



CEPAL WISTA Red MAMLa Latin American eForum

CEPAL WISTA Red MAMLa Latin American eForum

Oportunidades en las Américas y el Caribe más allá de la emergencia global 2020.

22 y 30 de julio 2020

RELATORIA

Aguivar Olidel A.

El evento fue convocado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL en el marco de las actividades del proyecto de la Cuenta del Desarrollo: Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia. El evento fue organizado también junto a WISTA Argentina, WISTA Brasil, WISTA Chile, WISTA Colombia, WISTA República Dominicana, WISTA México, WISTA Panamá, WISTA Perú, WISTA Uruguay, WISTA Venezuela, Red MAMLa. Organizaciones auspiciantes: ONU Mujeres, Organización Marítima Internacional (OMI), WISTA International Organizaciones colaboradoras: SOMEMARPORT, Cámara Marítima de Panamá, Mundo Marítimo, Clúster Marítimo Venezolano, YoungShip Venezuela, Covault Group, VSV Marine & Port Group.

El evento se realizó los días 22 y 30 de julio 2020 por la plataforma WEBEX de CEPAL. El primer día se contó con la participación de 346 participantes (95% de ellas mujeres) de 30 países mientras que la segunda jornada contó con 1000 personas registradas.

La sección de apertura estuvo a cargo del Sr. Mario Cimol, Secretario Ejecutivo Adjunto de CEPAL, junto a la Sra. María Noel Vaeza, Directora Regional de ONU Mujeres, la Sra. Carla Hurtado, Presidente del Comité de Relaciones Exteriores de WISTA Venezuela, la Sra. Débora Varela de WISTA Internacional y la Sra. Paula Pérez, desde MAMLa.

La Sra. Kristen Schandy agradeció el honor de realizar este evento con el respaldo y el auspicio de ONU mujeres organización de las Naciones Unidas dedicada a promover a la igualdad de género y el empoderamiento de la Mujer, también de la OMI, Organización Marítima Internacional, autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental en el transporte marítimo internacional, especialmente desde su programa de género Women in maritime, apoyando a la participación de la mujer en todos los puestos tanto en tierra como en el mar y también de WISTA Internacional, una organización de redes internacional de mujeres, cuya misión es atraer y apoyar a todas las mujeres que estén en una organización a nivel gerencial en los sectores marítimos de logística y de comercio. Pero también agradeció a todas las organizaciones internacionales y compañías que han estado apoyando y colaborando con este foro:

SOMEMARPORT, Sociedad Venezolana Latinoamericana y del Caribe de Medicina Marítima Portuaria, la Cámara Marítima de Panamá, Mundo Marítimo, información periodística de primera línea del área marítima para la economía de su país, lo que nos llevó a conocer a fondo las necesidades del mercado latinoamericano, la representación de compañías y organizaciones extranjeras de la región, el Clúster Marítimo Venezolano, Cámara Marítima Venezolana, integrada por el gremio marítimo, portuario y logístico de Venezuela que contribuye al desarrollo e innovación para este sector estratégico para la economía de su país , Young Ship Venezuela, miembro de Young Ship Internacional que promueve la competencia y el desarrollo de las redes para los jóvenes profesionales de la Industria Marítima Internacional fortaleciendo su networking tanto a nivel local como internacional, también se contó con la participación de Covault Group, especialistas en Marketing, Diseño y Desarrollo de páginas web, diseñador junto con WISTA Venezuela diseñaron la identidad corporativa de este evento y asesoría en el marketing digital y VSV Marine & Port Group, especialistas en proyectos de desarrollo sociales, económicos, marítimos y portuarios, representando a armadores y navieras en todo el mundo, coordinó las relaciones comerciales con los aliados estratégicos en este evento.

Una vez pronunciados los saludos protocolares, quedó instalado oficialmente el Latin American eForum; inmediatamente escuchamos las palabras de nuestra moderadora del primer panel del día 22.

Capitán Liliana Díaz Medina: de la Secretaría de Marina - Armada de México, con grado de Capitán de Corbeta del Servicio de Justicia Naval, Directora del Comité Jurídico de la Red MAMla, quien dio la bienvenida y presentó al Sr. Ricardo Sánchez

Primer panel: Impacto Económico, Social, y Legal del COVID –19

Género y COVID - Impacto en las mujeres de la Región – María Noel Vaeza – Directora Regional para las Américas y el Caribe ONU Mujeres –

¿Qué nos dejó el COVID-19?

- Incremento del 40% en la violencia de género, inseguridad alimentaria, aumento del trabajo informal, inestabilidad laboral, falta de derechos, incremento en horario laboral, tanto en home office como fuera de casa
- Mujeres de Techos de cristal deben mantener su trabajo a nivel gerencial y empleos formales
- Mujeres de las escaleras rotas, (dejaron sus estudios truchos por iniciar una familia o son madres solteras) han regresado al trabajo informal, han sido obligadas a dejar sus empleos
- Mujeres de los pisos pegajosos, quienes no tienen oportunidades por su falta de escolaridad

Ventajas:

- Digitalización-Tecnología
- Aceleración en cerrar brechas en ciencias, tecnologías e ingeniería
- El eForum es un ejemplo de cómo llegar a más personas
- Salto cualitativo y cuantitativo en automatización y tecnología

Desafíos:

- Aumentar la participación de la mujer en: Parlamentos y alcaldías que hoy en día son del 5% y 15% en países de la región y en las directivas de las empresas
- Aumentar la participación de la mujer en empresas a nivel dirección y gerencial
- Establecer medidas de protección para los ingresos de las mujeres
- Aumentar el % PIB dedicado a programas de transferencia a PYMES de mujeres (actualmente es del 5.5%)
- Invertir en infraestructura social con igualdad de género

María Noel Vaeza habló de las fórmulas para lograr una igualdad social

Si actualmente el hombre ha incrementado el trabajo en actividades del hogar en solo un 7%, se debe:

Reconocer – Reducir - Redistribuir

Igualdad + empoderamiento = mayor participación de la mujer

Donde hay una mujer hay crecimiento.

