

La movilidad sostenible desde la perspectiva de género en Andalucía: estado de la cuestión, disponibilidad de datos y principales tendencias

María del Mar Llopis Orrego (IP)

Juan Murciano Rosado

Alberto Santiesteban

María José Dorado Rubín

IEHPA

F.P.A. INSTITUTO DE ESTUDIOS SOBRE LA
HACIENDA PÚBLICA DE ANDALUCÍA, M.P.


Junta de Andalucía
Consejería de Hacienda
y Financiación Europea

tra
ba
jo
de
in
ves
ti
ga
ción



La movilidad sostenible desde la perspectiva de género en Andalucía: estado de la cuestión, disponibilidad de datos y principales tendencias

María del Mar Llopis Orrego¹ (Investigadora Principal)

Juan Murciano Rosado²

Alberto Santiesteban³

María José Dorado Rubín⁴

(1) Departamento de Sociología, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.

(2) Departamento de Economía Aplicada II, Universidad de Sevilla.

(3) Departamento de Economía, Métodos Cuantitativos e Historia Económica, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.

(4) Departamento de Sociología, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.

Este trabajo de investigación ha sido financiado por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos de la Junta de Andalucía, a través de una subvención nominativa prevista en la Ley 3/2020, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2021, prorrogado para 2022 mediante Decreto 286/2021, de 28 de diciembre.

Edita:

Fundación Pública Andaluza Instituto de Estudios sobre la Hacienda Pública de Andalucía, Medio Propio
Fundación IEHPA

© De la publicación: IEHPA

www.iehpa.es

ISBN: 978-84-09-48581-9

Diseño y maquetación: Lumen Gráfica SL

ÍNDICE

Presentación.....	9
1. Introducción	13
2. Metodología.....	17
2.1. Enfoque metodológico y técnicas de investigación.....	19
2.2. Técnicas de investigación y estrategia de triangulación.....	21
2.3. Secuencia de investigación: fases, etapas y tareas para el desarrollo del estudio.....	22
3. Estado del arte y perspectivas en materia de movilidad sostenible y género	25
3.1. Introducción.....	27
3.2. El concepto de Movilidad de los cuidados	29
3.3. Qué nos dicen los principales datos: un recorrido por los estudios y evidencias	30
4. Marco normativo y de planificación a escala internacional, europea y nacional	39
4.1. El contexto internacional	41
4.2. El contexto europeo	43
4.2.1. Pacto Verde Europeo	43
4.2.2. Estrategia de movilidad sostenible e inteligente	44
4.2.3. El nuevo marco de movilidad urbana de la UE.....	46
4.2.4. Áreas de investigación e innovación en el ámbito europeo.....	48
4.2.4.1. Plataforma Women’s in Transport.....	48
4.2.4.2. Proyecto DIAMOND	49
4.2.4.3. Proyecto TInnGO.....	51
4.3. El contexto español.....	52
4.3.1. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.....	52
4.3.2. Agenda Urbana Española (AUE)	60
4.3.3. Ley de Movilidad Sostenible	63

5. Movilidad sostenible y género en Andalucía: un recorrido por el marco normativo y de planificación.	67
5.1. Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía y Ley 9/2018, de 8 de octubre, por la que se modifica la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.	70
5.2. Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030.	71
5.3. Planes de Transportes Metropolitanos.	72
5.4. Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).	73
5.5. Agenda Urbana de Andalucía 2030.	76
5.6. Presupuesto con Perspectiva de Género.	78
5.7. Movilidad sostenible y género en el presupuesto andaluz.	81
6. Análisis de Fuentes de inFormación disponibles para el estudio de la disponibilidad de datos desagregados por sexo en el ámbito de la movilidad sostenible en Andalucía.	95
6.1. Fuentes de información provenientes de encuestas, con disponibilidad de datos desagregados por sexo a nivel nacional.	97
6.2. Fuentes de información provenientes de encuestas, con disponibilidad de datos desagregados por sexo en la CCAA de Andalucía.	100
6.2.1. Planes de Movilidad Urbana Sostenible en Andalucía PMUS.	102
6.2.2. Encuestas realizadas por los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía.	104
6.2.3. Planes de transportes metropolitanos. Movilidad Sostenible como fuentes de información sobre la movilidad sostenible con perspectiva de género.	105
7. Percepciones y discursos en torno a la integración de género en las políticas andaluzas de movilidad sostenible entre organismos de la Junta de Andalucía con competencias en la materia.	109
7.1. Sobre el grado de conocimiento de la movilidad sostenible con perspectiva de género y la disponibilidad, y en su caso la calidad de los datos disponibles.	112
7.2. Sobre acciones transversales en las que se observa la perspectiva de género.	114
7.3. Sobre movilidad sostenible con perspectiva de género y protección al medio ambiente.	115
7.4. Sobre las diferencias encontradas entre la movilidad de la mujer del ámbito rural (metropolitano) y urbano.	115
7.5. Sobre la consideración de género en torno al Presupuesto y los programas presupuestarios.	116
8. Propuestas de mejora para la integración de género en las políticas regionales de movilidad sostenible y en los programas presupuestarios.	119
8.1. Conclusiones y propuestas sobre las principales tendencias en materia de movilidad sostenible y género.	121

