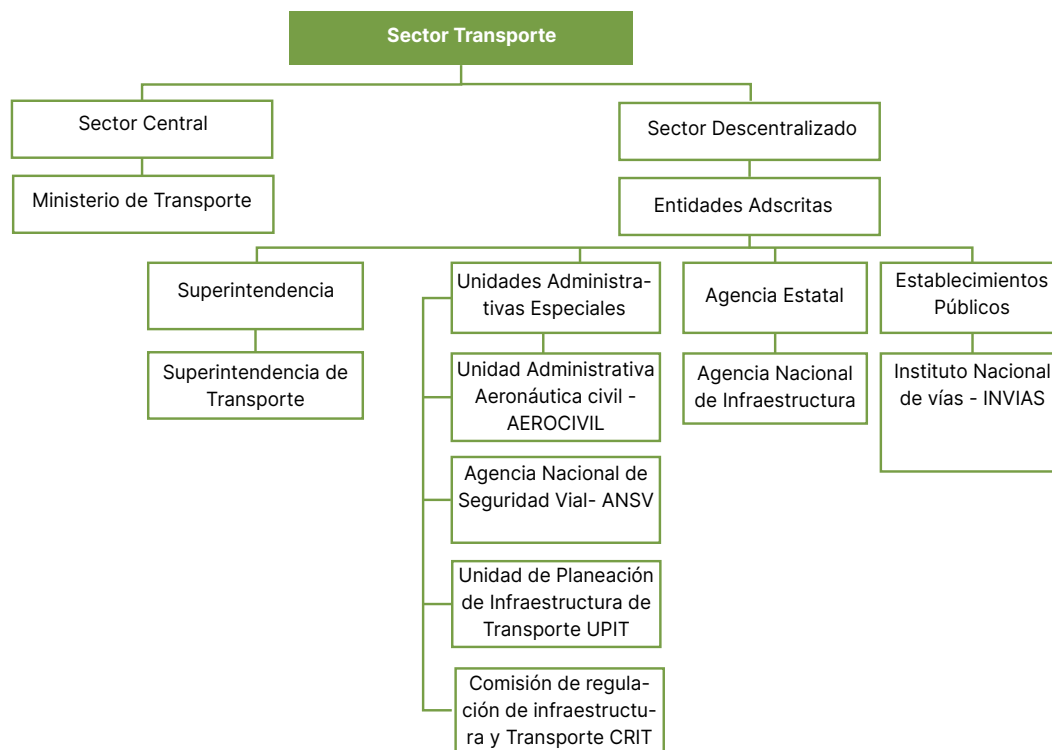
- ✓ Escasa representación de las mujeres en escenarios de toma de decisión del sector
- ✓ Violencia de género en el espacio y transporte público y en sus diferentes modos de transporte

La incorporación del enfoque de género en las acciones del sector de Transporte implica, como se menciona, el conocimiento de la estructura, políticas, apuestas y retos del sector en su conjunto, para así contar con información que permita pensar acciones transversales orientadas a la equidad de género. Este capítulo presenta una breve contextualización del sector, desde su estructura, sus líneas generales de trabajo, políticas y lineamientos sectoriales y de género frente al sector y principales retos.

### Conformación del sector

El sector de Transporte está conformado por una entidad del nivel central, Ministerio de Transporte y por entidades adscritas del sector descentralizado: Superintendencia de Transporte, Unidades Administrativas Especiales (AEROCIVIL, ANSV, UPIT, CRIT), la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS). El Gráfico 3 muestra las entidades adscritas y vinculadas al sector divididas en el sector central, descentralizado y organismos autónomos.

**Gráfico 3. Estructura Sector Transporte.**



**Fuente:** Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015

\*La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte CRIT, creada mediante Decreto 947 del 2014, no se encuentra aún en operación.



La cadena de producción pública del sector está centrada en tres grandes áreas (DAFP, 2018):

1. **Financiamiento e Inversión del Sector:** que abarca los temas de la definición de la Política, la planeación sectorial y territorial (planes sectoriales y planes maestros) y los fondos (Fondo Seguridad Vial, Renovación parque automotor)
2. **Provisión de la Infraestructura:** Diseño y/o estructuración de proyectos y la operación/ ejecución/ conservación / mantenimiento/ administración (demarcación, seguridad, señalización).
3. **Mejoramiento al transporte y tránsito:** Incentivar la integración y fortalecimiento de todos los servicios de transporte de carga y de pasajeros y promoción y seguridad de la movilidad.

### Lineamientos estratégicos

En la Agenda 2030 de 2015 se identifican dentro de algunos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible metas que permiten identificar el vínculo entre el Transporte y la garantía de derechos de las mujeres, algunos se miden a través de la desagregación por sexo de las personas y otros contienen la perspectiva de género, se destacan:

- ✓ Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades. Meta 3.6. De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo
  - ✓ Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Meta 9.1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos
  - ✓ Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Meta 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad
-

- ✓ Objetivo 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. Meta 12.4. De aquí a 2020, lograr la gestión ecológicamente racional de los productos químicos y de todos los desechos a lo largo de su ciclo de vida, de conformidad con los marcos internacionales convenidos, y reducir significativamente su liberación a la atmósfera, el agua y el suelo a fin de minimizar sus efectos adversos en la salud humana y el medio ambiente
- ✓ Objetivo 5. Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas. 5.1. Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo. 5.2. Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación. 5.4. Reconocer y valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados mediante servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social, y promoviendo la responsabilidad compartida en el hogar y la familia, según proceda en cada país. 5.5. Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública

Complementariamente el Compromiso de Santiago, acordado el 31 de enero del 2020, establece puntos que aplican en este caso:

5. “Tomar todas las medidas necesarias para acelerar la efectiva implementación de la Plataforma de Acción de Beijing y de la Agenda Regional de Género, fortaleciendo la institucionalidad y la arquitectura de género a través de la jerarquización de los mecanismos para el adelanto de las mujeres y de la transversalización de la perspectiva de género en los diferentes niveles del Estado, incrementando, de acuerdo a las realidades, capacidades y legislaciones nacionales, la asignación de recursos financieros, técnicos y humanos, la presupuestación con

perspectiva de género, y el seguimiento y la rendición de cuentas, con miras a reforzar la aplicación de políticas de igualdad en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible;”

7. “Impulsar también las medidas y mecanismos para la eliminación de obstáculos legales, culturales, sociales e institucionales a fin de asegurar el derecho a una vida libre de violencia y discriminación para las mujeres en su diversidad y a lo largo de su ciclo de vida;”

En el campo normativo el sector se guía por diversas leyes, decretos, que incorporan el enfoque de género, entre otros:

**Tabla 1. Referencias normativas relacionados con el sector transporte que incorpora el enfoque de género**

Directriz normativa	Principales apuestas y referencia a género
Resolución 2830 de 2019 – Se crea el Comité Sectorial para la Coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres	Objetivo: Coordinar e implementar la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres en el sector transporte
Política Pública del Transporte Sostenible (Estrategia Nacional de Transporte Sostenible y la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica)	La Estrategia Nacional de Transporte Sostenible (ENTS), la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) en el que incluye el enfoque de género como eje transversal y la Estrategia Nacional de Movilidad Activa que contiene como eje transversal el enfoque de género y diferencial”
Resolución 20203040017985 del 27 de octubre del 2020. Por la cual se adiciona y modifica la Resolución 12379 de 2012 “Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito y se dictan otras disposiciones”	Fija el proceso de actualización de personas naturales ante el Registro único Nacional de Tránsito RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad. Definiendo el evento como “Cambio de número de cédula y datos correspondientes por reafirmación sexual”.

Por otro lado, en lo relacionado con el sector Transporte, para el cuatrienio se contemplan en el Plan de Desarrollo 2018-2022 acciones con tres grandes líneas, como se presenta en el Gráfico 4.

Así mismo, cuenta con pactos transversales y pactos regionales; dentro de los pactos transversales está el Pacto VI – Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, del cual es conductor el Ministerio de Transporte como cabeza de sector y a través del

cual se busca potenciar la red fluvial y férrea, mejorar la eficiencia del transporte carretero, aéreo y marítimo para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte; así como, modernizar las entidades públicas del sector transporte, incentivar mecanismos alternativos de financiación para el transporte y la infraestructura, promover el desarrollo de infraestructura logística especializada, concluir los proyectos de cuarta generación y lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios.

#### Gráfico 4. Líneas principales del Sector Transporte en el PND 2018-2022

Gobernanza institucional moderna	Movilidad urbano-regional sostenible	Corredores estratégicos intermodales
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación institucional</li> <li>• Gestión de seguridad y protección en la federación de transporte</li> <li>• Sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión del transporte y del tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas</li> <li>• Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad</li> <li>• Financiamiento para la movilidad deficiente conectividad urbano-regional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte hacia la intermodalidad eficiente</li> <li>• Reactivación del transporte ferroviario</li> <li>• Aprovechamiento de la red fluvial</li> <li>• Política portuaria y marítima</li> <li>• Transporte aéreo, infraestructura y servicios</li> <li>• Transporte carretero estratégico</li> <li>• Adecuación de infraestructura de pasos de frontera</li> </ul>

Fuente: PND 2018-2022 DNP

El Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional está conformado por los siguientes capítulos, los cuales se encuentran ampliamente descritos en las Bases

del PND y fueron presentados en el articulado de la Ley 1955 de 2019 – Ley del Plan Nacional de Desarrollo.

## CAPÍTULOS PACTO

- 1 **Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.**
- 2 **Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.**
- 3 **Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.**
- 4 **Innovación financiera inmovilización de nuevas fuentes de pago.**

## ODS Relacionados



## Objetivos principales en el PND 2018-2022

- Fortalecer el transporte de carga y pasajeros, mejorar la seguridad de los usuarios y de la carga, y la calidad de la información para la toma de decisiones.
- Reducir los tiempos de viaje y los costos a través de la eficiencia e integración de los modos de transporte (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, carretero).
- Modernizar los sistemas de transporte público, con mejores tecnologías, mayor accesibilidad para la población con discapacidad y tarifas al alcance de todos.
- Identificar nuevas alternativas para la financiación de proyectos de infraestructura y transporte a nivel nacional y regional.

Algunas de las acciones que resultan relevantes en torno a la incorporación del enfoque de género dentro del PND 2018-2022 son:

- Modernización de las entidades públicas del sector transporte.
- Implementación de proyectos intermodales, evaluando las condiciones para mejorar la prestación del servicio.
- Mejoramiento de la eficiencia de los puertos, aeropuertos y pasos de frontera para fortalecer el comercio exterior.
- Fortalecimiento de los sistemas de transporte de pasajeros como servicio público esencial para suplir las necesidades de los usuarios.
- Alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación.
- Mejoramiento de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos.

En el mismo Plan de Desarrollo 2018-2022 en el Pacto de Equidad para las Mujeres se definen también acciones específicas relacionadas con el sector. Entre ellas se encuentran:

- La planeación de la movilidad incorporará enfoques diferenciales para facilitar la accesibilidad y la inclusión de mujeres, niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, personas con discapacidad y poblaciones de bajos ingresos, en concordancia con lo planteado en

la Línea B Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, del Pacto por el transporte y la logística para la competitividad. Lo anterior se llevará a cabo teniendo en cuenta la información suministrada por el DANE.

- De igual forma, el Ministerio de Transporte conformará el Comité Intersectorial para la coordinación y Seguimiento de la Política de Género para las mujeres en el Sector Transporte y generará estrategias de sensibilización frente a la equidad de género para las mujeres en el mismo sector.

Por otra parte, se ha generado recientemente un acervo normativo en torno al empoderamiento y garantía de derechos a las mujeres en toda su diversidad, y que atañe al sector Transporte, a saber:

- Ley 2117 (29 de julio de 2021): por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer y promover la igualdad de la mujer en el acceso laboral y en educación en los sectores económicos donde han tenido una baja participación.
- Ley 2125 (4 de agosto de 2021): por medio de la cual se establecen incentivos para la creación, formalización y fortalecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas lideradas por mujeres.
- Ley 2112 (29 de julio de 2021) Por medio de la cual se fortalece el emprendimiento y el escalamiento del tejido empresarial nacional.
- Directiva Presidencia I 11 del 13 de octubre de 2020: Referida al Compromiso por Colombia

– Medidas para atender el grave impacto económico del Covid-19 sobre las mujeres. Exhorta a las entidades del orden nacional

que hacen parte del Presupuesto General de la Nación a implementar el trazador presupuestal para la equidad de la mujer.

## Plan Sectorial de Género

El sector, desde el Ministerio del Transporte, ha planteado unos pilares en torno a los temas de género, que conforman además el plan sectorial de género del Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género en el Sector Transporte, el cual se conformó mediante Resolución 2830 de 2019. Este Comité, se convierte en un escenario en el que participan las entidades adscritas y vinculadas con el

propósito de generar acciones e impulsar estrategias para el cierre de brechas de género identificadas y contribuir a la garantía efectiva de los derechos de las mujeres en los proyectos que adelanta el sector transporte.