Informes sobre el impacto económico y social en los países de la Región. Ricardo J. Sánchez – CEPAL.

¿Qué nos dejó el COVID-19?

- Se acentuó la caída de la economía mundial en una sincronía sin precedentes de los mercados financieros internacionales y de la economía real, especialmente las economías emergentes
- Se intensifica la crisis en la región
- PIB per cápita de este 2020, será el mismo al que tuvimos en el año 2000
- Los avances pocos en algunos casos, muchos en otros, han retrocedido en límites de 10 años
- Aumento de la pobreza, la explotación y la desigualdad social
- Hay un doble choque de los mercados, aumenta la intensidad de los choques externos y los internos
- Aumentan los impactos externos negativos de la región, lo que se transmite a la economía a través de los 5 canales que son la caída de los precios de los productos primarios, y en los términos del intercambio, la reducción de comercio de bienes, de las remesas una menor demanda de los servicios turísticos
- Alta incertidumbre y permanente vulnerabilidad financiera
- Se reducen las proyecciones de la CEPAL, hace siete meses se mantenía una idea de crecimiento para este año en la región de América Latina y el Caribe, la variación del PIB con la evolución de la pandemia tiene una caída de un 9.1%

- Habrá un desempleo que afectará directamente a 44 millones de personas, llegaremos a una tasa de desocupación de 13.5% pero también de pobreza llegarán a más del 37.3%, en caso de la pobreza extrema al 15.5 %.
- Pasamos de 11 a 15.5 millones de personas en condición de pobreza extrema y de 186 a 231 millones de personas en el caso de la pobreza
- Condiciones terribles para toda nuestra región, que profundizan el problema de la desigualdad que existe en América Latina
- Se sienten actualmente los peores efectos de la crisis originada por la pandemia por la diseminación acelerada del COVID- 19 en toda nuestra región. Estamos en el epicentro de la pandemia a nivel mundial
- En el comercio marítimo, el movimiento de contenedores en todo el mundo tuvo este año buen inicio sin embargo en abril y mayo y mayo bajaron. Hubo una caída de comercio, caída importaciones, caída de exportaciones en todo el mundo con una sola excepción cayendo a dos dígitos
- Desestabilización de los fletes

Ventajas

- Ser reservados en las inversiones
- Buscar mejores condiciones y políticas
- Generar propuestas basadas en la experiencia

Desafíos

- Se requieren políticas focales e indumentarias, que permitan mitigar los efectos de la pandemia y apoyar la reactivación
- Se necesita una complementariedad de las políticas macroeconómicas sociales y productivas de los recursos nacionales
- Se requiere una mayor cooperación internacional con acceso al financiamiento en condiciones favorables

Avanzar en igualdad es fundamental para el control de la pandemia y una recuperación económica sostenible. CEPAL

Comercio exterior y pymes – Paula Pasten – Presidente WISTA Chile.

¿Qué nos dejó el COVID 19?

- Complejidad en documentación y trámites para las pequeñas empresas. Complejidades digitales
- Basados en la tecnología blockchain reducir las más de 200 interacciones detectadas, que existen en el envío de un solo contenedor
- ¿Qué podemos hacer para solucionar la facilitación de comercio para que las pequeñas empresas puedan entrar a los mercados internacionales?
- Rondas de negocios virtuales
- Nuevas oportunidades, sumándose al mundo digital

Ventajas

- Se establecieron, definieron e implementaron soluciones: se propuso un comité de comercio exterior para los 51 países, estableciendo la facilitación de comercio para que las pequeñas empresas puedan ingresar a los mercados internacionales
- ¿Fin de la globalización? = ¿inicio de la regionalización?

A través de WISTA Internacional: “Somos Mujeres que movemos al mundo” somos un cúmulo de conocimiento técnico.

Desafíos

Lograr, en este caso para Chile:

- Acuerdos comerciales
- Integración con Argentina

Para la región:

- Aportaciones, mayor participación, sumar a este proyecto, mayor integración

**Estrategias de cooperación internacional entre los países de la Región. Débora Valera –
Presidente WISTA Venezuela – Directora del Comité de Relaciones Exteriores y Cooperación
Internacional de Red MAMLa – OMI**

¿Qué nos dejó el COVID-19?

- Los Cambios disruptivos son inminentes, en la industria, en las sociedades, debemos adaptarnos, buscar soluciones.

Nos hará ver una nueva forma:

- De trabajo
- De uso de las cadenas de suministro, de la energía
- Fortalecernos como países de la región
- Nuevas estrategias de cooperación de los países
- Agenda de desarrollo
- Cooperación internacional
- y una necesariamente nueva forma de relación al interior de las sociedades con una clara visión desde la perspectiva de género

Ventajas

- Cooperación internacional
Resaltando la Unión de las Organizaciones WISTA de Latinoamérica, junto a Red MAMLa y la CEPAL, con el apoyo de ONU Mujeres, la Organización Marítima Internacional OMI, WISTA Internacional, y numerosas organizaciones internacionales
- Estrategias de cooperación internacional, para avanzar de manera activa en una agenda que nos permita desarrollar las iniciativas y proyectos planteados para los próximos años. Incluyendo la apertura de grandes canales de comunicación con organizaciones regionales
- y extranjeras, privadas y gubernamentales y no gubernamentales, para el desarrollo de importantes iniciativas en materia de proyectos de asistencia técnica, inversión, formación, redes de networking e intercambio de información y cooperación técnica
- **Promover la cooperación internacional.** En el mundo de hoy, las tareas de cooperación internacional no son exclusivas de los ministerios de relaciones exteriores de los países. Esta estrategia permite al sector privado y al público entender en profundidad los objetivos de las relaciones externas que involucra a la sociedad y también permite al gobierno y al sector

privado, compartir las opiniones e iniciar la participación conjunta, la cual permitirá un mayor entendimiento, apoyo y contribución