8.2. Conclusiones y propuestas sobre el marco normativo y de planificación en el ámbito internacional y europeo	122
8.3. Conclusiones y propuestas sobre el marco normativo y de planificación en el ámbito nacional	123
8.4. Conclusiones y propuestas sobre el marco normativo y de planificación en Andalucía	124
8.5. Conclusiones y propuestas sobre la disponibilidad de fuentes de información para el estudio de la movilidad sostenible con perspectiva de género.	125
8.6. Conclusiones y propuestas sobre los discursos recabados en torno a la movilidad sostenible y género en los centros directivos competentes de la Junta de Andalucía.	126
9. Buenas prácticas y actuaciones de referencia para la integración del género en las políticas de movilidad sostenible de Andalucía	129
9.1. Proyectos y experiencias innovadoras.	131
9.1.1. Proyecto SUM4ALL	131
9.1.2. Travelling in a Woman's Shoes	132
9.2. Territorios y ciudades con experiencias destacables en movilidad sostenible y género.	134
9.2.1. Travel in London: Understanding our diverse communities (Londres, 2019)	134
9.2.2. Recolección de datos sobre las necesidades de las mujeres. Reino Unido	136
9.2.3. Planificación urbana con enfoque de género. Umea (Suecia)	136
9.3. Pautas y orientaciones sobre género de tomadores de decisiones en movilidad sostenible.	137
9.3.1. Helsinki, Finlandia	137
9.3.2. Oslo, Noruega	138
9.3.3. Estocolmo, Suecia	138
9.3.4. Copenhague, Dinamarca	139
9.3.5. Berlín, Alemania.	139
Bibliografía	141
Anexo: Guiones de entrevistas	151
Comisionado para el cambio climático.	153
Agencia Andaluza de la Energía	154
Red de Consorcios de Andalucía	156
Instituto Andaluz de la Mujer (IAM).	158
Oficina andaluza del cambio climático	160
Dirección General de Movilidad	163

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Etapas para la incorporación de la estrategia de mainstreaming de género	20
Figura 2. Cronograma del estudio: Fases, etapas, tareas y plazos de ejecución.	24
Figura 3. Patrones de movilidad de las mujeres según el Atlas Europeo de la Movilidad 2021	34
Figura 4. Tendencias de movilidad en la Generación Y	36
Figura 5. Grupo de Mujeres y Género (WGC) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC): hitos clave en su evolución	42
Figura 6. Cambio de paradigma en la política de transportes, movilidad y sostenibilidad	53
Figura 7. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030: 'Movilidad para todas las personas' (Medida 1.5)	56
Figura 8. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030: Medidas contempladas en la Línea de Actuación 8.4 'La mujer en el sector del transporte y la movilidad' (8.4.1 y 8.4.2)	58
Figura 9. Edición Premios Matilde Ucelay: categorías y reconocimientos	59
Figura 10. Agenda Urbana Española (AUE): Medidas propuestas en el Objetivo específico 6.2 'Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad'	62
Figura 11. Agenda Urbana de Andalucía 2030: Marco orientativo para el Reto 'impulsar el diseño de la ciudad para todas las personas'	78
Figura 12. Programas presupuestarios con competencia en movilidad según su clasificación en la Escala G+	83
Figura 13. Programa 43B 'Actuaciones en materia ordenación del territorio y urbanismo'	84
Figura 14. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': Planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible (Actuación 1.4.1)	86
Figura 15. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': actuaciones relevantes para avanzar en la igualdad de género.	89
Figura 16. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': Actuaciones de los Consorcios de transporte metropolitano por la igualdad de género e impactos esperados (I)	90
Figura 17. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': Actuaciones de los Consorcios de transporte metropolitano por la igualdad de género e impactos esperados (II)	91
Figura 18. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': Actuaciones de los Consorcios de transporte metropolitano por la igualdad de género e impactos esperados (III)	92
Figura 19. Encuesta domiciliaria para el análisis de pautas de movilidad de la población residente en España" (MOVILIA, 2006): variables de análisis desagregadas por sexo	99
Figura 20. Factores que influyen en la movilidad de la mujer	103
Figura 21. Transport for London Gender Pay Gap Report (2019)	135