En este se abordan las siguientes líneas o pilares que orientan las acciones concertadas con cada una de las entidades:

**Gráfico 5. Pilares de género del sector Transporte.**



### **Fortalecimiento de la institucionalidad de género para las mujeres**

“Se busca impulsar la transversalización del enfoque de género en las entidades del Sector.” así mismo se busca consolidar y fortalecer la gestión de conocimiento que permita la caracterización o línea base para tomar decisiones en cuanto al cierre de brechas de género, como impulsar investigaciones, publicaciones y cajas de herramientas útiles para las personas estructuradoras de proyectos, tomadores de decisión y personal técnico que contribuya a la inclusión de la perspectiva diferencial y de género en los diferentes proyectos del sector.

Parte del fortalecimiento de la institucionalidad de género para las mujeres, consiste en consolidar una línea de base o caracterización sectorial, que permita agenciar la toma de decisiones para cerrar las brechas de género.

En sintonía con lo anterior, el sector transporte hace parte de las primeras entidades del sector público en implementar el Programa Equipares Público - Sello Igualdad de Género, marcando un hito a nivel nacional, pues se trata de un programa que le apunta a la transversalización del enfoque de género en todos los niveles y áreas del sector, con el fin de generar cambios reales y medibles hacia la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres. Es la primera vez que el sector implementa un programa de este tipo.

Este programa nace desde el Gobierno Nacional con el asesoramiento y asistencia técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Busca apoyar y reconocer los esfuerzos que realiza el Sector Transporte para su transformación cultural hacia la igualdad de género y fortalecimiento de procesos institucionales,

posibilitando así la inclusión de la perspectiva de género en el ADN de cada entidad del sector. Esta iniciativa, que busca reducir las brechas de género y desigualdades presentes en el sector público del país, le permitirá al sector transporte alcanzar un reconocimiento a nivel nacional y global. Para lograrlo, el Sello establece requisitos y medios de verificación que deberán cumplirse a lo largo de la implementación del programa, para obtener el reconocimiento Sello de Igualdad de Género (ya sea sello bronce, plata y oro).

### **Derecho de las mujeres a una vida libre de violencias**

Este pilar tiene como objetivo de generar procesos especialmente en cuanto al reconocimiento y prevención de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público. Es así que se considera fundamental incluir en la implementación de estrategias que implica tanto un mejoramiento de infraestructura basado en los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas (ONU Mujeres), cómo la consolidación de lineamientos hacia la prevención y desnaturalización de este tipo de violencias que, fortalecidas con la generación de información y conocimiento consolidado a nivel nacional sobre la presencia de manifestaciones de acoso sexual en el transporte público, favorecerá el trabajo conjunto incluyendo la ciudadanía en la prevención, georreferenciación de casos, fortalecimiento de fuentes de información, sistemas de registro y seguimiento para la atención integral y sanción social de este tipo de manifestaciones de violencias contra las mujeres (Ley 1257 de 2008).

Así mismo este pilar orienta acciones a nivel interno de las entidades adscritas y vinculadas al sector para prevenir y reconocer la ruta de atención en



caso de sufrir algún tipo de acoso laboral y acoso sexual laboral. Es sin duda una oportunidad para que los y las trabajadoras de las entidades puedan reconocer los tipos de acoso y manifestaciones en el ámbito laboral y el compromiso de la institución por el derecho en este caso de las mujeres a una vida libre de violencias.

### **Hábitat y Ambiente**

Este pilar tiene como objetivo incluir la perspectiva de género y diferencial en aquellos avances en los compromisos del Acuerdo de París, así mismo sobre este pilar se trabaja en la inclusión de estos enfoques en Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial, cuyo sustento se encuentra de acuerdo a la Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre Cambio Climático (CMNUCC) en la Versión Mejorada del Programa de Trabajo de Lima y su Plan de Acción de Género (CMNUCC, 2019) en el cual señala que el cambio climático tiene un impacto diferenciado sobre los hombres y mujeres debido a las desigualdades históricas y actuales, pudiendo llegar a exacerbar la brecha de género, especialmente en los países en desarrollo.

### **El cuidado, una apuesta de articulación y corresponsabilidad**

Desde el sector transporte el cuidado acoge una importancia muy relevante en la implementación de estrategias y acciones que conlleven a compatibilizar la vida personal, familiar y laboral de las mujeres en sus diferencias y diversidades. Es así, que se considera fundamental institucionalizar las masculinidades alternativas, iniciando con escenarios de sensibilización con grupos de interés en cada una de las entidades adscritas y vinculadas al sector, donde permita incentivar reflexiones sobre

el que hacer de los hombres para lograr una sociedad más equitativa, cimentada en la paridad de los géneros y el ejercicio de masculinidades no violentas y corresponsables con el cuidado y actividades domésticas no remuneradas para contribuir en la redistribución equitativa de las actividades como en la equidad de género.

### **Participación de las mujeres en escenarios de poder y toma de decisiones**

Este pilar tiene el objetivo de impulsar acciones para aumentar la participación de las mujeres en escenarios de toma de decisión y estratégicos en la cadena de valor del sector; esto con el ánimo de cerrar las brechas de género y superar aquellas barreras institucionales, culturales y estructurales que impiden de manera equitativa el ascenso y aumento de las mujeres diversas en tales cargos directivos y de decisión.

### **Educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género**

Este pilar tiene el objetivo de impulsar acciones para incluir el enfoque de género en los proyectos que adelanta el sector, que busca contribuir a la disrupción de los estereotipos sexistas y con ello aumentar la participación de las mujeres en trabajos no convencionales o tradicionalmente masculinos, incluidas los escenarios de poder, trabajos en obra, trabajos profesionales, operativos, técnicos entre otros. Para ello es imprescindible la generación de alianzas estratégicas para contribuir a la formación y cualificación en estas áreas y con ello impulsar a superar las barreras identificadas y por consiguiente aumentar a probabilidad de empleabilidad de las mujeres en condiciones de equidad y dignidad.

---

### Transformación cultural y comunicación

Desde el sector transporte, se busca generar prácticas comunicativas que permitan reconocer las diferencias de los segmentos poblacionales y con ello contribuir a la reivindicación de los derechos de las mujeres a través del lenguaje y la comunicación.

A partir de la información del plan estratégico sectorial 2019-2022 y el plan nacional de desarrollo 2018-2022 se definen tres líneas estratégicas a partir de las cuales, se abordara en el siguiente capítulo, la inclusión del enfoque de género en el ciclo que planeación, a saber:

1. gobernanza e institucionalidad
2. movilidad para la equidad
3. infraestructura

Igualmente, teniendo en cuenta los avances que el sector transporte ha tenido en igualdad de género, se armonizaran las líneas estratégicas propuestas con los 7 pilares del comité sectorial del género que actúan como componentes transversales en la gestión institucional. Tal cual se presenta en la siguiente gráfica:



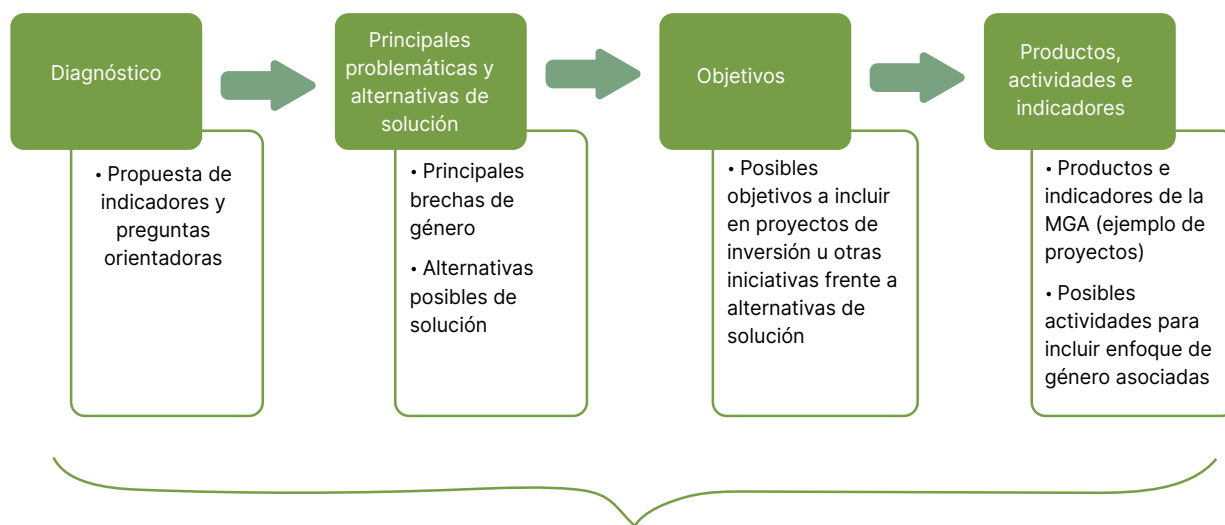
## 4

## Paso a paso para la incorporación del enfoque de género en el ciclo de planeación del sector de Transporte

A partir de las líneas estratégicas identificadas para el sector se presenta en este capítulo las orientaciones para la inclusión del enfoque de género en el ciclo de planeación, retomando algunos aspectos clave del mismo, a saber el diagnóstico o identificación de problemáticas y posibles

alternativas de solución, la definición de objetivos frente a los problemas y alternativas identificadas, la proposición de productos y actividades para lograr los objetivos y el establecimiento de indicadores para hacer seguimiento. El Gráfico 4. resume el abordaje mencionado.

**Gráfico 4. Resumen inclusión enfoque de género en ciclo de planeación**



### Líneas estratégicas

1. Gobernanza e institucionalidad.
2. Movilidad para la equidad
3. Infraestructura

## Diagnóstico

El diagnóstico es un elemento fundamental para identificar las problemáticas específicas de género dentro del sector. Para ello es indispensable contar con información desagregada por sexo y otro tipo de información cuantitativa y cualitativa que permita entender las situaciones de partida y diferentes necesidades de las mujeres en torno a las principales apuestas sectoriales.

Adicionalmente es necesario realizar un marco de sentido<sup>4</sup> que permita identificar y abordar las

desigualdades de género que existen desde el inicio del proyecto, para así realizar un diagnóstico que reconozca las necesidades e impactos diferenciados que existen entre el hombres y mujeres. Igualmente, se debe tener en cuenta la normativa vigente que hay en torno al tema con el fin de conocer sobre las dificultades o facilidades para llevar a cabo alternativas de solución que favorezcan la igualdad de género en el desarrollo del proyecto.

A continuación, se presentan indicadores de diagnóstico generales que sirven para realizar lecturas más amplias sobre las brechas de género.

**Tabla n.º 2. Indicadores sugeridos y preguntas orientadoras para diagnóstico de género en el Sector Transporte**

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
<p>Tasa de incidencia de la pobreza extrema jefe de hogar mujer y hombre</p> <p>Trabajo de cuidado no remunerado</p> <p>Población desocupada según sexo</p> <p>Población por fuera de la fuerza laboral según sexo</p> <p>Porcentaje de gasto de los hogares en Transporte, según sexo de quien ocupa jefatura del hogar</p> <p>Indicadores de siniestralidad vial y fatalidades viales desagregados por sexo</p> <p>Porcentaje de mujeres que participa en Gremios del Sector</p> <p>Porcentaje de mujeres propietarias de empresas del sector</p> <p>Porcentaje de mujeres que hacen parte de juntas directivas de empresas del sector</p> <p>Porcentaje de hogares que tienen carro particular, por sexo del jefe/a del hogar</p>	<p>¿Cuáles son las condiciones de autonomía económica de las mujeres y su participación en el sector?</p> <p>¿Cuáles son las necesidades diferenciales de las mujeres y los hombres en relación al transporte?</p> <p>¿Existen diferencias en el acceso y uso del transporte?”</p>

<sup>4</sup> Marco de Sentido se refiere a realizar un ejercicio que va más allá de una descripción de una realidad. Es un ejercicio que pone en consideración modelos tanto teóricos como académicos, conceptuales y prácticos que permiten hacer un análisis a profundidad de la realidad social.