- Se mostró el modelo de **WISTA como un modelo exitoso, compartiendo la experiencia como organización y mejores prácticas**. La Red más amplia de mujeres alrededor del mundo, en 51 países con más de 3500 miembros
- Formar parte de la membresía de WISTA, permite Capacitación, visibilidad, empoderamiento, Mentory, Networking, Relaciones Internacionales
- Dada la importante representación que poseemos como Organización, la OMI aprobó a WISTA como entidad de carácter consultivo, permitiéndonos ser parte de los procesos de las Naciones Unidas y participar en los distintos comités y actividades de la OMI y fortaleciendo así los vínculos con las mujeres del sector privado, colaborando con WISTA de manera directa. Para lograrlo, ambas organizaciones han firmado un Memorando de Entendimiento para promover la diversidad e inclusión en el sector a través de la Cooperación Técnica
- **WISTA ha establecido Cooperación Internacional con:**
- **IMO** – firmaron un Memorando de Entendimiento
- **ONU Mujeres** – firmaron los Principios de Empoderamiento de las Mujeres, WEPs
- **CIP – OEA** – firmaron un Memorando de Entendimiento
- **CEPAL, WISTA de la Región Latinoamérica, Red MAMLa** – Equipo de trabajo conjunto (Entre otras mostradas en conferencia)

Desafíos

- Poder identificar oportunidades
- Trabajar de manera mancomunada
- Continuar apoyando al empoderamiento
- Fortalecer a la mujer en el sector portuario
- Fomentar la capacitación de la mujer en los puertos
- Continuar creciendo como WISTAS, somos “Mujeres moviendo mujeres”

Segundo panel: Trabajo marítimo

Moderadora: Noelia López – Prefectura Naval Argentina - Directora del Comité de Asuntos Técnicos Marítimos de Red MAMLa – OMI

Trabajo marítimo: la mujer en puertos, navegación y cadena logística –Yasmín Maldonado - JYM & Consultores.

“La evolución de la mujer, la mujer en el sector marítimo, la mujer en el sector portuario y cadena logística en conclusión para ello es importante hacer ese énfasis de cómo ha sido ese desempeño de la mujer en toda su trayectoria, desde la revolución industrial hasta el COVID-19”

Se integran en actividades operacionales, directivas y gerenciales

En Colombia:

1% en autoridad acuática, (ejem. Milaita Capell)

2% Mecánico/soldador

3% Médicos en Plataformas, (evalúan al personal e incluso el equipo de buzos, ejem. María Paula Suarez)

2% Offshore

5% Petrolero/tanquero

46.9% en cargos operacionales, directivos y gerenciales

LA MUJER EN EL SECTOR PORTUARIO Y CADENA LOGÍSTICA

Informe: Transporte marítimo 2019

30.3% Cargos administrativos

30.6% Otros empleos

21.9% Cargos administrativos operacionales

12.1% Cargos operacionales

5.1% Manipulación de carga

“Nosotros como mujeres estamos desempeñando un porcentaje potencial de 16%”.

¿Qué nos dejó el COVID-19?

- Mujeres en busca de un balance en la toma de decisiones, regresar a su espacio original a su núcleo, familia o sencillamente seguir a bordo

- Buscar un estatus adecuado para la mujer con puestos a nivel gerencial
- Aumento en las responsabilidades y actividades diarias de la mujer. La mujer con el desarrollo del trabajo remoto, se deslinda de su hogar y algunas responsabilidades, sin embargo el COVID-19 ha regresado a muchas mujeres a casa muchas veces duplicando y hasta triplicando su jornada diaria, atendiendo a sus hijos, familiares, clases virtuales, actividades del hogar
- Otro sector afectado por la reducción de empleo
- Disminuir y/o evitar la competencia entre mujeres, para evitar la desacreditación del género
- Evitar la segregación en temas de salario
- Apoyar a las distintas Universidades
- Lograr la integración entre autoridades marítimas y cámara de comercio, para el desarrollo de la Nación en el caso de Colombia
- La mujer en el sector marítimo, logístico y portuario, tiene que migrar, con ello aumenta sus jornadas laborales

Ventajas

- Las Organizaciones internacionales han cooperado activamente en Desarrollar estrategias activas para dar ese enfoque a toda la comercialización a apoyar al transporte marítimo, mantener a los buques operacionales, mantener los puertos abiertos y un flujo comercial y fronterizo en todo momento
- Contratación, a medida que hemos estado evolucionando en la industria nos encontramos con episodios como la tecnología y las oportunidades en el trabajo marítimo
- Desarrollar, hacer visible a la mujer a través de medios de comunicación, espacios como este que nos permiten promover las diferentes oportunidades la integración de las universidades y organizaciones internacionales como Young Ship
- Desarrollar Mentory, intercambio de experiencias con jóvenes y empresas durante la estadía en la industria
- Las mujeres son parte del avance en la robótica, automatización e inteligencia artificial

Desafíos

- Aumentar el 2% de la participación actual de la mujer en el sector marítimo, portuario y logístico, con el apoyo de la ONU y de todas las organizaciones que hoy nos acompañan

- Dar realce a la mujer como mujer propositiva, actitud analítica evaluada desde la asertividad de los sucesos, generadora de soluciones a los problemas
- Seguir formando mujeres líderes, mujeres con alternativas para actuar, mujeres resilientes, con esa capacidad de sobrevivir en estos momentos de crisis
- Superar el desempleo, formando y creando mujeres líderes
- Disminuir la segregación en temas de salario, disminuir la competencia de género
- Disminuir y/o evitar la competencia entre mujeres, para evitar la desacreditación del género
- Apoyar a las distintas Universidades
- Elaborar en colaboración con las OI un documental del rol de la mujer en el trabajo marítimo con JYM& Consultores
- Lograr la integración entre autoridades marítimas y cámara de comercio, para el desarrollo de la Nación en el caso de Colombia
- Seguir siendo competitivas a pesar de una mayor jornada de trabajo home office + trabajo en casa

“Continuar formando mujeres líderes, con alternativas para actuar, mujeres resilientes, con capacidad de sobrevivir en momentos de crisis”

Moderadora Noelia López – Prefectura Naval Argentina - Directora del Comité de Asuntos Técnicos Marítimos de Red MAMLa – OMI.

Medicina Marítima – Vicepresidente de Medicina Marítima del Clúster Marítimo Venezolano - Presidente de SOMEMARPORT. María Rodríguez

Medicina marítima es la medicina laboral especializada en el área marítima.