Presentación

Se presenta aquí el trabajo de investigación denominado “La movilidad sostenible desde la perspectiva de género en Andalucía: estado de la cuestión, disponibilidad de datos y principales tendencias”. Es resultado de la III Convocatoria del Plan de Investigación de la Fundación Instituto de Estudios sobre la Hacienda Pública de Andalucía (IEHPA) Medio Propio de la Consejería de Economía, Hacienda y Financiación Europea. En esta convocatoria de 2022, se proponía este estudio y se marcaban sus principales objetivos, contenidos y orientaciones estratégicas.

El equipo de investigación integrado por investigadoras e investigadores de la Universidad Pablo de Olavide y de la Universidad de Sevilla, adjudicatario de este trabajo, bajo la supervisión de IEHPA, ha desarrollado el estudio y presenta sus resultados atendiendo a la siguiente estructura:

Un primer capítulo introductorio, donde se ubican las claves que justifican y permiten comprender el estudio. Tras este, en el segundo, se expone el enfoque metodológico desplegado y las técnicas de investigación aplicadas para analizar en qué grado existe integración del género en las políticas de movilidad sostenible y en los programas presupuestarios en los que se articula.

En el tercer capítulo se presenta el estado del arte y las perspectivas en materia de movilidad sostenible y género, a través de un recorrido por la evidencia generada y por los principales estudios y documentos de referencia en la materia; profundizando en la movilidad de los cuidados como un ámbito clave para comprender los diferentes patrones de movilidad y la necesidad de diseñar estas políticas, planes y proyectos, integrando desde su concepción el enfoque de género para evitar perpetuar las desigualdades.

En el cuarto capítulo el estudio va desgranando cómo estas tendencias y perspectivas han ido cristalizando en diferentes marcos normativos y de planificación en torno a la movilidad sostenible, así como en vías para integrar en diferente grado, o no, el género como variable clave al regular este ámbito de actuación. Esto se va plasmando en un enfoque multinivel, que parte del análisis internacional, para aproximarse a la realidad del contexto europeo a través del Pacto Verde, la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, el nuevo marco de sostenibilidad urbana o un recorrido por algunas de las buenas prácticas y áreas experimentales de trabajo que se están apoyando. Esta lectura global finaliza deteniéndose en cómo en el ámbito nacional se ha ido traduciendo este contexto en una regulación normativa, como la Ley de movilidad sostenible, y en un conjunto articulado de programación, como el que define la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 o la Agenda urbana española.

A partir de aquí, se expone la segunda sección del estudio, centrada ya en el análisis de la integración del género en la conceptualización de la movilidad sostenible en Andalucía, en su regulación normativa y en las actuaciones que se están ejecutando para aproximarse a los resultados e impactos que se observan en esta materia a través de los documentos de referencia y de los discursos recabados entre los actores clave.

Si en la primera sección se expuso el marco normativo y de planificación en materia de movilidad sostenible en el ámbito internacional, europeo y nacional, ya en esta segunda sección el estudio se detiene en este mismo análisis, pero centrado ya en Andalucía, como el que se efectúa en el capítulo quinto. De este recorrido global y regional, lo primero que destaca, es la variedad de sectores políticos implicados, de una u otra manera, con el ámbito de la movilidad sostenible, y que intervienen a su vez, de manera más o menos sectorial o integrada.