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
<p>Porcentaje de mujeres que hacen parte de juntas directivas de empresas del sector</p> <p>Porcentaje de hogares que tienen carro particular, por sexo del jefe/a del hogar</p> <p>Porcentaje de hogares que tienen bicicleta, por sexo del jefe/a del hogar</p> <p>Medio de transporte que utilizan las personas de 5 años y más para ir a la institución educativa a la que asisten, por sexo (%)</p> <p>Medio de transporte que utilizan las personas ocupadas de 12 años y más para ir a su lugar de trabajo, por sexo (%)</p> <p>Tiempo promedio en el desplazamiento de ida al lugar de trabajo, por sexo (minutos)</p>	
<p>Número de habitantes por sexo, por grupo etario.</p>	<p>¿Cuántas mujeres y cuántos hombres, de qué edades están afectados por la situación a intervenir en territorios focalizados?</p>
<p>Jefatura de hogar por sexo.</p> <p>Porcentaje de gasto de los hogares en Transporte, según sexo de quien ocupa jefatura del hogar</p> <p>Porcentaje de hogares que tienen carro particular, por sexo del jefe/a del hogar</p> <p>Porcentaje de hogares que tienen bicicleta, por sexo del jefe/a del hogar</p> <p>Medio de transporte que utilizan las personas de 5 años y más para ir a la institución educativa a la que asisten, por sexo (%)</p> <p>Medio de transporte que utilizan las personas ocupadas de 12 años y más para ir a su lugar de trabajo, por sexo (%)</p>	<p>¿Cuántos hogares de los afectados por la situación a intervenir (Ejemplo, Tarifas de transporte público) tienen jefatura femenina?</p>
<p>Incidencia de pobreza de tiempo por grupo de edad por sexo según estén ocupados o no</p> <p>Tiempo promedio en el desplazamiento de ida al lugar de trabajo, por sexo (minutos)</p>	<p>¿Cuál es la pobreza de ingreso y de tiempo por sexo, en zona urbana y zona rural?</p> <p>¿Tiene relación la pobreza de tiempo con la situación que esperamos intervenir?</p>
<p>Tasa de participación en el mercado laboral por sector y sexo</p> <p>Tasa de desempleo por sector y sexo</p> <p>Tasa de informalidad por sector y sexo</p> <p>Brecha salarial por sector</p>	<p>¿Cuáles son las condiciones de las mujeres en el mercado laboral asociado al Sector Transporte? ¿Qué potencial hay para impulsar el desarrollo empresarial en el Sector Transporte? (creación de empresa y empleo)</p>

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
Tasa de graduación por áreas por sexo	<p>¿Cuántas mujeres se forman en áreas requeridas para empleabilidad en el Sector Transporte?</p> <p>¿Se fortalece capacidad instalada en las mujeres, en aspectos de formación y cualificación en las áreas de influencia de los proyectos?</p>
Economía del cuidado. Tiempo destinado por las mujeres a labores no remuneradas	<p>¿Cómo afecta la distribución inequitativa del tiempo dedicado a labores del cuidado no remunerado y oficios del hogar, a la empleabilidad de mujeres en el Sector Transporte y a la posibilidad de creación de empresas por parte de las mujeres?</p> <p>¿Cómo puede el Sector Transporte contribuir al reconocimiento, redistribución y reducción del trabajo de cuidado no remunerado a cargo mayoritariamente de las mujeres?</p> <p>¿Tiene impacto en la vida de las mujeres el tiempo y los recursos invertidos en la movilización en función del cuidado no remunerado de sus familias?</p>
Acceso a recursos como la tierra, el capital, activos financieros y a tecnología	<p>¿Se genera impulso a los emprendimientos e iniciativas comerciales de las mujeres en el Sector Transporte? ¿Cuál es la representatividad de las mujeres en el Sector Transporte?</p>
Participación de las mujeres diversas en los escenarios previstos hacia la gobernanza y participación comunitaria	<p>¿Se realiza un mapeo de actores, en el que se incluyen organizaciones de mujeres diversas (pertenencia étnica, discapacidad, ciclo vital, identidad de género diversas) para que éstas participen en los escenarios de diálogo con la comunidad en los proyectos que lidera el sector transporte?</p>
<p>Marco de sentido con enfoque de género diferencial</p> <p>¿Qué elementos se han identificado en torno a las desigualdades de género que inciden en el problema identificado y la respuesta institucional formulada?</p>	

Más adelante, se presentan para cada una de las líneas estratégicas los posibles indicadores de diagnóstico para tener en cuenta y las preguntas que pueden orientar el análisis de género. Es importante resaltar que lo que se presenta es una orientación para identificar problemáticas de género

tanto para la formulación de nuevos proyectos o iniciativas, como para la identificación de posibles ajustes sobre las acciones en proyectos ya existentes (sobre los cuales solo es posible ajustar actividades y presupuesto).

## Principales problemáticas, alternativas de solución

Para cada línea estratégica se presentan las principales brechas de género, de acuerdo con estudios de carácter nacional e internacional. Esta información no agota todos los indicadores y preguntas orientadoras presentadas en el diagnóstico y tiene el objetivo de mostrar un panorama general de dichas brechas. A partir del diagnóstico y de la identificación de problemáticas de género relacionadas con el sector, es posible pensar en alternativas de solución o propuestas orientadas a cerrar las brechas existentes y a garantizar los derechos de las mujeres en el ámbito del transporte. Las posibles alternativas de solución presentadas están sustentadas en recomendaciones de instancias o acuerdos nacionales e internacionales y en el estudio de experiencias en torno a dichos temas, y representan una propuesta que puede ser ampliada por el sector.

## Definición de objetivos

A partir de las consideraciones de género o alternativas de solución se presentan ideas de objetivos posibles, siguiendo la misma lógica de línea estratégica. Estos objetivos pueden ser incluidos en la reformulación de proyectos o iniciativas existentes, así como en la definición y formulación de nuevos proyectos e iniciativas.

Los objetivos deben dar cuenta del cambio que se espera lograr frente a la situación inicial y las brechas o discriminaciones de género identificadas. Se pueden hacer preguntas como: ¿Hay algún objetivo explícito de igualdad de género en el proyecto? ¿Los objetivos plantean un cambio respecto de las brechas o discriminaciones de género? ¿Se han identificado las beneficiarias y/o beneficiarios del proyecto? ¿Considera a hombres y mujeres y sus respectivos beneficios? ¿Puede cualquiera de los objetivos reducir las brechas de género y mejorar el acceso de hombres y mujeres a oportunidades, servicios, bienes y recursos en un sector determinado? ¿Busca corregir los desequilibrios de género y atender las necesidades de mujeres y hombres?

En la Guía para la integración de enfoque de género en proyectos, programas, planes y políticas para la gestión del cambio climático del Sector Transporte, se presentan una serie de elementos relativos a la igualdad de género en el marco de los objetivos de un proyecto<sup>5</sup>: ([consulte la guía aquí](#))

<sup>5</sup> Casas, J. A. y Pinilla, P. E. (2021). Guía para la integración de enfoque de género en proyectos, programas, planes y políticas para la gestión del cambio climático del Sector Transporte [Recurso electrónico]. Bogotá D. C., Colombia. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2021.

<b>Recomendaciones</b>	<b>Preguntas orientadoras para formular objetivos con enfoque incluyente:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sitúa a las personas en el núcleo de la toma de decisiones del proyecto, en la medida en la que subraya la necesidad de fundamentar y evaluar cualquier acción según su impacto sobre la situación concreta de las mujeres y los hombres, con sus particulares funciones y necesidades</li> <li>• Pone en la agenda del proyecto facetas importantes de la vida de las mujeres y de los hombres, facetas que pueden no haber sido atendidas en el pasado y que resultan sustantivas como aporte a la construcción de la igualdad de género</li> <li>• Pone de manifiesto tanto a mujeres como a hombres y reconoce la responsabilidad compartida de ambos en la eliminación de desequilibrios existentes en la sociedad.</li> <li>• Hace visible la problemática de la desigualdad de género en la cultura dominante de la sociedad al presentar la inequidad de género como un problema social importante, con implicaciones para todas y todos y para el desarrollo de la sociedad.</li> <li>• Reconoce que los desequilibrios existentes entre mujeres y hombres no pueden combatirse eficientemente sin el interés, la implicación y el compromiso del sistema político y de la propia sociedad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Se identifican acciones referidas a cambios en las relaciones de género en el sector transporte?</li> <li>• ¿Se identifican acciones referidas a la autonomía, empoderamiento, visibilización o valoración de la mujer o de personas con orientación sexual e identidad de género diversa en el sector transporte?</li> <li>• ¿Se dirigen acciones que beneficien a las mujeres o a personas con orientación sexual e identidad de género diversa debido a sus derechos en el sector transporte?</li> <li>• ¿Se plantean propuestas que reconozcan problemas específicos de las mujeres, los hombres o personas con orientación sexual e identidad de género diversa en el sector transporte, que sean resultado de las relaciones de género existentes buscando su transformación?</li> <li>• ¿Existen acciones referidas a los hombres en tanto género masculino? ¿Se trata de incorporar a los hombres en roles tradicionalmente asignados solo a las mujeres?</li> <li>• ¿Se proyectan acciones referidas a cambios de actitudes y creencias machistas que denigran a la mujer en el sector transporte?</li> <li>• ¿Busca corregir los desequilibrios de género y atender las necesidades de mujeres y hombres en el sector transporte?</li> </ul>



## Productos, indicadores y actividades

Siguiendo el ciclo de planeación, se plantea la definición de actividades orientadas al cierre de las brechas de género identificadas y a la garantía de los derechos de las mujeres, en el marco de las líneas estratégicas planteadas para el sector. Teniendo en cuenta que en el catálogo de productos del Departamento Nacional de Planeación se cuenta con productos e indicadores que pueden ser asociados a los diferentes objetivos de los proyectos formulados, se presentan algunas actividades para incorporar la perspectiva de género, asociadas a dichos productos e indicadores. Cada una de estas actividades puede estar relacionada con diferentes proyectos de inversión existentes o con iniciativas del sector que estén financiadas por diferentes fuentes. Se presentarán algunos proyectos de inversión del sector en los que sería posible introducir este tipo de actividades, teniendo en cuenta que solo las actividades y el presupuesto pueden ser ajustadas dentro del proyecto.

Es decir, a nivel de actividades es posible introducir ajustes para la incorporación del enfoque de género en un proyecto en ejecución, y focalizar recursos a través del Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer.

## Ejecución

En la ejecución se llevan a cabo las actividades que fueron planeadas para cumplir con el alcance y los

objetivos propuestos en la formulación. Esta fase comprende entre otros aspectos la contratación de proveedores, la administración de personal, equipos y materiales, la coordinación con los diferentes actores vinculados al proyecto, el control del presupuesto, el cronograma y otras acciones (DNP, 2015, pág. 11)<sup>16</sup>. En la etapa de ejecución es importante tener en cuenta entre otros los siguientes aspectos: i.) Incluir metodologías participativas desde la perspectiva de género haciendo un análisis constante de las posibles barreras a la participación por parte de mujeres y hombres desde un enfoque interseccional (tiempos, cargas de trabajo productivo y reproductivo, generación de ingresos, entre otros). ii.) Promover el cambio cultural y las comunicaciones para la igualdad de género mediante reuniones de información para el personal responsable de la gestión del proyecto, la comunidad, beneficiarios y comunicaciones inclusivas que no reproduzcan los estereotipos de género. iii.) Promover la contratación de mujeres y la paridad en los equipos.

## Seguimiento y evaluación

Realizar procesos de monitoreo y evaluación que den cuenta de las transformaciones necesarias para lograr la igualdad de género. Incluir estrategias de monitoreo que tengan en cuenta la participación efectiva de mujeres y hombres y presentar información desagregada por sexo en los reportes de seguimiento. También es importante verificar la capacidad para resolver situaciones de conflicto, y en su defecto, la capacidad para contar con asesoría adecuada en estas situaciones.

## 4.1 Gobernanza e institucionalidad

Con el objetivo de considerar consistentemente la perspectiva de género en los desarrollos de esta línea estratégica, se aborda desde los siguientes tópicos:

- Fortalecimiento de la capacidad de gestión institucional, gobernanza y articulación intersectorial
- Gestión de seguridad y protección en la operación del transporte
- Generar datos e información de calidad para el desarrollo de política pública. Sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión del transporte y del tránsito

### 4.1.1. Diagnóstico para Gobernanza e Institucionalidad

Para la reflexión diagnóstica de género en esta línea estratégica sectorial, se proponen algunos indicadores e interrogantes dinamizadores.

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
<p>porcentaje de cumplimiento de Ley 581 del 2000 o “Ley de cuotas”, en el Sector Transporte</p>	<p>¿Cuál es la participación de las mujeres en el máximo nivel decisorio del sector?, ¿Cuál es la participación de las mujeres en otros niveles decisorios?, ¿Cuál es la participación de las mujeres a nivel directivo y profesional no directivo en las áreas misionales de las entidades que integran el sector? ¿Ha tenido la Ley de Cuotas un impacto positivo en las posibilidades de ascenso institucional de las mujeres en el sector? ¿Cuál es la percepción de ellas? ¿Cómo se ha evolucionado en estos 21 años?</p>
<p>Mecanismo de articulación con Sectores Educación y Trabajo formula estrategia conjunta para la profesionalización de las mujeres en actividades del Sector Transporte</p>	<p>¿Cómo evoluciona la participación de las mujeres en el mercado laboral del sector?, ¿Cuáles son los renglones de ocupación en el sector con la menor participación laboral de las mujeres?, ¿Cuenta el sector con estrategias para avanzar en la incorporación de las mujeres al mercado laboral que genera?</p>

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
Lineamientos para la incorporación del enfoque de género en el desarrollo de competencias municipales, distritales y departamentales.	¿La producción de herramientas para la coherencia entre el nivel nacional y territorial del sector, considera el enfoque de género?
Alianzas público-privadas para impulsar el acceso masivo de las mujeres al mercado laboral del Sector Transporte	¿Desarrollan hoy las alianzas público-privadas acciones afirmativas para las Mujeres?, si lo hacen ¿conocen los resultados?
<p>Diagnósticos de seguridad y protección en la operación del transporte, identifica brechas de género que dan cuenta de estereotipos, revelando necesidades diferenciales de unas y otros.</p> <p>Estrategias, programas y campañas de seguridad en la operación del transporte, desarrollan línea de intervención específica para mujeres.</p>	<p>¿Cuenta el sector con información que le permita identificar e impulsar la transformación de estereotipos de género con incidencia en la seguridad vial? ¿La información compilada por el sector evidencia necesidades diferenciales de las mujeres asociadas a su seguridad en ejercicio de su movilidad? ¿Las estrategias formuladas para la seguridad y protección en la operación del transporte, responden a las particularidades de la violencia contra niñas, jóvenes y mujeres, relacionadas con el transporte? ¿La metodología para la formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, incorpora el enfoque de género tanto en su componente diagnóstico como estratégico de implementación?</p>
Porcentaje de procesos y procedimientos de las entidades del sector que incorporan el enfoque de género	¿La modernización de la gestión integral del Sector incorpora el enfoque de género? ¿Cuántas áreas misionales y no misionales, reportan gasto de Inversión y/o Funcionamiento al Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer?
Sistema de información unificado del sector, incorpora el enfoque de género, produciendo análisis de brechas de género, aportes y oportunidades diferenciales de unas y otros.	¿Se incorpora la variable sexo en los instrumentos de captura de información? ¿Los análisis de la información que se produce dan cuenta de la situación diferencial de mujeres y hombres? ¿Esta información tiene un esquema de difusión que le permite oportunamente retroalimentar decisiones de política pública y gasto? ¿Conocemos cuál es la participación de las mujeres como usuarias y como oferentes de servicios de transporte de carga y de logística? ¿Impactan de manera diferencial a mujeres y hombres las variaciones de costes y calidad de transporte de carga y logística en el sector agrícola?