Los médicos marítimos están encargados de hacer de la triada de la OMS algo importante. Persona, psiquis y el medio ambiente, evaluar al marino, física y mentalmente, por otro lado el marino con su entorno, es decir, el buque, compañeros de trabajo y el mar es por eso que en algunas organizaciones se le llama Medicina Ocupacional Marítima (*Occupational Maritime Health*).

La Dra. María Canales dio una definición importante de medicina marítima en el año de 2012 cuando escribió un artículo en el médico interactivo.com y dice:

“Es una disciplina anclada en el pasado, activa en el presente y con perspectivas en el futuro”

La medicina marítima, sujeto gente de mar, salud mental y física, el barco, plataforma o puerto, como entorno laboral (fijo o móvil) y sus riesgos específicos. Medicina del Trabajo Marítimo o como está de moda Medicina Ocupacional Marítima.

¿Qué nos trajo el COVID-19?

- Conocer la importancia del médico marítimo

El médico marítimo debe:

Dar una medicina preventiva, prevención haciendo gestión de los riesgos laborales del marino

Responder a través de la telemedicina, emergencias que se llevan a cabo a bordo

Formación sanitaria a los trabajadores del mar

Dar una medicina Asistencial. Dan asistencia sanitaria en puerto

Acompañan al tripulante si tiene que ser evacuado, inclusive a los tripulantes cuando tienen que ser repatriados y debe transportarse en condiciones bastante delicadas con oxígeno.

Condiciones en que el médico responde ante cualquier eventualidad que se pueda presentar.

Llevan a cabo estudios epidemiológicos, estadísticas de la gente del mar

Ventajas

- La Sociedad Venezolana Latinoamericana del Caribe de medicina marítima y portuaria, el 21 de abril de 2020, presentó a las autoridades marítimas venezolanas el protocolo de embarque y desembarque frente a la pandemia del COVID. Actualmente se aplica en los puertos nacionales
- Fomentar la medicina marítima:

España 1989, se creó la Sociedad Española de Medicina Marítima, participan en proyectos de investigación, congresos y jornadas nacionales e internacionales.

International Maritime Health Association (1947), asociación formada por 140 países, la IMHA ha sido asesora directa de la OMS en materia de salud de la OIT y de la OMS. Aporta para las directrices internacionales que hoy rigen los certificados médicos marítimos.

En Venezuela, en América Latina, se formó una ONG, que es la sociedad Venezolana Latinoamericana del Caribe de medicina marítima y portuaria, en 2016.

Misión promover la medicina marítima y portuaria a nivel nacional e internacional, los miembros son, médicos marítimos, abogados marítimos, marinos mercantes, es importante que todos se engloben en la experiencia, las leyes y los conocimientos médicos para brindar la mejor calidad de salud a la gente de mar, como ejemplo de miembros, Débora y Jazmín.

Diplomado de Medicina Marítima (2018), Universidad Central de Venezuela. Primer diplomado en Venezuela y América Latina. Se inscribieron 19 médicos, culminaron 16, se entregaron diplomas el 29 de noviembre del 2019. **De esos 16, el 80% son médicos mujeres.** Diplomado reconocido por la Universidad Pontificia de Calix, España se puede optar por la especialidad cumpliendo con 1 o 2 módulos más.

Venezuela es el primer país latinoamericano que cuenta con especialistas en esta área, formándose tanto en la plataforma online como semi-presencial. (Fue dictada 80% online y 20% semi-presencial). Consultar <https://www.somemarport.org/>

Las organizaciones OMI, OMS Y OIT han publicado una serie de circulares referidas a la gente de mar en cuanto al certificado médico, tienen una vigencia de 2 años máximo que están a punto de caducar para facilitar que su certificado ya de por si deben estar prolongados 3 meses hasta que puedan resolverlo.

Desafíos

- Desembarque rápido de la gente de mar que ya cumplió su tiempo y que se ha ido expandiendo
 - Los estados rectores deben asegurar los embarques y desembarques del marino a la brevedad. En los casos que ya hayan superado el tiempo o los 6 meses y los que ya superaron los 8 o 10 meses a bordo del buque
 - Continuar con acciones como las que realiza SOMEMARPORT enfatizando la importancia del Médico marítimo en los procesos de incorporar a la gente de mar a sus áreas laborales y así mismo desincorporarlas, en forma segura
- Importancia del Médico marítimo en el embarco y desembarco de la gente de mar en forma segura

Enfoque de las oportunidades de desarrollo desde los diferentes segmentos de la industria marítima– Cámara Marítima de Panamá. - Mary Carmen Barrios

¿Qué nos trajo el COVID-19?

- Impacto en los sectores navieros:
- Se buscó: Tratar de equiparar oferta y demanda
- Aumento de buques anclados alrededor del mundo
- Estrategia de racionalización de buques, solo se desplazan aquellos que tienen 95% de ocupación de la capacidad de carga del buque
- En Canal de Panamá registró una disminución en tránsito del 21% y las terminales de transbordo panameño incrementaron 8%.
- La industria marítima auxiliar vio mermada su producción, (bunkering, limpieza, avituallamiento)
- Disminución de contratos chartering en 55% en el mundo, aumento de buques que van a scraping o desguace y una disminución de órdenes de buques nuevos
- Hay una contracción global, superior a la de enero 2009, en menor tiempo, se prevé una recuperación en 2021 con un aumento del PIB del 4%
- El mundo ha cambiado, el mundo seguirá sorprendernos
- Patrones de comercio han variado
- Fin de la globalización. Inicio de la regionalización

Ventajas

- Aumento en los países de la región la venta y leasing de autos pequeños
- Patrones de comercio han cambiado
- Desaparecen los mercados globales, aumentan los mercados de regionalización
- Aumento de ventas y de autos compactos
- El mundo es altamente resiliente

Oportunidades

- Se prevé una recuperación super ágil

- 25 barcos en espera diarios, duplicando el doble en la semana del 20 al 24 de julio 2020, y tiempos de espera de solo 4 días
- Se visualizan nuevos modelos de negocio de regionalización, Green shipping, cabotaje intra-regional, nearshoring
- Uso de nuevas tecnologías para capacitación
- Uso de drones para inventarios de patio
- Reducción de tiempos y trazabilidad Logística 0 emisiones
- Acelerada digitalización de procesos, reuniones virtuales y capacitación a través de realidad virtual

“El mundo seguirá sorprendiéndonos con cambios que pensábamos jamás llegarían”.