En términos generales, cuando se definen y formulan políticas públicas, hay un ámbito de problemáticas y necesidades que tiene la población o los sectores productivos y económicos, que está claramente delimitado. No obstante, cuando hablamos de movilidad sostenible encontramos un ámbito de intersección entre políticas sectoriales: por un lado, las políticas de movilidad y, por otro, las de sostenibilidad. Además, el concepto mismo de sostenibilidad viene ampliando sus dimensiones abarcando no solo lo estrictamente ambiental, sino también lo económico y lo social, lo que genera espacios multi-nivel y de coordinación de distintas administraciones, ya que sus ámbitos competenciales se entrecruzan. Junto a ello, si además incorporamos la medida en que el género está integrado en estas políticas, el análisis se hace aún más poliédrico y complejo.

En definitiva, la movilidad sostenible requiere una visión holística en su comprensión como problema multisectorial y multiescalar, siendo esta visión la base para el diseño y planificación de estrategias integradas, en las que se generen sinergias en el logro de objetivos comunes.

Por último, aunque la preocupación de este estudio en el ámbito de la movilidad es tanto lo urbano como lo rural, lo cierto es que al analizar el marco normativo y de planificación, lo que hemos encontrado, en mayor medida, son planes de movilidad y normativas en el ámbito urbano que es donde se concentran gran parte de las necesidades y problemas en esta materia. No obstante, no hay que olvidar que no solo las grandes aglomeraciones urbanas, sino también las pequeñas ciudades, o en su configuración como espacios metropolitanos, o incluso el ámbito rural, se enfrentan a esta compleja serie de tensiones ambientales, sociales y económicas que implica la movilidad, lo que debe tener también una respuesta desde las políticas públicas.

Estas múltiples dimensiones de análisis y la confluencia entre ellas, se ha tenido en cuenta para la exposición del marco normativo y de planificación en Andalucía que se acomete en el capítulo sexto, comenzando así por la ley que regula la integración del género en las políticas públicas andaluzas, y en los documentos programáticos y presupuestos en los que estas se articulan. Seguidamente se exponen aquellos marcos específicos sobre la movilidad sostenible, y, finalmente, aquellos otros que abordan esta cuestión, pero ya desde una perspectiva sectorial o desde un ámbito territorial o urbano determinado.

El capítulo sexto se ha orientado a diagnosticar la realidad de la movilidad sostenible con perspectiva de género en Andalucía, a través, primero, de las fuentes de información disponibles, vía encuestas domiciliarias de movilidad o vía publicaciones de datos y estudios de naturaleza estadística y descriptiva, procurando primero aquellos que pudieran ofrecer una imagen lo más actualizada posible para iluminar la toma de decisiones en materia de políticas públicas en la región.

Son estas las claves que pueden ayudar a comprender la estructura del estudio y cómo todas estas realidades van permeando en la forma en que las instituciones y las personas que las representan, van generando discursos en torno a la movilidad sostenible y el género que determinan cómo se concibe esta realidad y cómo, en la actualidad, se está actuando sobre ella. Es este el cometido al que se dedica el capítulo séptimo, centrado en las percepciones y discursos en torno a la integración del género en las políticas andaluzas de movilidad sostenible entre algunos de los centros directivos de aquellos organismos que ostentan competencias en esta compleja y poliédrica realidad que conforman la movilidad sostenible y el género.

1



Introducción

1. Introducción

Las soluciones de movilidad condicionan la accesibilidad al lugar de trabajo, el desempeño de las actividades de ocio o el cuidado de las personas, pero no sólo eso, sino que también está en la base de cómo accedemos a las infraestructuras sanitarias o educativas, siendo la salud y la educación dos pilares básicos de una vida digna.

En el actual modelo de movilidad europeo, procesos como la gentrificación y sus consecuencias sobre la movilidad urbana, el uso del automóvil particular, utilizado para realizar la mayoría de los desplazamientos, o la congestión del tráfico y la consiguiente contaminación ambiental, han motivado que desde Europa se trace “la hoja de ruta hacia un espacio único de transporte”¹.

En esta hoja de ruta, no solo se muestra la insostenibilidad del sistema de transporte, tal como se encuentra concebido, sino que se plantean medidas y se marcan objetivos encaminados a la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles mediante la utilización de modos de transportes eficientes que reduzcan el impacto ambiental teniendo presente el impacto social.