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
<p>Capacidad instalada de las entidades del sector transporte en cuanto al enfoque de género y derechos de las mujeres</p>	<p>¿Cuál es la estructura institucional para adelantar y articular los temas relacionados con los asuntos de género?, ¿existen dependencias, espacios de articulación para transversalizar el enfoque de género?</p> <p>¿Existe escenarios de formación y capacitación para las servidoras y servidores públicos de las entidades, sobre el enfoque de género y diferencial? ¿Los Planes Institucionales de Capacitación incluyen la perspectiva de género?</p> <p>¿Se implementan mecanismos y estrategias de fortalecimiento del talento humano relacionado con el enfoque de género, derechos de las mujeres y enfoque diferencial? ¿En los escenarios de inducción y reinducción de las entidades, está contemplado la perspectiva de género?</p>
<p>Uso del Lenguaje incluyente y no sexista</p>	<p>¿Existen herramientas, protocolos, planes, guías o piezas comunicativas que incorporen el lenguaje incluyente? ¿Genera información oportuna, incluyente y pro equidad de género y de calidad para los públicos de interés de la entidad? ¿Se implementan lineamientos de atención a la ciudadanía basada en una comunicación, incluyente y no sexistas?</p>
<p>Articulación con territorios impulsa Planes para la incorporación del enfoque de género en la gestión de los entes gestores, formulados, en implementación, con seguimiento y evaluación</p>	<p>¿Los manuales de Gobierno Corporativo de los entes gestores incorporan explícitamente el enfoque de género? ¿De qué manera y con qué monto de recursos los entes gestores incorporan el enfoque de género en la gestión de la movilidad de las ciudades? ¿Se sistematizan experiencias, buenas prácticas, de entes gestores, respondiendo diferencialmente a las necesidades de las mujeres y los hombres en torno a la calidad, cobertura, infraestructura, seguridad, cultura y comunicación en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo? ¿Los entes gestores cuentan con políticas de talento humano, convocatorias, procesos de selección, inducción y capacitación, bienestar, que promuevan la transformación de estereotipos de género, la inclusión y no discriminación de las mujeres, la vida libre de violencias de las mujeres, el reconocimiento de la sobre carga de trabajo de cuidado no remunerado en cabeza de las mujeres? ¿se conoce de entes gestores que tengan respuestas diferenciadas a necesidades de trabajadoras en materia de uniformes y ergonomía de vehículos?</p>

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
<p>Avance en estándares internacionales relacionado a la equidad de género al interior de las entidades del sector</p>	<p>¿La entidad está comprometida para alcanzar estándares internacionales en miras a lograr la igualdad de género?</p> <p>¿La entidad tiene una destinación presupuestal que esté destinado a implementar sellos o similares?</p> <p>¿La entidad cuenta con un equipo de trabajo que agencie los procesos de transversalización de género y coadyuve en la implementación de estándares globales?</p>
<p>Otras preguntas:</p> <p>¿De qué forma se financia el avance en esos indicadores? ¿gasto de funcionamiento o gasto de inversión? ¿se reflejan en el Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer?</p> <p>¿Formuladoras y formuladores de proyectos cuentan con insumos para la efectiva incorporación del enfoque de género en proyectos de inversión?</p> <p>¿Cómo avanza la incorporación del enfoque de género en proyectos y políticas del sector Transporte para la gestión del Cambio Climático? ¿Se cuenta con herramientas y planes de difusión? ¿de qué forma se costean estos desarrollos? ¿se reflejan en el Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer?</p>	

#### 4.1.2. Principales problemáticas y alternativas de solución

Recogiendo problemáticas específicas asociadas a la línea estratégica, se presentan posibles alternativas de solución a ellas.

Principales problemáticas	Alternativas de solución
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escasa institucionalidad formal de género en el sector, a nivel nacional y territorial.</li> <li>• Enfoque de género ausente de desarrollos normativos y técnicos.</li> <li>• Ausente lectura de trabajo de cuidado no remunerado por parte del sector, tanto en sus implicaciones internas como externas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulación participativa de Plan de Transversalización del Enfoque de Género en el Sector Transporte.</li> <li>• Investigación sobre “Movilidad del Cuidado”<sup>6</sup> en el país.</li> <li>• Medidas y campañas de seguridad vial desarrollan línea en torno a la transformación de estereotipos de género.</li> <li>• Análisis de trazabilidad exámenes de conducción, comparendos, accidentalidad, por sexo.</li> <li>• Investigación sobre factores que desestimulan el uso de medios de transporte alternativos por parte de mujeres.</li> </ul>

<sup>6</sup> Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 41(161-2), 581-597. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>

Principales problemáticas	Alternativas de solución
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemas de información proveen escasa información sobre brechas de género con relación a procesos misionales.</li> <li>• Segregación laboral horizontal en el ámbito de la operación, el control y la labor constructiva<sup>7</sup>.</li> <li>• Estereotipos de género asociados a siniestralidad en las vías no se reflejan en medidas y campañas de seguridad vial.</li> <li>• Gremios del Transporte altamente masculinizados.</li> <li>• Escasa presencia de mujeres en instancias de decisión empresarial, (Juntas directivas).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicio piloto con Big data para profundizar conocimiento sectorial sobre la movilidad de las mujeres, y producir insumos que cualifiquen la planeación del transporte.</li> <li>• Estímulos para el fomento de la vinculación laboral de las mujeres en sector transporte.</li> <li>• Manuales de Gobierno Corporativo de los Entes Gestores incorporan el enfoque de género.</li> <li>• Auditorías e interventorías del sector dan cuenta de la incorporación del enfoque de género.</li> </ul>

#### 4.1.3. Productos, indicadores y actividades:

Se seleccionan productos que pueden consolidar alternativas de solución para responder a problemática de género identificadas dentro de la línea estratégica, y se proponen actividades.

Producto del catálogo de la MGA	Indicador	Actividades propuestas
Documentos de investigación	Documentos de investigación elaborados	Producir y divulgar situación diferencial de mujeres y hombres en el ámbito de las líneas estratégicas del Sector, para la incorporación en diagnósticos sectoriales la información que permita diseñar e implementar estrategias y/u ofertas diferenciales para mujeres y hombres.
Documentos de política	Documentos de política elaborados	Elaborar política de equidad de género del Sector, sus estrategias y plan de implementación.

<sup>7</sup> Para complementar información ver <https://blogs.iadb.org/transporte/es/mujeres-lideres-en-el-sector-transporte-que-cambian-paradigmas/>

#### 4.1.4. Avances del sector en la línea de gobernanza e institucionalidad

A continuación, se presentan algunos de los avances que ha habido en el Sector Transporte con relación a la incorporación de la perspectiva de género en la línea estratégica.

Interrogantes de Género para el Sector	Avances del sector
<p>¿Cuenta el sector con estrategias para avanzar en la incorporación de las mujeres al mercado laboral que genera?</p>	<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial: Gestoras para la Movilidad Segura que consiste en generar una ruta de oportunidades para las mujeres priorizadas en el Departamento de Sucre en favor de la autonomía económica, empezando con el liderazgo del SENA para cualificar a mujeres priorizadas por la Secretaría de la Mujer del Departamento de Sucre en competencias en seguridad vial y con ello viabilizar procesos de vinculación laboral de estas mujeres para agenciar programas de seguridad vial inscritos en proyectos de infraestructura de transporte que lidera el sector como en las obras que se adelantan en torno a los Sistemas Estratégicos y Masivos de Transporte Público.</p> <p>Así mismo el Ministerio de Transporte en el marco de la asistencia técnica para incluir la perspectiva de género en los planes, políticas y programas que lidera el sector, acompaña al proyecto Transfer III para apoyar el ascenso tecnológico de los sistemas de transporte público en el país, hacia la electrificación y operación de bajas y cero emisiones. Para ello se está adelantando una consultoría con el apoyo de la cooperación alemana (GIZ) y el Servicio Nacional de Aprendizaje para adelantar un programa de formación laboral con un enfoque de género y enrutamiento para la empleabilidad, para que más mujeres puedan tanto operar o conducir este tipo de vehículos y realizar el respectivo mantenimiento automotriz.</p> <p>Esta iniciativa le aporta no sólo a avanzar en la incorporación de las mujeres en el mercado laboral, sino que también favorece el aumento de la participación de las mujeres en trabajos no convencionales o tradicionalmente masculinos que trae consigo una intención de seguir rompiendo estereotipos de género.</p>

Interrogantes de Género para el Sector	Avances del sector
<p>¿Cuenta el sector con proceso de gestión de conocimiento para favorecer la toma de decisiones en cuanto la igualdad de género?</p>	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial lidera un estudio cualitativo desde una perspectiva de género y masculinidades alternativas que brinde más información sobre la relación de las normas y estereotipos de género con comportamientos de riesgo en la vía a través del proyecto de inversión “Aplicación de medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura nacional”</p> <p>El Sector transporte está implementando una Caracterización sectorial de género, en el que se abarcan temas estratégicos con variables transversales al enfoque de género diferencial.</p> <p>Análisis de Género de los Datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - Transversalización del enfoque de género en transporte y seguridad vial</p>
<p>¿Cuenta el sector con procesos de capacidad instalada y/o capacitación sobre los derechos de las mujeres y el enfoque de género?</p>	<p>Para la vigencia 2021, el sector tiene 3 proyectos de inversión que cuenta con marcación presupuestal de género relacionado a procesos de formación y entrenamiento dirigido a funcionarios, funcionarias y contratistas. Las entidades que cuentan con marcación presupuestal de género son: La Aerocivil, el Ministerio de Transporte y el INVIAS para afianzar procesos de capacitación a personas trabajadoras de las entidades.</p> <p>En el 2021, el Ministerio de Transporte cuenta con un módulo del enfoque de género y diferencial en el Plan Institucional de Capacitación</p> <p>Desde el Ministerio de Transporte se está promoviendo Cursos para la equidad de Género impartidos por ONU Mujeres #YoSéDeGénero 1,2,3</p>
<p>¿Cuenta el Sector con una instancia de articulación para implementar acciones para el cierre de brechas de género y transversalización de la política pública nacional para la equidad de las mujeres?</p>	<p>En el Sector Transporte se expide la resolución 002830 el 5 de julio del 2019, del Ministerio del Transporte “Por la cual se crea el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género en el Sector Transporte” es este comité cuenta con un Plan de Acción concertado con las entidades del sector y se rige bajo 7 pilares descritos anteriormente que favorece el proceso de transversalización del enfoque de género y derechos de las mujeres en los planes, programas y políticas que lidera e implementa el sector transporte</p>
<p>¿Cuenta el sector con estrategias que permitan la compatibilización de la vida personal, familiar y laboral de las mujeres?</p>	<p>La ANI, el INVIAS y el Ministerio de Transporte adecuan salas de lactancia materna.</p> <p>Resolución 0006657 del 27 de diciembre de 2019 “Por la cual se establece un horario flexible en el Ministerio de Transporte”.</p>