Moderadora: Capitán Macaria Romo Cuevas - WISTA México.

Desafíos y claves de desarrollo de la Región.

Este primer día nos dejó puntos importantes, a lo largo de este día de trabajo, rescatamos en las preguntas finales:

Desafíos

- Disminuir la brecha de 60% en mujeres indígenas, afrodescendientes y rurales
- Pacto social entre gobierno, familia y sector privado. María Noel Vaeza

Propuestas:

- Mentorías para niñas, escuela para niñas líderes, hacer a las mujeres empresarias. Débora Valera

Claves de desarrollo:

- Trabajo no remunerado: Reconocer, retribuir y reducir. María Noel Baeza
- Los límites solo están en la mente. Débora Valera
- Importante impulsar a la mujer a puestos directivos y gerenciales. Donde hay una mujer hay desarrollo
- Proteger el trabajo de las mujeres, mejorar sus condiciones laborales y sus ingresos.
- Ver oportunidades en momentos de crisis. Innovar. Crear

Cierre del primer día y apertura del 2° día, bienvenida por Ricardo J Sánchez

Débora Valera, anuncia que este foro en formato digital se realizará de forma anual, en esta primera edición agradece a todo el comité interno y a los asistentes.

Moderadora: Luzday Borrero, Vicepresidente del Comité de Relaciones Exteriores de WISTA Venezuela.

Panel especial: Perspectivas de género, visión desde la CEPAL, Naciones Unidas – CEPAL.

Moderador del panel. Oficial Mayor de asuntos de género de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe. CEPAL. Mario Castillo

Perspectivas de género, visión desde la CEPAL, Naciones Unidas – CEPAL por Nicole Bidegain Ponte

¿Qué nos dejó el COVID-19?

- Confirmar que la desigualdad de género sigue siendo un rasgo estructural de América Latina y el Caribe
- La peor contracción de los últimos 100 años de la región
- Aumento y profundización de las desigualdades de género, mujeres afectadas de forma desproporcional, pérdida del ingreso, aumento del desempleo, la pobreza y la carga de cuidados
- Acciones de los gobiernos para dar respuesta a las dimensiones de género de la pandemia pero los desafíos persisten
- Caída de la economía mundial y el comercio
- Disminución en el área de turismo donde hay una gran presencia de mujeres
- Barreras para innovar, para acceder a créditos y el mercado laboral de la región está altamente segmentado, 70-50% sobre todo en el sector marítimo
- 74.7% sector de alto riesgo, en el Caribe, comercio, servicio, trabajo doméstico, servicios de alojamiento y comida
- Sobre representación de las mujeres en el mercado informal

Ventajas

- La igualdad de género es clave para una recuperación económica sostenible y alcanzar los ODS. El compromiso de Santiago es una Guía para impulsar estrategias de mitigación y reactivación desde un enfoque de género
- Los gobiernos están trabajando en cómo prevenir y erradicar, situaciones de violencia
- Medidas para reconocer el trabajo no remunerado
- Aumento de cobertura en los programas de protección a la mujer
- Algunos países están implementando líneas específicos de crédito para las mujeres
- Compromiso de Santiago: Guía para impulsar una recuperación sostenible con igualdad
- Conferencia Regional sobre la Mujer
- Principal foro intergubernamental y de diálogo multiactor de la región sobre igualdad de género

Desafíos

- Implementar acciones no sólo de mitigación, sino de recuperación
- Autonomía económica de la mujer y la igualdad de género para la industria marítima

Acuerdos:

- Poner fin a la segregación laboral brecha salarial
- Eliminar los estereotipos de género
- Cerrar las brechas de acceso y uso de tecnologías
- Apoyar el emprendimiento exportador de mujeres y su plena incorporación en áreas CTIM
- Invertir en la economía del cuidado

**Programa de Género: Women in Maritime por Helen Buni – Principal Programme Assistant,
Technical Cooperation Division Organización Marítima Internacional, OMI**

Lema: **Formación–Visibilidad–Reconocimiento**

¿Qué nos trajo el COVID-19?

- Desde el Programa Women in Maritime & Red MAMla network
- La gente de mar estableció un equipo de acción para la gente de mar
- Se atendieron 200 casos individuales, ayudando a la gente de mar, en casos de abandono
- Atención médica denegada o equipo de protección personal
- Un alto porcentaje de la gente de mar no pudo desembarcar y no pudo ver a sus familias
- Situaciones de riesgo en la salud de la gente de mar, tanto física como mental
- Interacción

Ventajas

- Se crean nuevas formas de capacitación y seminarios en línea para compartir las mejores prácticas, la importancia del envío y la economía global
- Visibilidad a las mujeres en el sector marítimo
- Capacitación para personas con discapacidad
- Capacitación sobre liderazgo para apoyar a las mujeres en la red marítima
- Seguir creando redes de apoyo a la educación de calidad para garantizar que ninguna mujer, ni ninguna niña se queden atrás en el sector marítimo

Existen dos proyectos que hablan de cuantas son las mujeres que están a bordo o trabajando en esta pandemia y otro es promocionar la visibilidad y la diversidad.