Así pues, se ha incorporado en las políticas europeas el término “movilidad sostenible”, entendido como un conjunto de acciones dirigidas a la ciudadanía con objeto de que éstos en sus desplazamientos consideren la necesidad de cuidar el entorno. Un modelo de movilidad sostenible implica un cambio global de pensamiento referido a los hábitos de movilidad de las personas, pero también de modos de transporte y estructuras viales.

Por otro lado, nos encontramos también con una apuesta decidida desde el ámbito público por la integración del género en las políticas públicas. El “mainstreaming” de género forma parte del instrumental con el que se manejan las administraciones públicas. En este contexto, se considera que los presupuestos públicos son un instrumento de política económica, social y ambiental que debe contribuir a la eliminación de las desigualdades ligadas a los roles de género perjudiciales para las mujeres.

De cierta manera, en el ámbito del transporte se ha venido trabajando con un enfoque de “planificación para todos”, entendiendo que la movilidad es neutral al género. Esta aproximación beneficia claramente a los hombres. La escasa representación de las mujeres tanto entre los responsables de la toma de decisiones como en investigadores, planificadores, ingenieros y diseñadores del sector, implica un sesgo inconsciente hacia la consideración de las soluciones de transporte con una visión masculina.

1 Libro blanco del transporte. Dirección General de Movilidad y Transporte. Comisión Europea. <http://istas.net/descargas/Libro%20Blanco%20del%20transporte.pdf>

Las investigaciones demuestran que cuando el género no forma parte explícitamente del proceso de planificación, lo más probable es que las soluciones beneficien principalmente a los hombres.

Sin lugar a dudas, la movilidad viene condicionada por la planificación territorial y urbana. La asignación de espacios no es neutra y no se ha realizado históricamente incorporando un análisis de la perspectiva de género. Por ejemplo, nuestras ciudades no están pensadas para satisfacer los cuidados, desarrollados principalmente por mujeres. Consecuencia de ciertos roles femeninos, las mujeres tienen patrones de movilidad más complejos que los hombres puesto que realizan un mayor número de trayectos al día con una mayor combinación de modos de transporte y, además, en distintos momentos del día.

En la planificación del transporte actual se apuesta por el diseño de una oferta de sistemas de transporte concebidos para los viajes relacionados con el trabajo. La reconfiguración de la planificación del transporte para atender la movilidad de las personas encargadas de los cuidados, requiere un cambio fundamental. La movilidad de los cuidados implica un enfoque geográfico local.

La sostenibilidad en el ámbito del transporte está actualmente ligada a una visión ambiental, pero recordemos que el concepto de desarrollo sostenible incorpora la necesidad de conjugar lo económico, lo ambiental y lo social. Como nos recuerda la Agenda 2030 no podemos avanzar en movilidad sostenible sin incorporar el “No dejar a nadie atrás”.

Necesitamos, pues, una mirada hacia la equidad de género en la movilidad sostenible que sume definitivamente a este concepto de sostenibilidad, la visión social que también forma parte del mismo.

En consecuencia, este estudio ofrece un análisis de los principales aspectos del estado del arte en materia de género y movilidad sostenible en el contexto nacional e internacional, identificando las principales brechas de género en estos ámbitos y la disponibilidad de datos desagregados por sexo en los ámbitos de la movilidad sostenible. Además, se ha realizado un análisis del contexto en materia de planificación de estas políticas en Andalucía.

Y todo ello con el objetivo de que la Junta de Andalucía identifique en qué ámbitos debe fortalecer los procesos de planificación en general y los presupuestarios en particular.

2



Metodología

2. Metodología

Este trabajo de investigación se orienta al análisis de la inclusión de la perspectiva de género en las medidas de acción tomadas en el ámbito de la movilidad sostenible como fenómeno objeto de estudio.

2.1. Enfoque metodológico y técnicas de investigación

Desde que en 1995 en la IV Conferencia Mundial de la Mujer celebrada en Beijing se planteara la necesidad de incorporar el “mainstreaming” de género, cuya traducción al castellano sería “transversalidad de género”, este se ha ido incluyendo en todas las políticas con objeto de conseguir una igualdad efectiva para hombres y mujeres.