Interrogantes de Género para el Sector	Avances del sector
<p>¿Cuenta el sector transporte con espacios alrededor de las fechas conmemorativas *frente a los derechos de las mujeres?</p>	<p>El sector realiza acciones en el marco de la Conmemoración del 25 de noviembre:</p> <p>“El Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer “se hicieron distintas actividades para promover la prevención de las violencias contra las mujeres en los Sistemas Estratégicos y Masivos de transporte ; talleres, sesiones de sensibilización, Edición Especial de la Revista del Ministerio de Transporte “<i>Sector Transporte Contra la Violencia Hacia las Mujeres</i>”, Nota de sentido para el Sector Transporte de la conmemoración. <a href="https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9198/sector-transporte-contra-la-violencia-hacia-las-mujeres">https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9198/sector-transporte-contra-la-violencia-hacia-las-mujeres</a>)</p> <p>El sector participa en la conmemoración del Día Internacional del Trabajo Doméstico y de Cuidado no Remunerado (22 de julio) con el fin de reconocer, redistribuir y reducir las cargas de cuidado de las mujeres.</p> <p>Para el 2020 se realizó una campaña de comunicación sectorial #EquipoenCasa dirigido a funcionarios, funcionarias, contratistas de las entidades del sector. Así mismo se realizó el 24 de julio un evento virtual en Teams Live denominado “Equipo en Casa: Cómo y por qué distribuir las tareas del hogar” contando con invitadas especiales: La señora Ministra de Transporte Ángela María Orozco, la Viceministra de Transporte Carmen Ligia Valderrama, Damaris Carolina Gómez psicóloga, magister en salud y seguridad en el trabajo y Natalia Suarez Comunicadora Social y periodista. En este evento se contó con la participación de 200 colaboradores y colaboradoras del sector transporte<sup>[1]</sup>.</p> <p>En el 2021 se realizó una charla a cargo de la secretaria Distrital de la Mujer denominada “También es trabajo en el marco del Conmemoración del 22 de julio, porque desde casa construimos una sociedad más equitativa”. En esta charla se contó con 61 colaboradores y colaboradoras conectadas <sup>[1]</sup> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=QgK4geISIUA">https://www.youtube.com/watch?v=QgK4geISIUA</a></p>
<p>¿El Sector Transporte cuenta con ejercicios de transformación cultural hacia la igualdad de género?</p>	<p>El comité Sectorial para la implementación y coordinación para la política publica para la equidad de las mujeres tiene un plan de comunicaciones con enfoque de género diferencial.</p> <p>El Ministerio de Transporte a través de la Resolución 20203040017985 realiza una modificación en el RUT para habilitar el cambio de sexo o documento de identidad.</p>

**Ejemplo**

Se desarrolla para esta línea estratégica, a manera de ejemplo, la incorporación del enfoque de género en la cadena de valor del proyecto de inversión: “FORTALECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN Y COBERTURA DE LA DIVULGACIÓN DE LAS POLÍTICAS Y GESTIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE A SUS PÚBLICOS DE INTERÉS NACIONAL “.

**1. Descripción del proyecto**

El proyecto en mención busca aumentar la capacidad institucional para generar información oportuna y de calidad para su público de interés, y fortalecer el dialogo e intercambio de información entre el sector transporte, sus públicos de interés y la ciudadanía.

**2. Diagnóstico**

La información básica del proyecto no aborda la comunicación incluyente, no sexista, lo que

implica que se invisibilice la especificidad de la problemática diferencial de mujeres y hombres y de grupos poblacionales, y además de no considerar estas especificidades en la solución, se promuevan escenarios de discriminación con alto potencial de conflictividad. Tampoco se visibiliza el esfuerzo institucional que se viene haciendo con relación a la incorporación integral del enfoque de género en la gestión del sector Transporte. Se propone la siguiente formulación alterna a manera de ejemplo :

OBJETIVO	
Fortalecer la producción y cobertura de la divulgación diferencial de las políticas y gestión del sector transporte de acuerdo con sus públicos de interés.	
PROBLEMÁTICAS	ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN
La producción y cobertura para la divulgación de las políticas y gestión del sector transporte no logra generar respuestas diferenciales que la hagan más efectiva frente a su diverso público de interés.	Implementar lineamientos de atención a la ciudadanía /públicos de interés basada en una comunicación, incluyente y no sexistas Acoger las recomendaciones de las guías y demás herramientas que orientan el uso de comunicación incluyente, no sexista.
	Incluir el esfuerzo institucional en relación con las acciones que existen para cerrar las brechas de género, en la divulgación de las políticas y gestión del Sector Transporte a sus públicos de interés nacional.
OBJETIVO ESPECÍFICO:	
Aumentar a capacidad institucional para generar información oportuna, incluyente, pro equidad de género y de calidad para su público de interés.	

PRODUCTO DEL CATÁLOGO DE LA MGA	INDICADOR	ACTIVIDADES PROPUESTAS (pueden ser incluidas en proyectos ya formulados)
Documentos de lineamientos técnicos	Número de documentos	Producir y divulgar contenidos que permitan dar a conocer las políticas y gestión del sector transporte y la incorporación del enfoque de género en ellas.
Documentos de planeación	Número de documentos	Elaborar la estrategia de comunicaciones del sector de Transporte, así como los planes operativos y tácticos, incorporando el enfoque de género.
Servicios de información implementados	Número de Sistemas de Información	Monitorear y analizar la información que genera el sector transporte en los diferentes medios de comunicación, identificando las conversaciones y principales temas de interés y valorando su carácter inclusivo y no discriminatorio de las mujeres.

## 4.2 Movilidad para la Equidad

Con el objetivo de garantizar el derecho de la población a la movilidad y a través suyo a otros derechos, se plantean líneas de acción que para su cualificación y efectividad deben incorporar el enfoque de género para atender a factores de discriminación contra las mujeres como son la pobreza de tiempo por sobrecarga de trabajo de cuidado no remunerado, la violencia contra las mujeres, el acoso sexual, el desconocimiento de sus patrones de movilidad que le generan mayores costes, esperas más prolongadas, temores frente a

medios alternativos como la bicicleta, la invisibilidad de sus aportes frente al manejo y mitigación del cambio climático. Estas líneas son:

- Movilidad integral de pasajeros (intermodalidad)
  - Transporte público de pasajeros de calidad
- Conectividad urbano-rural
- Intermodalidad (Conexiones regionales(ruralidad - urbano). Fluvial - aéreo - carretero

### 4.2.1. Diagnóstico Para la línea estratégica de Movilidad para la Equidad

Para la reflexión diagnóstica de género en esta línea estratégica sectorial, se proponen algunos indicadores e interrogantes dinamizadores.

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
<p>Número de Programas y proyectos del Sector Transporte que incorporan datos de la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo ENUT<sup>8</sup>. Y % del total por entidad y sector.</p> <p>Número Programas y proyectos del Sector Transporte que incorporan datos de mercado laboral según sexo<sup>9</sup>. Y % del total por entidad y sector.</p>	<p>¿Los lineamientos para la movilidad integral de pasajeros y pasajeras consideran las necesidades de movilidad diferenciales de mujeres y hombres, según su ciclo vital, ocupen o no jefatura de hogar, habiten áreas rurales o urbanas, tipo de actividades a cargo tanto productivas como reproductivas?</p>
<p>Porcentaje de indicadores de calidad del transporte público que dan cuenta de cierre de brechas de género asociadas al sector</p>	<p>¿Lineamientos técnicos y metodológicos para promover el transporte público de calidad desarrollan transversalmente el componente género? ¿De qué forma se está valorando el efecto de la educación a los actores de la movilidad para el uso de infraestructura y servicios en los diferentes modos y medios, sobre la prevención y atención de la violencia contra las niñas y las mujeres? ¿promueve el sector la consulta sobre necesidades de movilidad de mujeres, su experiencia, percepción de seguridad, entre otras?</p>
<p>Porcentaje de investigaciones y diagnósticos realizados en el cuatrienio, que consideran las brechas de género y su relación con la movilidad.</p>	<p>¿Conoce el sector de qué forma evolucionan los instrumentos de planeación y regulación de la movilidad y su impacto diferencial sobre las vidas de las mujeres? ¿Se han identificado los elementos de género que incorporados a esos instrumentos hacen el transporte más equitativo, seguro y sostenible?</p>
<p>Porcentaje de directrices técnicas del sector que consideran diferencialmente a mujeres y hombres, frente al manejo y mitigación del cambio climático como condición del transporte público de calidad.</p>	<p>¿Desarrollos sectoriales frente a manejo y mitigación del cambio climático consultan potencialidades y afectaciones diferenciales de unas y otros?</p>
<p>Número de experiencias de mejoramiento de la movilidad urbana sostenible y segura que incorporan el enfoque de género, son reconocidas como buenas prácticas a nivel nacional.</p> <p>Número de experiencias de mejoramiento de la movilidad urbana sostenible y segura que incorporan el enfoque de género, son reconocidas como buenas prácticas a nivel internacional.</p>	<p>¿Las innovaciones tecnológicas introducidas para el mejoramiento de la movilidad urbana, responden a problema de inseguridad y violencia contra las mujeres, de pobreza de tiempo de las mujeres, de patrón de desplazamiento de las mujeres? ¿De qué forma se consideran las necesidades de las mujeres en toda su diversidad, en sistemas de transporte público intermodales implementados o en implementación?</p>

<sup>8</sup> Ver en <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-nacional-del-uso-del-tiempo-enut>

<sup>9</sup> Ver en <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/segun-sexo>

Indicadores sugeridos	Preguntas orientadoras
Participación de mujeres en los modos activos (caminata, bicicleta y modos asociados a la micro movilidad)	¿En el marco de la intermodalidad, se promueve el uso por parte de mujeres en modos activos en las áreas de intervención/influencia de los proyectos?

#### 4.2.2. Principales problemáticas, alternativas de solución

Recogiendo problemáticas específicas asociadas a la línea estratégica, se presentan posibles alternativas de solución a ellas.

Principales problemáticas	Alternativas de solución
<p><b>Acceso y accesibilidad inciden en Pobreza de tiempo y sobre carga de trabajo de cuidado no remunerado, nutriendo estereotipos y profundizando brechas de género</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Escaso compromiso del Sector Transporte con el reconocimiento, redistribución y reducción del trabajo del cuidado no remunerado.</li> <li>• Escasa proximidad entre lugar de habitación y lugares que procuran cuidados, resta opciones de estudio, trabajo, acceso a la cultura de mujeres, y si el transporte público no responde a estas necesidades, cada día más mujeres requerirán movilizarse en motos, a pesar de los problemas de seguridad.</li> <li>• Medios de transporte unipersonales o sin opción de carga, no representan posibilidad para mujeres con carga de trabajo de cuidado no remunerado como traslado de bebés, personas mayores a citas médicas, terapias, viajes con personas en silla de ruedas, o acarreo de mercado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño y operación de Sistemas de Transporte público incorpora de forma consistente el enfoque de género, en lógica de garantía de derechos a las mujeres, no solo a una vida libre de violencias, también a la autonomía económica y el trabajo digno, a la educación, a la salud, a la cultura, y todos aquellos para los que la movilidad en una condición irrevocable.</li> <li>• La reducción de tiempos de desplazamiento, de espera, a través del diseño de rutas, frecuencia de rutas, intercambios, acorde a actividades de la población usuaria, es un objetivo del sistema de transporte como tal, pero tomar medidas que impacten diferencialmente a las mujeres, libera horas de cuidado no remunerado a cargo principalmente de las mujeres, y les posibilita a ellas más tiempo para actividades remuneradas y de ocio.</li> </ul>

Principales problemáticas	Alternativas de solución
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte público no considera condiciones ergonómicas que consideren los viajes de las mujeres con personas a cargo, con compras, (actividades relacionadas al cuidado).</li> <li>• Al ser más las mujeres pobres en el país, contar con la mayor tasa de desempleo y la existencia de la brecha salarial, ellas presentan mayores dificultades en términos de asequibilidad al transporte público.</li> <li>• Trabajo de cuidado no remunerado a cargo de las mujeres genera patrones de viaje caracterizados por múltiples paradas, haciéndose oneroso.</li> <li>• Si las mujeres realizan desplazamientos más cortos y numerosos, y con personas a cargo, el costeo tarifario por viaje va en detrimento de ellas.</li> <li>• Diseño de rutas no lee necesidades diferenciales de movilidad de las mujeres, por lo que en muchos casos sus desplazamientos a más de numerosos son prolongados.</li> <li>• Sistemas de bicicletas públicas no se conectan con actividades de cuidado a cargo de las mujeres, en sus rutas y en las características de las bicicletas (posibilidad de llevar a otra persona, de trastear compras)</li> <li>• Comportamiento característico de los desplazamientos de las mujeres en zigzag hace necesario el diseño e implementación de una ciclo- infraestructura en red y no solo lineal.</li> <li>• Menos mujeres tienen acceso a transporte motorizada particular, a pesar de que la carga de trabajo de cuidado no remunerado se hace más ardua con los obstáculos propuestos por servicio de transporte público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar el enfoque de género en la metodología de monetización de beneficios y costos derivados de proyectos de movilidad activa para identificar el potencial de este tipo de proyectos que aumenten la accesibilidad y la asequibilidad de ciclistas y peatones.</li> <li>• Monetización de beneficios y costos diferenciados por sexo.</li> <li>• Identificación de buenas prácticas en cuanto a garantía del derecho a la ciudad de las mujeres en lo atinente a la movilidad.</li> <li>• Incorporar el enfoque de género en diagnóstico de la movilidad activa en las aglomeraciones urbanas del país, para la estimación de la demanda de viajes en medios no motorizados y el estado de la ciclo infraestructura disponible.</li> <li>• Cifras desagregadas por sexo, grupos de edad, etnia y otras condiciones, y análisis que den cuenta de comportamientos diferenciales y brechas de género, así como potencialidades de unas y otros.</li> <li>• Componente participativo del Diagnóstico garantiza recoger opinión de las mujeres, y consulta específicamente sobre brechas de género, necesidades de desplazamiento y condiciones del mismo asociadas a trabajo de cuidado no remunerado, inseguridad, comodidad.</li> <li>• Los criterios de calidad del componente operacional de los sistemas de transporte desarrollan la perspectiva de género para su medición.</li> </ul>