Consultar: <http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx>

Desafíos

- Aumentar el acceso para explorar nuevas formas de apoyo a la gente de mar en América Latina en las diferentes etapas de la pandemia, aprendiendo como adaptarse y vivir, eso requiere el enfoque gubernamental

- Continuar apoyando a las mujeres tanto en tierra como a bordo
- Como apoyar a las mujeres por medio de una red, ya que muchas mujeres no pueden desembarcar o siguen trabajando y no pueden ver a sus familias, hay muchos casos de suicidio y están en crisis de seguir manteniendo un trabajo. La red de apoyo habla de entrenamiento en línea y seminarios

Proyecto Monitoring COVID-19 IMPACT por Fabiana Martins - Miembro ExCo WISTA International para Las Américas. Fabiana Martins

WISTA Internacional, comité de diversidad, monitoreando el impacto del COVID-19

El impacto de la crisis de Covid-19 en las mujeres desde principios de año, señaló el impacto desproporcionado que sufrieron debido a varias razones, especialmente porque:

- Gran proporción de mujeres trabaja en sectores gravemente afectados por la crisis
- Las mujeres en el trabajo doméstico han sido muy vulnerables a las medidas de contención
- La gran mayoría de los trabajadores del sector de la salud y el trabajo social son mujeres
- La distribución desigual de las mayores demandas de atención afecta a las mujeres de manera desproporcionada

En los últimos 20 años se evidenció una mayor participación de las mujeres, no solo en la industria del transporte, sino en todas, por una cuestión de necesidad, de evolución cultural y de capacitación. La igualdad formal pasó de ser una igualdad de proyección a una igualdad de oportunidades. Reevaluar, analizar y reflexionar en los avances.

Desafíos

- Saber cómo queremos continuar
- Recomendaciones
- Tener más mujeres trae más beneficios, son mejores pagadoras de créditos, son mejores administradoras
- Mujeres educar a sus hij@s en conocimiento de la igualdad de género, empoderar a sus hijas
- Lograr una práctica en la equidad de género. Necesitamos a la mujer más mujer
- Cambios más significativos culturales y sociales

Igualdad de género + cambios culturales y sociales + cuidado del ambiente = Proyecto de equidad sustentable y sostenible.

**Participación de la mujer en el sector marítimo y portuario en América Latina y el Caribe. –
Vicepresidente de WISTA Argentina. María Belén Espineira**

¿Qué nos dejó el COVID-19?

- Pareciera que una pandemia para las mujeres
- Poca participación de la mujer en transporte y almacenamiento
- Mayor participación en otras áreas
- Segregación vertical
- Brecha salarial
- Mujer alcanza mejores posiciones sacrificando su vida personal

Ventajas

- Programas de género
- Participación de la mujer a niveles de alta dirección

Desafíos

- Colocar a la mujer en posiciones de decisiones de alta dirección mayor al 4% aproximado
- Tener certeza de la participación de la mujer en sectores específicos
- Política de estado, de capacitación, de igualdad, de difusión
- Mantener la igualdad
- Conseguir mayores aportes para programas de apoyo de las mujeres que se han visto afectadas en todos aspectos
- Capacitación a todos los niveles para que los programas de género funcionen

- Dar incentivos a las empresas que implementen programas de género para dar mayor participación a la mujer en puestos gerenciales y de alta dirección
- Evitar que los programas de género se queden en el papel

Tercer panel: Impacto en la industria marítima y la seguridad.

Moderadora: María Laura Salazar – Vicepresidente de YoungShip Venezuela.

Industria de cruceros por el capitán Ioannis Pilides – Capitán de Cruceros.

¿Qué trajo el COVID-19?

- Gran reto financiero a la Industria de Cruceros
- Conseguir fondos para subsistir
- Utilizar recursos financieros únicos por las 3 corporaciones más grandes de cruceros para afrontar el peor escenario.
- Fuertes presiones económicas.
- Devaluación bursátil
- Desaparecen algunas compañías
- Otras compañías son compradas en su totalidad
- El mercado de buques de segunda mano crece a medida que pasan las semanas y ya se ven las primeras víctimas de la crisis

Oportunidades

- Nuevos actores en la industria.
- Esperar porque la industria se reinvente y demuestre una vez más su capacidad de resiliencia.

Resaltó el papel de la mujer y su alta capacidad de enfrentar retos como la pandemia del COVID 19.

Repercussions of a weak ocean governance and a Non-existent Maritime Security Policy: The Resurgence of Piracy and Other Transnational Organized Crime at Sea in the Gulf of México, por Adriana Ávila-Zúñiga-Nordfjeld (WISTA México) y Dimitrios Dalaklis - World Maritime University (WMU).

Observaciones:

Se requiere una policía marítima + una policía de transporte marítimo + policía de seguridad marítima, con leyes y reglamentos que no se contradigan y que den gobernanza

La piratería ha ido en aumento, el gobierno mexicano con su política de austeridad ha disminuido la protección a los buques y embarcaciones en el sureste mexicano.

Port and Maritime Security - Dimitrios Dalaklis, Adriana Ávila-Zúñiga-Nordfjeld y Máximo Mejía - World Maritime University (WMU).

Adriana Ávila-Zúñiga-Nordfjeld y Dimitrios Dalaklis - World Maritime University (WMU).

Observaciones:

Mientras en el cuerno de África no se registró un solo incidente en el Golfo de México se han registrado 15 eventos documentados, se recomienda elevar el nivel de seguridad de los puertos a nivel 2 y se declare el área como área de alto riesgo de piratería estableciendo un acuerdo internacional para el combate a la piratería y el robo a mano armada contra barcos en América Latina.

Responsabilidades de los gobiernos contratantes bajo el Código ISPS:

- Aprobar el plan de seguridad para el buque
- Verificar cumplimiento del ISPS por buques
- Como dar u ofrecer a los barcos el Certificado internacional de seguridad del barco
- Determinar el Código ISPS de puertos
- Aprobar el valor del Port Facility Security
- Aprobar el puerto con el plan de seguridad del puerto
- Realizar el control y las medidas del procedimiento
- Probar los planes aprobados
- Comunicar la información a IMO y a las demás industrias

Desafíos

- Desarrollo de una política de transporte marítimo que fundamente la gobernanza y la gobernabilidad de los recursos marítimos y marinos de forma sustentable y de apertura para el combate de forma conjunta para la piratería y robo a mano armada en el mar
- Mayor cooperación internacional
- Se requiere a todos los involucrados para tomar decisiones
- Se requieren personas proactivas no reactivas
- Conciencia Marítima

Cuarto panel: Tecnologías disruptivas y puertos inteligentes

Moderadora: Tatiana Rabat Zúñiga – WISTA Colombia.