Principales problemáticas	Alternativas de solución
<p><b>Violencia contra las mujeres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hostigamiento a las mujeres en la vía.</li> <li>• Acoso sexual a las mujeres en el transporte público.</li> <li>• Percepción de inseguridad en vías, coarta el derecho de las mujeres a la ciudad, a la educación, al trabajo, a la cultura.</li> <li>• Infraestructura de conexión entre modos de transporte, adolecen de condiciones que garanticen seguridad a las mujeres (elementos definidos en la Guía de Herramientas del Programa Ciudades Seguras y Entornos Seguros para las Mujeres y las Niñas).</li> <li>• Carencia a nivel nacional de protocolos de seguridad para las mujeres y prevención y atención a mujeres víctimas de violencias, que involucren a personal a cargo de la conducción, supervisión y administración.</li> <li>• Inseguridad limita más a las mujeres en el uso de la bicicleta y medios alternativos, incluso en algunos sectores para caminar.</li> <li>• Mayor proporción de robos a mujeres que utilizan bicicleta como medio de transporte, y ellas con mayor percepción de inseguridad.</li> </ul> <p><b>Hábitat y Ambiente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Así como los efectos del cambio climático tienen impacto diferencial en mujeres, debido a estereotipos de género y recarga de trabajo no remunerado, lo que se refleja entre otros en el transporte como usuarias y operadoras, también ignorar sus habilidades para la mitigación, la adaptación y gestión del cambio climático, no solo las margina de las nuevas oportunidades que se abren, sino que plantea una estrategia con media perspectiva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El ajuste al marco normativo del servicio público urbano de transporte colectivo y masivo de pasajeros para mejorar la calidad del servicio de transporte público considera el enfoque de género.</li> <li>• Análisis de género uno de los elementos a considerar para la armonización del plan de movilidad con los planes de ordenamiento territorial y con los planes de desarrollo territorial.</li> <li>• El enfoque de género se incorpora en los lineamientos que orienten a las entidades territoriales en la definición del procedimiento y contenidos de instrumentos de mitigación de impactos negativos en la movilidad y el espacio público relacionados con la congestión en zonas y usos del suelo comerciales o dotacionales.</li> <li>• La incorporación del enfoque de género en la implementación y operación de los SITM y SETP, será uno de los criterios a tener en cuenta para generar alertas que mejoren la eficiencia en la planeación y la ejecución de los sistemas de transporte por parte de las entidades territoriales y áreas metropolitanas, a través de indicadores de resultado con relación a la vida de las mujeres.</li> <li>• Investigaciones que valoren la optimización de los SITM y SETP al incorporar el enfoque de género, y la sistematización de experiencias e intercambio de buenas prácticas en tal sentido.</li> <li>• Diseño y promoción de protocolos para la prevención y atención del acoso y toda forma de violencia contra las niñas y las mujeres en el transporte público.</li> </ul>

Principales problemáticas	Alternativas de solución
<ul style="list-style-type: none"> <li>Las emisiones de CO<sub>2</sub>, el calentamiento global, producido por el Sector Transporte, afectan más a la población más pobre, que son las mujeres, pero la misma reconversión hacia energías limpias las puede dejar fuera de beneficios en el ámbito laboral si no se toman medidas efectivas para su apropiación de estas nuevas lógicas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reformulación de políticas públicas de movilidad en función de agenda de gestión de cambio climático, descarbonización, uso de fuentes de energía alternativas, oportunidad para la transversalización del enfoque de género.</li> </ul>

### 4.2.3 Productos, indicadores y actividades

Se seleccionan productos que pueden consolidar alternativas de solución para responder a problemática de género identificadas dentro de la línea estratégica, y se proponen actividades.

PRODUCTO DEL CATÁLOGO DE LA MGA	INDICADOR	ACTIVIDADES PROPUESTAS
Servicio de educación informal	Estrategias de promoción de la cultura ciudadana implementadas	Diseñar e implementar estrategias de comunicación con la ciudadanía, que visibilice el trabajo de cuidado no remunerado de las mujeres, y las múltiples formas de discriminación que genera.
Servicio de seguridad ciudadana en los sistemas de transporte público organizado  Documentos de lineamientos técnicos	Servicio de seguridad ciudadana en los sistemas de transporte público organizado  Documentos de lineamientos técnicos en temas de transporte urbano formulados	Definir y poner en funcionamiento servicio en sitio para la recepción de denuncias, y atención de casos de acoso y violencias contra las mujeres en el transporte público.  Diseñar, socializar y difundir lineamientos técnicos que incorporan el enfoque de género en los diferentes temas atinentes al transporte urbano.



PRODUCTO DEL CATÁLOGO DE LA MGA	INDICADOR	ACTIVIDADES PROPUESTAS
Documentos de investigación	Documentos de investigación sobre el impacto de las intervenciones del sector	Elaborar documento de investigación sobre la situación diferencial de grupos de mujeres y hombres frente al servicio público de transporte y el uso de medios alternativos de transporte.
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Campañas realizadas	Diseñar e implementar campañas de sensibilización con relación a la seguridad al desplazarse, atendiendo riesgos diferenciales de mujeres y hombres.

#### 4.2.4. Avances del sector en la línea de movilidad para la equidad

A continuación, se presentan algunos de los avances que ha habido en el Sector Transporte con relación a la incorporación de la perspectiva de género en la línea estratégica.

Interrogantes de Género para el Sector	Avances del Sector
¿El sector propicia proyectos, estrategias, planes que incentiven modos alternativos de Transporte e intermodalidad?	La transversalización del enfoque de género en la estrategia de movilidad activa, producto del CONPES 3991 del 2020 (Política Urbana Regional). El Ministerio de Transporte acompaña el Proyecto de la Iniciativa Alemana de Tecnología Climática (DKTI) a través de una consultoría sobre la movilidad activa de mujeres, niñas y adultas mayores: Lineamientos para no dejar a nadie atrás en ciudades intermedias de Colombia
¿El Sector avanza en aumentar la participación de las mujeres en cargos de toma de decisión?	Inclusión del enfoque de género en los planes de Manejo Ambiental para los sistemas estratégicos y masivos de transporte público. Línea base mujeres en toma de decisión en las entidades del sector y en algunos SETP y SITM - En el marco de la Ley de Cuotas el Departamento de la Función Pública, destaca al Ministerio de Transporte por tener el mayor porcentaje de participación de mujeres en cargos de niveles decisorios: 100% de mujeres en cargos de máximo nivel (MND) y 47% mujeres en otros niveles decisorios (OND)

Interrogantes de Género para el Sector	Avances del Sector
<p>¿El Sector avanza en aumentar la participación de las mujeres en trabajos tradicionalmente relacionados a lo masculino?</p>	<p>En el Modo portuario, se ha implementado distintos programas para favorecer e impulsar a que las mujeres estén en trabajos tradicionalmente asociados a los hombres como:</p> <p>Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores S.A.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Programa “Gestión Compartida” en el que se imparte entrenamiento para que mujeres operen equipos pesados como la Grúa Gantry.</li> </ul> <p>Sociedades Portuaria Puerto Industrial Aguadulce S.A, en Buenaventura</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Programa de desarrollo organizacional “Cualificación y Equidad” para la formación y entrenamiento a mujeres para la operación de equipos portuarios</li> </ul>
	<p>En el marco de la inclusión de enfoque de género del Plan de Manejo Ambiental para los proyectos de Sistemas de Transporte público; en la etapa de ejecución de obras, se exige que la contratación de obra sea obligatoriamente un 80% del personal en el área de influencia directa e indirecta del tramo (local), distribuido en un 10% para mujeres cabezas de familia – hogar.</p> <p>La distribución en cargos gerenciales en las entidades del sector es que el 53% corresponden a hombres y el 47% corresponden a mujeres<sup>1</sup>. Llama la atención que 6 de cada 10 mujeres tienen tareas directivas o de asesoramiento, lo que demuestra que las capacidades y los méritos de las mujeres se respaldan de manera efectiva en el sector</p> <p>En la etapa de ejecución de obras, las ciudades que han tenido obras de infraestructura asociadas a los sistemas de transporte reportan mujeres contratadas como parte de las acciones de los Planes de Manejo Ambiental (PMA). En general, la salvaguarda exige que la contratación de obra sea obligatoriamente un 80% del personal en el área de influencia directa e indirecta del tramo (local), distribuido en un 10% para mujeres cabezas de familia – hogar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Por ejemplo, en Santa Marta, este porcentaje es de un 10%, en Montería es del 12%, en Cali es del 22%.</li> <li>Adicionalmente, en proyectos que actualmente se encuentran en la etapa de pre-construcción, como los ejecutados por la Empresa Férrea Nacional de Cundinamarca, se cuenta con un porcentaje de mujeres vinculadas del 33%.</li> <li>El Ministerio de Transporte con el apoyo de la cooperación alemana (GIZ) y el Servicio Nacional de Aprendizaje, para adelantar un programa de formación laboral con un enfoque de género y enrutamiento para la empleabilidad en cargos de operación, mantenimiento de buses eléctricos.</li> </ul>

Interrogantes de Género para el Sector	Avances del Sector
<p>¿El sector implementa acciones, estrategias, planes para incentivar un transporte de calidad para todas las personas?</p>	<p>Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público implementan códigos de conducta de cero tolerancias, a la explotación sexual y violencias contra niñas y mujeres, instalación de corredores seguros y botones de pánico para garantizar a las mujeres una vida libre de violencias.</p> <p>Las entidades del sector impulsan acciones de prevención y desnaturalización de las violencias contra las mujeres en los diferentes medios de transporte</p> <p>Se diseña una Cartilla del ABC: Género y Transporte en el marco de la articulación del Ministerio de Transporte con la red Transporte Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo.</p> <p>En articulación del Ministerio de transporte junto con el DNP se hace una Cartilla en el que se evidencian buenas prácticas para favorecer la experiencia, seguridad, e inclusión laboral de las mujeres en el Sectores de Transporte Público</p>

**Ejemplo**

Se desarrolla, a manera de ejemplo, para esta línea estratégica la incorporación del enfoque de género en la cadena de valor del proyecto de inversión: “APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) PARA LA INFRAESTRUCTURA, TRÁNSITO Y TRANSPORTE NACIONAL”.

### 1. Descripción del proyecto

El Ministerio de Transporte diseñó el proyecto “Apoyo al sector transporte en la definición e implementación de políticas públicas en Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT o ITS) para la infraestructura, tránsito y transporte Nacional ” el cual genera la carta de navegación para la incorporación y despliegue homogéneo de tecnologías y servicios ITS impactando esto, en el desarrollo de las regiones del país en materia de Infraestructura Tránsito y Transporte y por supuesto, aporta a mejorar la competitividad del país y la calidad de vida de los ciudadanos

### 2. Diagnóstico

En el marco de la definición de políticas públicas para los sistemas inteligentes de transporte, se sugiere la inclusión del enfoque de género en los parámetros técnicos que se implementen para las ITS .

Se propone la siguiente formulación alterna a manera de ejemplo:

<b>OBJETIVO</b>		
Fortalecer los procesos incluyentes de generación de política pública de ITS que aporten a la estructuración y despliegue de servicios ITS (SIT) para la infraestructura, tránsito y transporte en Colombia.		
<b>PROBLEMÁTICAS</b>	<b>ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN</b>	
Los sistemas inteligentes de Transporte no contemplan de manera integral y suficiente las necesidades de seguridad personal entre otros aspectos, de los diferentes segmentos poblacionales, en especial las mujeres.	Tener en cuenta este grupo de servicios ITS “seguridad personal “. contemplados en el ISO 14813 cuyo dominio de servicios contempla: movilidad reducida, peatones, usuarios vulnerables. En el marco de seguridad personal el servicio ITS podrá ser corresponsable a la garantía efectiva del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias.	
<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar política pública de ITS en el país que permita el despliegue de servicios ITS con enfoque de género a nivel nacional.</li> <li>• Fortalecer la Infraestructura ITS existente mediante parámetros técnicos y de prestación de servicios ITS que consideren diferencialmente la situación de mujeres y hombres.</li> <li>• Garantizar y mejorar la calidad de los estudios y diseños para el despliegue de soluciones ITS con enfoque de género que cualifiquen la prestación de servicios ITS en el país.</li> </ul>		
<b>PRODUCTO DEL CATÁLOGO DE LA MGA</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>ACTIVIDADES PROPUESTAS</b>
Objeto 1. Documento de Política.	Número de documentos de política elaborados.	Formular política pública de género del sector frente a los Sistemas Inteligentes de Transporte.
		Integrar política pública de género del sector frente a la política pública de ITS en los ámbitos de infraestructura, tránsito y transporte que permita el despliegue de servicios ITS a nivel nacional.

PRODUCTO DEL CATÁLOGO DE LA MGA	INDICADOR	ACTIVIDADES PROPUESTAS
Objeto 2. Documento para la planeación estratégica en TI.	Número de Documento para la planeación estratégica en TI.	Formular el marco de referencia para la incorporación del enfoque de género, incluyendo entre otros aspectos la seguridad personal (derecho a las mujeres a una vida libre de violencias), en la gestión de tecnologías de la información en los ámbitos de infraestructura, tránsito y transporte que permita el despliegue de servicios ITS a nivel nacional.
Objeto 3. Documentos de investigación.	Número de documentos de investigación elaborados	Realizar los análisis desagregados por sexo (en caso que aplique) y procesamientos de información, que sustenten la cualificación de la Política pública de ITS en los ámbitos de infraestructura, tránsito y transporte, con la incorporación del enfoque de género.

## 4.3 Infraestructura

Frente a la conectividad urbano-rural-regional y los objetivos planteados en términos de optimizar accesos y pasos urbanos para aumentar la competitividad, e integrar servicios de transporte articulando movilidad y ordenamiento territorial, los planteamientos de género están en torno a las mujeres que habitan las áreas rurales, cuidadoras, productoras, poseedoras y propietarias, y sus

necesidades de vías y servicios de movilidad que se garanticen a través de sistemas de transporte articulados, en condiciones de seguridad y costos accesibles, soportados en desarrollos normativos de ordenamiento territorial y decisiones de planeación en las que se espera participen las mujeres en su propia representación.

### 4.3.1. Diagnóstico para la línea estratégica de Infraestructura

Para la reflexión diagnóstica de género en esta línea estratégica sectorial, se proponen algunos indicadores e interrogantes dinamizadores.

INDICADORES SUGERIDOS	PREGUNTAS ORIENTADORAS
<p>Número de proyectos de infraestructura vial con diagnóstico que analiza la población beneficiaria desde la perspectiva de género, e incorpora este análisis en la dimensión social.</p>	<p>¿Se reconoce en el sector la importancia de identificar la situación de las mujeres frente a la movilidad, para las decisiones de planeación, diseño, construcción y operación ? ¿Se cuenta con instrumentos, metodologías, que permitan cualificar proyectos de conectividad urbano-rural-regional, identificando necesidades diferenciales de las mujeres que habitan en área de influencia de los proyectos? ¿Cuáles son los mecanismos de análisis diferencial que se tienen al momento de implementar las medidas de manejo ambiental y social que permitan responder las necesidades de las mujeres identificadas en el diagnóstico?</p>
<p>Lineamientos para los territorios, producidos por Min Vivienda Ciudad y Territorio y Min Transporte, que permiten articular estrategias de expansión controlada del suelo urbano con la infraestructura de transporte, e incorporan el enfoque de género.</p>	<p>¿Cuenta el sector con una instancia para coordinar acciones con el Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio, frente a la articulación entre proyectos de infraestructura y ordenamiento territorial? ¿Tiene espacio en ese escenario el Grupo de Género?</p>
<p>Lineamientos para los territorios generados por Min Transporte y Min de Ambiente y Desarrollo Sostenible que permiten articular estrategias de inclusión del enfoque de género y diferencial en la gestión de cambio climático en los proyectos de Infraestructura vial y de transporte.</p>	<p>¿Cuenta el sector con procesos articuladores con el Min transporte y Min ambiente y desarrollo sostenible para impulsar acciones de mitigación y adaptación de cambio climático en los proyectos de infraestructura de transporte?</p>

### 4.3.2. Principales problemáticas, alternativas de solución

Recogiendo problemáticas específicas asociadas a la línea estratégica, se presentan posibles alternativas de solución a ellas.

PRINCIPALES PROBLEMATICAS	ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN
<p><b>Pobreza de tiempo relacionada al Cuidado y autonomía económica</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La falta de carreteras, o contar solo con vías en mal estado, la escasez de rutas y medios públicos de transporte, su acceso a los servicios de cuidado para si u otros integrantes de la familia, se hace no solo costoso en términos de dinero, también de tiempo para las mujeres, particularmente las rurales. (CEPAL, 2017).</li> <li>• La carga de trabajo de cuidado no remunerado, el embarazo, obstáculos culturales, impuestos y autoimpuestos por las mujeres en diferentes sectores de transporte.</li> <li>• Mantenimiento y construcción de vías de red vial primaria y rural, suele ser estrategia de reactivación económica, que no consulta brechas de género en participación laboral, por tanto, no se plantea intervención integral que garantice reconversión laboral de las mujeres y su organización para su plena colaboración en el crecimiento económica.</li> <li>• Invisibilizadas las mujeres en la actividad sindical a favor de sus derechos laborales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instrumentos técnicos que articulan movilidad y ordenamiento territorial, presentan herramientas metodológicas para la incorporación del enfoque de género.</li> <li>• Diagnóstico de infraestructura para la movilidad en su componente social desarrolla el componente de género e identifica brechas de género.</li> <li>• En la contratación pública asignar puntos adicionales a empresas certificadas por buenas prácticas de igualdad de género.</li> </ul>
<p><b>Participación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planes de ordenamiento del territorio: en la planeación de la movilidad se omiten las diferentes necesidades de mujeres y hombres, y no se generan espacios para conocer estas diferencias y nutrir esos planes con respuestas diferenciales que los hagan más eficientes.</li> </ul> <p><b>Violencia contra las mujeres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exclusión y otras formas de discriminación y violencias contra las mujeres en modalidades de transporte tradicionalmente masculinas y de lenta incursión de las mujeres.</li> </ul>	

#### 4.3.3. Productos, indicadores y actividades

Se seleccionan productos que pueden consolidar alternativas de solución para responder a

problemática de género identificadas dentro de la línea estratégica, y se proponen actividades.

Producto del catálogo de la MGA	Indicador	Actividades propuestas
Servicios de información actualizados	Sistemas de información actualizados	Actualizar sistemas de información incorporando variables que permitan retroalimentar las políticas públicas del sector con el enfoque de género.
Ciclo infraestructura construida en vía urbana	Ciclo infraestructura en funcionamiento	Diseñar, construir y poner en funcionamiento ciclo infraestructura que consulte necesidades diferenciales de desplazamiento y seguridad de mujeres y hombres.
Documentos de investigación	Documentos de investigación sobre conectividad realizados	Elaborar investigaciones que proporcionen insumos desde la perspectiva de género para retroalimentar políticas y programas del Sector Transporte.

#### 4.3.4. Avances del sector en la línea de infraestructura

A continuación, se presentan algunos de los avances a la incorporación de la perspectiva de género en la que ha habido en el Sector Transporte con relación línea estratégica.

Interrogantes de Género para el Sector	Avances del Sector
¿Cuenta el sector con lineamientos o planes especiales que orienten la integración del enfoque de género en los proyectos de infraestructura asociados a la gestión de cambio climático?	Elaboración del Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial con enfoque de género y Diseño de Guía para la integración del enfoque de género en los Proyectos para la Gestión de Cambio Climático Diseño guía para la integración del enfoque de género en los proyectos para la gestión de cambio climático en el marco de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono Adaptada y Resiliente (ECDBCAR) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y con el apoyo del PNUD y el financiamiento del NDC Support Programme.
¿El Sector contribuye a la autonomía económica de las mujeres?	Dando cumplimiento Directiva presidencial No 11. Compromiso por Colombia Medidsa para atender el grave impacto económico del COVID 19 sobres las mujeres se incluyó la perspectiva de género en los proyectos Bicentenarios (5G) de la ANI en etapas de pre-construcción y construcción en donde se tiene una asignación mínima del 10% para mujeres en funciones operativas



Interrogantes de Género para el Sector	Avances del Sector
	<p>El INVIAS incluyó la perspectiva de género en los pliegos de condiciones de los 28 proyectos en el marco del programa “Concluir y Concluir” de los cuales el 10% serán ocupados por mujeres, 5% en áreas administrativas y gerenciales y el otro 5% en áreas operativas y técnicas.</p>
<p>¿Los colaboradores del Sector Transporte trabajan de manera conjunta para que su infraestructura sea más sostenible, incluyente acorde a las necesidades de las mujeres?</p>	<p>Sociedades portuarias códigos de conducta códigos de ética, políticas laborales incluyentes</p>
<p>¿Cuenta el sector con lineamientos u obligaciones contractuales que orienten la integración del enfoque de género en los proyectos de infraestructura?</p>	<p>Se incluye el enfoque de género en las obligaciones del apéndice de sostenibilidad de 6 pilotos de proyectos de obra pública “Vías para la Legalidad y Reactivación Visión 2030” del INVIAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la conexión Pacífico – Orinoquía Sector Santa Cecilia - Juriepe - Puerto Carreño (Puente Arimena – Viento; Juriepe – Puerto Carreño), en los departamentos de Meta y Vichada.</li> <li>• Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la transversal de La Macarena (Mesetas – La Uribe) en el departamento del Meta.</li> <li>• Mejoramiento y mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible del corredor Neiva – San Vicente del Caguán – Puerto Rico – Florencia, en los departamentos de Huila y Caquetá.</li> <li>• Mejoramiento y mantenimiento, gestión predial, social, ambiental sostenible del corredor del Paletará (solución sostenible Parque Natural Puracé), departamentos de Cauca y Huila, en marco de la reactivación económica.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la Troncal de la Orinoquía (San José – El Retorno – Calamar) en el departamento del Guaviare, en marco de la reactivación económica.</li> <li>• Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible del corredor transversal de Boyacá (Puerto Boyacá - Otanche – Chiquinquirá - Páez) en el departamento de Boyacá</li> </ul>

**Ejemplo**

Se desarrolla, a manera de ejemplo, para esta línea estratégica la incorporación del enfoque de género en la cadena de valor del proyecto de inversión: “FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE PLANEACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE MANERA INTEGRAL NACIONAL.

**1. Descripción del proyecto**

Planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte.

**2. Diagnóstico**

La información básica que presenta el proyecto de inversión deja en evidencia una oportunidad para fortalecer la planeación del desarrollo de la infraestructura del transporte en el país, incorporando el enfoque de género.

Se propone la siguiente formulación alterna a manera de ejemplo:

OBJETIVO	
Fortalecimiento de la gestión de planeación de la infraestructura de transporte de manera integral nacional.	
Problemáticas	Alternativas de solución
La planeación de infraestructura de transporte no acoge de manera suficiente e integral la movilidad diferencial (desplazamientos lineales y desplazamientos poligonales o encadenados) entre los distintos grupos poblacionales, causando que se siga construyendo una infraestructura sesgada, sin tener en cuenta las necesidades de mujeres, niños, niñas y personas con movilidad reducida y discapacidad.	<p>Fortalecer la gestión de la planeación de infraestructura con enfoque diferencial y de género para que en el diseño se contemple aspectos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciclo rutas con unas especificaciones técnicas que permitan ampliar el ancho de los corredores para el tránsito de personas con movilidad reducida y discapacidad</li> <li>• La Instalación de paso y accesos urbanos con diseño universal para garantizar la accesibilidad de todas las personas.</li> <li>• Ciclo parqueaderos accesibles para todas las personas (talla baja, mujeres, personas con discapacidad)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se acoja los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas que dicta ONU Mujeres al momento planear la infraestructura de transporte. Esto con el fin de mejorar la experiencia, autonomía y seguridad de las mujeres (derecho de las mujeres a una vida de violencias)</li> <li>• Generar diagnósticos, línea base, levantamiento de información de manera desagregada por sexo (en caso que aplique) para facilitar la toma de decisiones. Esto con el fin de reconocer los desplazamientos diferenciales (movilidad de cuidado) para garantizar no solo la conectividad sino la intermodalidad.</li> </ul>
<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la identificación y priorización de las necesidades diferenciales de grupos de mujeres y hombres en materia de infraestructura de transporte, movilidad y conectividad.</li> </ul>	

<b>PRODUCTO DEL CATÁLOGO DE LA MGA</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>ACTIVIDADES PROPUESTAS</b>
Documentos metodológicos	Número de documentos	<p>Definir criterios para la construcción de un sistema de información de transporte público intermodal que incorpore el enfoque de género</p> <p>Implementar criterios y metodologías para sistemas de información de transporte público intermodal que incorporen el enfoque de género</p>
Documentos de investigación	Número de documentos	Realizar diagnósticos, estudios, consultorías entre otros, en materia de infraestructura de transporte que incluyan la perspectiva de género.
Documento de lineamientos técnicos	Número de documentos	Adelantar procesos de apoyo técnico requeridos para desarrollar actividades derivadas de la planeación en materia de transporte.