Revolución 4.0 aplicada a los terminales marítimos. Juan Carlos Lam - GST Panamá. Juan Carlos Lam

Procesos y plataformas inteligentes, aumentar la eficiencia en los procesos logísticos, sostenibilidad y ambiente, seguridad y protección

Implementación de SMART PORTS 4.0

Sistema de gestión enfocado en el riesgo

La Revolución 4.0 requiere información segundo a segundo

Plataformas TOS Terminal Origin Systems, capacidad de manejo mayor de 1000 datos por hr

Inteligencia de datos exige manejo de datos > 500,000 datos por hr

4 Pilares

- 1) Digitalización Plataformas inteligentes, de forma transparente involucrar a todos los stakeholders
- 2) Incluir al propio estado en desarrollo de plataformas, para unificar e implicar cada uno de los procesos logísticos. Panamá ya tiene ventanilla única marítima
- 3) Sostenibilidad, eficiencia energética, medio ambiente (Inteligencia portuaria)
- 4) Seguridad y protección

¿Qué trajo el COVID-19?

Áreas de oportunidad

Es momento de convertir la digitalización en activos, que redunden en beneficio de cada una de las actividades portuarias

Ventajas

- Soluciones estratégicas tecnológicas e innovadoras
- Integrando plataformas inteligentes
- Optimización y simplificación de los procesos
- Infraestructura
- Reducción a futuro en 10 años del 40% de emisiones y hasta 70% en 20 años, con la inteligencia portuaria
- Aumento del 5% de productividad
- Reducción en costos del 3.6%
- Aumento de 40% en auto-mantenimiento guiado, virtual y predictivo
- Mayor efectividad, eficiencia, seguridad

Desafíos

- Buscar Alianzas Estratégicas
- Economía colaborativa
- Sensores en la mayoría de los equipos
- Integración regional con logística, transporte e infraestructura, con los ODS para lograr una eficiencia, competitividad y una conectividad
- Algoritmo de categorización, programación estructurada
- Capacitación en temas de tecnología
- Buscar combustibles más amigables con el ambiente o que no utilicen combustible

Destaca la participación y el liderazgo de la mujer en proyectos internacionales de puertos inteligentes a nivel mundial, en el área de sistemas.

Lo que no se mide no se puede mejorar, el grupo Puerto de Cartagena ya ha implementado el SMARTPORT desde la puerta inteligente automática hasta la el administrador de activos por IBM. Los cambios en el mercado les piden a los terminales mayor eficiencia en sus procesos, digitalizar procesos implementar plataformas inteligentes que permitan cumplir ese objetivo dentro de las terminales y en toda la cadena logística. Tatiana Rabat

Los cambios en la cadena de suministro. Oficial de Asuntos Económicos. Unidad de Servicios de Infraestructura. DCII, CEPAL, Naciones Unidas. Gabriel Pérez Salas

¿Qué nos trajo el COVID-19?

Un momento complejo en medio de una revolución tecnológica
Mayor presión en tener cadenas de suministro conectadas y seguras

Desafíos

Recuperar la actividad económica de forma sostenible

4I **I**Nversión, **I**Nteroperabilidad, **I**Ntegración regional, **I**Nteligencia logística

Avanzar hacia cadenas de logísticas: Resilientes, eficientes, sostenibles, conectadas, seguras.

Digitalización de los procesos logísticos, visibilidad, trazabilidad y seguridad de las cargas.

Infraestructura más robusta para converger entre la tecnología 4.0 y la tradicionalidad en el área logística.

Oportunidades

- Más eficiente. Más resiliente, más competitiva
- Conectadas y seguras
- Se cuenta con información real, precisa y oportuna
- Políticas con apoyo de expertos para favorecer la integración regional, incluso, con apoyo a pymes, incluir variables políticas
- Lo importante no es la tecnología sino los resultados
- Nuevos actores tecnológicos, camiones autónomos, estructura tecnológica, internet de las cosas, sin olvidar los actores tradicionales
- Apoyar con la experiencia la curva de aprendizaje

¿Qué aprendimos?

- A ser resilientes
- Dimos un salto cualitativo y cuantitativo en automatización, digitalización, tecnología
- Donde está una mujer hay crecimiento, donde hay más mujeres el crecimiento es exponencial
- La virtualidad acelera el cierre de brechas en ciencias, tecnologías e ingeniería
- El eForum ejemplo de cómo llegar a más personas
- Igualdad + empoderamiento = mayor participación de la mujer
- Podemos emerger de esta crisis más fuertes, con mejores trabajos y un futuro más brillante, más igual y más verde para todos

Retos

- Recuperar la actividad económica de forma sostenible
- Reconstruir nuestro mundo en aras de una igualdad de género
- Reconocer-Reducir-Redistribuir
- Mayor participación internacional
- Ver oportunidades en las nuevas formas de hacer negocios, nuevos modelos.
- Tenemos que ser innovadores. Trabajar en forma conjunta
- “La nueva era de negocios requiere cooperatividad, colaboración, aportación de la multidisciplinaria y habilidades digitales”

Moderadora: *Miriam Sara Repetto – WISTA. Presidente de WISTA Perú*

Panel especial: Perspectivas de género

Moderado por: **Mario Castillo – Oficial de Asuntos Económicos de la DAG/CEPAL/Naciones Unidas**

- a) **Perspectivas de género, visión desde la CEPAL, Naciones Unidas** - Nicole Bidegain Ponte – Oficial de Asuntos Sociales, de la DAG/CEPAL/Naciones Unidas.
- b) **Programa de Género: Women in Maritime** – Helen Buni – Principal Programme Assistant, Technical Cooperation Division Organización Marítima Internacional, OMI.

- c) **Proyecto MONITORING COVID-19 IMPACT** – Fabiana Martins - Miembro ExCo WISTA International para las Américas.
- d) **Participación de la mujer en el sector marítimo y portuario en América Latina y el Caribe** - María Belén Espineira – Vicepresidente de WISTA Argentina.