## **Necesidades generales para la incorporación del enfoque de género en la gestión del sector**

- ✓ Políticas públicas en coherencia con los derechos de las mujeres, garantía de igualdad entre mujeres y hombres y cierre de brechas de género.
- ✓ Línea transversal que desarrolle el vínculo entre desarrollo sostenible en el Sector Transporte, y derechos de las mujeres.
- ✓ Seguir avanzando en la prevención de las violencias contra las mujeres en el sector desde diferentes ámbitos: Por ejemplo, diseño e implementación de acciones para la garantía del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias desde los SETP y SITM), concretar propuestas como el protocolo con la Super Transporte para la prevención, atención y sanción de las violencias - sello violeta.
- ✓ Lineamientos de política para la vinculación del Sector Transporte al Sistema Nacional de Cuidado, (investigación, producción de cifras, inventario de necesidades, campañas de reconocimiento, acciones de redistribución y reducción).
- ✓ Seguir avanzando en sistemas de información que den cuenta diferencialmente de situación y participación de mujeres y hombres, en tanto trabajadoras, empresarias y usuarias. Por ejemplo, discriminar cifras nacionales y departamentales por sexo.
- ✓ Generar más investigaciones, análisis y reportes sobre proyecciones del Sector Transporte incorporen variable sexo y análisis de impactos diferenciales en mujeres y hombres y posibles respuestas para prevenir la profundización de brechas. Avanzar en iniciativas de gestión del conocimiento como Gestoras para la Movilidad Segura, Encuestas de movilidad – percepción de seguridad en los sistemas con discriminación por sexo
- ✓ Indicadores sectoriales que reporten por sexo.
- ✓ Procesos de formación en tecnologías de la información y las comunicaciones con equidad de género e Inclusión del enfoque de género en el Plan Institucional de Capacitación. Continuar con las capacitaciones con el curso de ONU Mujeres y otros tipos de formación
- ✓ Promoción y visibilización del posicionamiento gremial de las mujeres y su sensibilización frente a la garantía de derechos de las mujeres en el sector. Por ejemplo, con iniciativas como la del conversatorio de liderazgo de las mujeres en el sector transporte, por modo de transporte, proyectado para octubre de 2021 y con ello generar conversaciones con organizaciones, colectivos, consejos consultivos de mujeres y demás mujeres diversas para el impulso de estrategias conjuntas para aumentar dicho posicionamiento.

## Recomendaciones Institucionales

Partiendo de reconocer el potencial institucional para transformar paradigmas tan adversos al desarrollo de los pueblos, al crecimiento de las economías, al buen vivir en general, como es la discriminación contra las mujeres y las consecuentes desigualdades entre ellas y ellos, es indispensable plantear arreglos institucionales que sustenten la ruta propuesta en esta herramienta.

La articulación, la financiación y los desarrollos normativos son componentes esenciales para hacer sostenible el desarrollo de ese potencial institucional para la garantía de derechos de las mujeres, en consonancia con ellos se presentan una serie de propuestas en torno a escenarios de articulación a estos efectos.

### Escenario de articulación institucional

Los procesos de planeación con enfoque de género requieren la articulación entre la Oficina Asesora de Planeación, las áreas misionales y la oficina, enlace o referente de género.

En caso de no tener un mecanismo formal de género al interior de la entidad, se recomienda la conformación del mismo, teniendo en cuenta que es importante que este se encuentre ligado a la cabeza del organigrama con el fin de conocer las apuestas estratégicas y las acciones misionales que

son sujetas de transversalización con el enfoque de género.

Así mismo se sugiere que la Oficina Asesora de Planeación cuente con un equipo, o al menos una persona responsable del análisis permanente de los trazadores presupuestales, que pueda articularse de manera continua con el mecanismo de género y las áreas misionales.

Se recomienda adicionalmente definir una estrategia articulada en torno a la efectiva implementación del enfoque de género en los diferentes campos de acción de la entidad, así como en los procesos y procedimientos. De esta forma se podrá garantizar la alineación entre las acciones, los resultados esperados y la asignación de recursos, y su respectivo reporte en el Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer, en el SUIFP, el SPI y en el Aplicativo TRAZA<sup>10</sup>, como base para el informe anual al Congreso<sup>11</sup>.

Resulta importante en este sentido diseñar un plan de transversalización del enfoque de género sectorial o de la entidad, a través del cual se definan líneas de trabajo, tiempos y responsables, para el avance de forma sustentada en el cierre de brechas de género que se manifiestan en este sector, y así potenciar la vinculación de las mujeres al desarrollo económico sostenible del país. Es fundamental que dicho plan esté alineado con los objetivos y

**10** Sistema de Información Presupuestal para Políticas Transversales del Ministerio de Hacienda y Crédito Público Para mayor detalle consultar [http://www.urf.gov.co/webcenter/portal/SIREC/pages\\_sistematraza](http://www.urf.gov.co/webcenter/portal/SIREC/pages_sistematraza)

**11** Según lo define el artículo 221 de la Ley 1955 del PND 2018-2022.

apuestas estratégicas del sector, pues es desde éstas que se pueden lograr cambios sustanciales en torno a la equidad de género. Cabe destacar en este sentido la creación del Comité Sectorial para la implementación y coordinación para la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres como una instancia de articulación con las entidades adscritas y vinculadas para impulsar acciones que permitan el cierre de brechas de género y facilite la transversalización en los planes, políticas y proyectos que adelanta el sector.

Este comité cuenta con un plan de acción aprobado por las directivas y como ya se mencionó se estructura bajo 7 pilares que orientan dichas acciones para la garantía efectiva del derecho de las mujeres. Si bien sabemos que hemos tenido grandes avances, es necesario seguir trabajando para lograr una igualdad sustantiva entre hombres y mujeres en sus diferencias.

### Escenario de articulación sectorial

En desarrollo de un Plan de Transversalización del enfoque de género y como parte de los procesos de planeación y uso del Trazador Presupuestal de Equidad para las Mujeres, es necesario que exista también articulación de las entidades del sector. Para ello, la Oficina Asesora de Planeación de la entidad cabeza de sector cumple un papel fundamental, que puede ser fortalecido desde diferentes estrategias como la formación y actualización en temas relacionados a la equidad de género y la definición de procesos de articulación con las oficinas asesoras

de planeación y otras dependencias de las entidades del sector para temas del Plan de transversalización y de uso del Trazador. También se recomienda generar un canal abierto de interlocución ágil, eficaz y permanente con DNP a fin de garantizar la articulación y apoyo técnico en caso de requerirse.<sup>12</sup>

La inclusión del enfoque de género en los procesos de planeación es un proceso que debe ir afinándose dentro de las entidades de cada sector. Hacerlo, requiere tener información<sup>13</sup> empezando por tener datos desagregados por sexo, y conocimiento en torno a las necesidades e impactos diferenciales que tienen las políticas y programas sobre mujeres y hombres y sobre las condiciones que permitan avanzar en la equidad. Es por ello que los avances en torno a la generación de información relevante para el análisis de género al interior del sector es un paso importante para la incorporación de este enfoque en las acciones sectoriales. En este sentido es de gran relevancia la producción propia de información a partir de registros administrativos y la articulación con el Sistema Nacional de Estadística.

Adicionalmente, la construcción de capacidades y gestión interna del conocimiento en este tema de resonancia personal e institucional pasa por la sensibilización e información de los equipos de trabajo como elemento central para el éxito de este proceso. Como elementos básicos a considerar están, el manejo no sexista de la comunicación interna y externa, el reconocimiento, redistribución y reducción del trabajo de cuidado no remunerado como compromiso gubernamental al que se

**12** Particularmente la Subdirección de Género, en articulación con el área sectorial pertinente y la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas.

**13** Léase cifras, estadísticas, reportes, estudios, investigaciones, encuestas, sondeos.

responde desde las diferentes entidades del Estado Colombiano, la prevención y sanción a la violencia y toda forma de discriminación contra las mujeres en el espacio laboral.

### **Escenario de articulación intersectorial**

Es importante además de la articulación al interior de la entidad, la que se hace entre las entidades del sector, y entre diferentes sectores, entendiendo que el logro de la equidad de género requiere ser abordado de manera integral. Alcanzar los resultados esperados en el cierre de brechas entre hombres y mujeres y la garantía de derechos de las mujeres implica en muchas ocasiones la coordinación y complementariedad de las acciones.

Se sugiere que la Oficina de Planeación de la entidad cabeza de sector y el referente de género participen activamente en la construcción de las Políticas Públicas Nacionales orientadas a la Equidad para la Mujer en el marco del Sistema Nacional de la Mujeres.

Vale la pena mencionar también la incorporación de cláusulas de equidad de género en contratos y convenios públicos del sector, que pueden ir desde la incorporación del enfoque de género en el objeto mismo, la introducción de la variable género en las evaluaciones de impacto, la valoración de buenas prácticas en la materia por parte de oferentes y proveedores dentro de las compras públicas entre otros.

Es fundamental seguir trabajando como Sector transporte consolidado a través del Comité sectorial de equidad de género, en los aspectos que constituyen

condiciones indispensables para el fortalecimiento de las políticas públicas con perspectiva de género que buscan la inclusión de las mujeres como agentes y beneficiarias del desarrollo social.

El desarrollo de ejercicios continuos de caracterización de género en el sector transporte permitirán la intervención de la institucionalidad permeada por el análisis de género y su transversalización, en el diseño implementación y evaluación de la política de equidad de género para garantizar una intervención que brinde igualdad de oportunidades a las mujeres, en el cual se reconozcan las relaciones asimétricas que existen entre mujeres y hombres.

Se deben aunar más esfuerzos por parte del sector transporte, incluyendo más planes presupuestarios y una mejor coordinación por parte de sus entidades, para incentivar los programas de investigación para encontrar las barreras que enfrentan las mujeres en cuanto al goce efectivo de sus derechos, sus necesidades y expectativas en el sector tanto internas como externas.

Es necesario implementar acciones que favorezca el equilibrio entre la vida familiar, personal y laboral especialmente de las mujeres que asumen de manera inequitativa las actividades de cuidado de personas dependientes como adultos mayores, hijos e hijas. Esta conciliación es fundamental para aumentar la participación de las mujeres en escenarios de toma de decisión estratégicas en la cadena de valor del sector. También es fundamental seguir impulsando acciones de prevención de las violencias contra las mujeres en los diferentes medios de transporte, especialmente en el transporte público.

---

Como oportunidad y en el marco de las acciones de mitigación a cambio climático con enfoque de género, se requiere fomentar el uso de los modos activos (caminata, bicicleta) en las personas trabajadoras de las entidades del sector, especialmente las mujeres, modos que a parte de sus beneficios asociados al ambiente, sostenibilidad se considera vehículos de empoderamiento para las mujeres.

Reconocer las diferencias y diversidades de las personas trabajadoras de las entidades del sector, permitirá la consecución de acciones afirmativas y ajustes razonables en el marco de la accesibilidad y la igualdad de oportunidades para todas las personas

Establecer alianzas estratégicas, con la academia y centros de investigación que se relacionen con la equidad de la mujer para obtener datos e información para iniciativas del Sector Transporte en equidad de género.

Establecer los mecanismos de seguimiento al cumplimiento de la legislación y normativa relacionados con la equidad de la mujer en el Sector Transporte.

Canalizar recursos y acciones provenientes de los proyectos de inversión de las entidades destinados a garantizar la inclusión de la dimensión de género y la participación de la mujer en el Sector Transporte, así como impulsar la incorporación de género en la formulación y gestión de políticas públicas, planes y diseño de programas en el Sector Transporte con el fin de garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país. y realizar las respectivas marcaciones en el Trazador Presupuestal para la Equidad de la Mujer.

---



# Referencias

---

## De género

- BID. (2015). “El porqué de la relación entre género y transporte”. Ver en <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf>
- Instituto Europeo de la Igualdad de Género EIGE. “Género en el ámbito de las políticas de Transporte” Consultado 29 de junio de 2021. Ver en <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/policy-areas/transport>
- Valdez-Medina, J. Díaz-Loving y Pérez B.(2005) Los hombres y las mujeres en México: dos mundos distantes y complementarios. México: UAEM.
- Lamas, M. (2000). Diferencias de sexo, género y diferencia sexual. Cuicuilco, 7(18), o.
- Mujeres, O. N. U. (2015). La igualdad de género. ONU para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres.

## Gobernanza e Institucionalidad

- CEPAL. (2017). “Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina”. Santiago. Ver en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43125-genero-transporte-experiencias-visiones-politica-publica-america-latina>

## Movilidad para la equidad

- CEPAL. (2019). “Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina”. Boletín 371 Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y el Caribe FAL.
  - Comisión Europea (2021). Transversalizando la perspectiva de género en proyectos de acción climática: caja de herramientas. Programa EUROCLIMA+, Dirección General de Desarrollo y Cooperación – EuropeAid, Comisión Europea. Bruselas, Bélgica. 125 p.
-

- Hernández, D. (2019). “Ideas para agendas emergentes. Género y Equidad: el caso de la movilidad cotidiana”. Montevideo: PNUD.

### **Infraestructura**

- Banco Mundial. (2020). ¿Cómo incrementar la participación de la mujer en proyectos de infraestructura?. <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2020/06/18/como-incrementar-la-participacion-de-la-mujer-en-proyectos-de-infraestructura>
-



**CARTILLA PARA LA INCLUSIÓN DEL ENFOQUE  
DE GÉNERO PARA LAS MUJERES EN EL CICLO  
DE PLANEACIÓN Y PRESUPUESTACIÓN**

---