- Ha habido avances en la vida de las mujeres en los últimos 20 años
- La desigualdad de género es un rasgo estructural en la región
- Mujeres afectadas de forma desproporcional en especial en pérdida de ingresos y aumento del desempleo, junto a aumento de trabajo no remunerado
- La pandemia ha implicado una caída del comercio mundial, lo que impacta en las mujeres de distintas formas
- Las mujeres están sobrerrepresentadas en sectores que han sido afectados por la crisis derivada de la pandemia
- La participación laboral de las mujeres está estancada alrededor del 50%. El riesgo es que la crisis profundice la brecha existente. Se proyecta mayor desempleo para mujeres en términos relativos
- En el sector de transporte existe segregación horizontal y vertical. Hay baja participación de mujeres en transporte, almacenamiento y comunicación
- Las mujeres que asumen puestos de liderazgo en el sector marítimo deben asumir grandes sacrificios personales para llegar a dichos lugares
- El COVID-19 ha hecho que muchos entrenamientos y capacitaciones sean realizados en línea en el Programa Women in Maritime
- CEPAL trabaja en Observatorio COVID para identificar respuestas a la pandemia con sección de género y mapeo de iniciativas para prevenir y erradicar las situaciones de violencia en el confinamiento, reconocer economía del cuidado, ampliar protección social y apoyo a la generación de empleo e ingresos en sectores con alta presencia de mujeres
- Proyecto MONITORING COVID-19 IMPACT considera Desarrollo de un reporte, investigación específica y acciones para reducir el impacto del COVID-19 en mujeres en puertos, navegación y cadenas logísticas

Acciones a seguir

- La Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y los ODS deben ser la base para trabajar para asegurar la inclusión de la mujer en los sectores marítimos

- Es necesario mejorar la recopilación de datos para entender mejor la situación de mujeres en puertos, navegación y cadenas logísticas, así como también conocer la cantidad de mujeres trabajando en estos sectores
- Son importantes los manuales y lineamientos para asegurar diversidad e inclusión en los sectores marítimos
- Fomentar que las políticas públicas consideren la situación de las mujeres y las brechas existentes
- Es fundamental visibilizar la importancia del trabajo de las mujeres en todos los sectores, con especial consideración en la injusta división de las tareas de cuidado
- Se deben crear estímulos para fomentar la participación y oportunidades de mujeres en puertos, navegación y cadenas logísticas
- Se requiere un trabajo multi actor, uniendo esfuerzos públicos, privados, académicos y de la sociedad civil, así como también sindicatos y asociaciones, para fomentar y asegurar la participación de mujeres en sectores marítimos
- Se deben promover programas de capacitación e innovación que permitan a mujeres participar en los sectores marítimos
- Es importante considerar aspectos como la flexibilización del trabajo para adaptarse a las distintas necesidades y asegurar mecanismos de denuncia y prevención de abusos y violencia en los lugares de trabajo
- En enero de 2020, los países de la región adoptaron el Compromiso de Santiago en la Conferencia Regional sobre la Mujer en CEPAL, en el cual se comprometieron a considerar políticas contra-cíclicas para reducir el impacto de crisis en las mujeres y, entre otros aspectos, a trabajar en las siguientes áreas:
 - Segregación laboral y brechas de salarios
 - Estereotipos de género
 - Acceso y uso de tecnologías
 - Emprendimiento exportador y STEM
 - Economía del cuidado

Se dio el cierre por el Sr. Ricardo J. Sánchez

Y el Jefe de la Sección de América Latina y el Caribe de la División de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional. Carlos Salgado

“Expreso acerca de los temas tratados en todos los ámbitos, y en el desarrollo de la mujer en el ámbito marítimo, se han desarrollado múltiples actividades, el apoyo ha sido permanente, a través de las 7 redes que la OMI fomenta, trabajando con la red MAMLa, ha ido creciendo desde su creación desde el 2017 en Valparaíso, con Helen se trabaja mano a mano, en cada uno de los tópicos para dar una oportunidad equilibrada, tanto a las mujeres como a los hombres, se han tomado medidas, con respecto a las autoridades marítimas de la región, en el sentido de requerir el 50 % de las mujeres en los foros técnicos, como lo fomenta la OMI, por ejemplo el Instituto de Leyes de Malta, tienen un 50% de ingreso de mujeres y 50% de hombres, tiene una equidad completa, es importante destacar dentro de las actividades que realizamos con OMI, tanto previo, durante y post-covid, están incluidos cada uno de los tópicos de los ODS, está incluido el número 5”.

Reconoce el trabajo realizado en este eForum Latin American, sobre todo a WISTA Venezuela, Red MAMLa y a todos los ponentes, reitera el apoyo de OMI para la realización de trabajos y eventos y a la CEPAL.

La Sra. Fabiana Martins, agradece por el trabajo realizado por la organización, “segura de que superaremos esta pandemia más fuertes y más inclusivos, mejores”.

Paula Pérez, Presidenta de MAMLa, agradece a todos los participantes, ponentes, moderadores. “Trabajar juntos, este trabajo colaborativo principal WISTA, MAMLa, CEPAL, una gran oportunidad de demostrar de lo que somos capaces, que las barreras no importan y que la alianza colaborativa, el respeto, el trabajo entre los privados, los gobiernos y las organizaciones, van a hacer que salgamos de esta situación difícil de una mejor manera y lograr un equilibrio entre facilitar, proteger y seguir creando para nuestro sector. Gracias a todos los participantes, gracias, WISTA, MAMLa, CEPAL y gracias a la OMI”.

Cierra Ricardo J. Sánchez, con los agradecimientos por estar en este evento, 2 días, más de 30 países conectados, más de 6 hrs de conexión.

Agradeciendo nuevamente al equipo coordinador, soporte técnico, equipo de la CEPAL, organizaciones hermanas de las Naciones Unidas, CEPAL orgullosamente funcionarios de la ONU, ONU mujeres, OMI y demás organizaciones mencionadas al inicio de este evento. Nos dejan una fuerte reflexión sobre los cambios actuales que tendrán repercusión en cada uno de nosotros y seguramente el éxito de nuestro contexto dependerá de la forma en que abordemos cada una de las situaciones que se nos presenten.