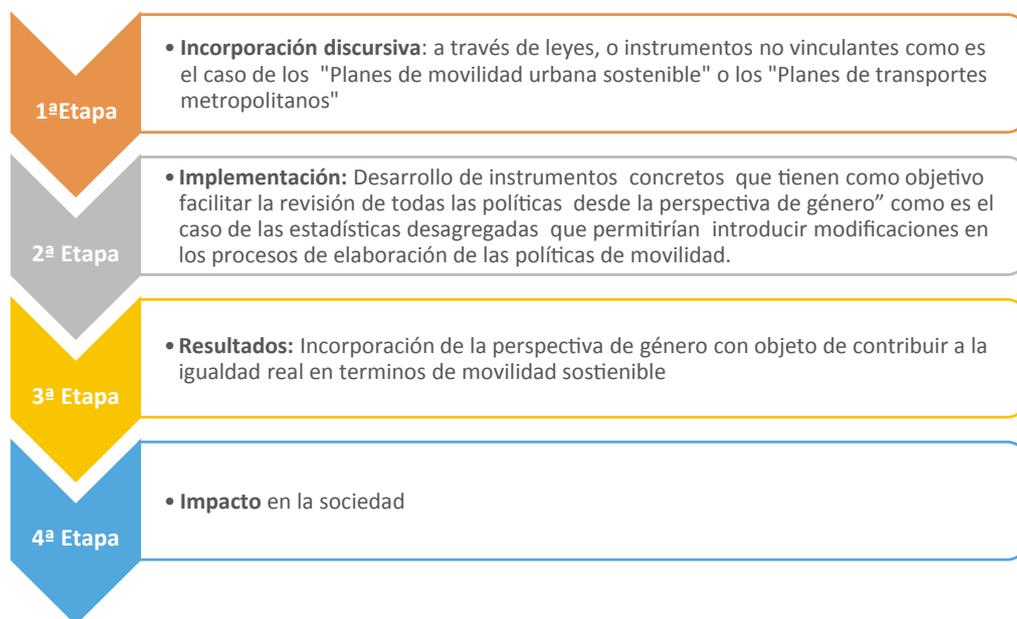
El Instituto de las Mujeres del Gobierno de España en su Programa Mainstreaming de Género², se refiere a la transversalidad de género como:

Una estrategia eficaz para el avance en la consecución de la igualdad entre mujeres y hombres en las políticas públicas y supone contribuir a eliminar desigualdades de género, corregir procedimientos y métodos de trabajo e impulsar tendencias de cambio social. No se trata de una aplicación esporádica de medidas puntuales sino de la aplicación de políticas transversales de género que supongan un cambio estructural y social.

A este respecto, y conscientes de su importancia, la cuestión que se plantea es cómo integrar la transversalidad de género en las políticas públicas. Según Fernández (2015), para que el mainstreaming de género se pueda aplicar de forma correcta, es necesario asumir que su incorporación implica “un cambio social y una transformación radical de las políticas públicas (transversalidad, enfoque global)” (p. 334). Así pues, con la intención de aproximarnos al modelo que propone Fernández, se muestra de forma resumida y adaptada al objeto de estudio que nos ocupa, las etapas que llevan a la incorporación o adopción de la estrategia del “mainstreaming”:

2 <https://www.inmujeres.gob.es/areasTematicas/mainstreaming/home.htm>

Figura 1. Etapas para la incorporación de la estrategia de mainstreaming de género



Fuente: Elaboración propia a partir de Fernández (2015, p.356)

Estas cuatro etapas, servirán de referente para afrontar este estudio en el que, atendiendo a este proceso sobre la aplicación de la transversalidad de género, se trazarán el análisis sobre las tendencias globales que se observan en movilidad sostenible, se examinará el marco normativo y de planificación que las articula en el ámbito internacional, europeo y nacional, para, a partir de ahí, contextualizar su concreción en Andalucía (Etapa de incorporación discursiva).

Con esta base, el estudio analizará los instrumentos concretos que se están aplicando en el ámbito de la movilidad sostenible desde una perspectiva de género, centrandose la atención en las estadísticas desagregadas y fuentes de información disponibles en el ámbito de la movilidad sostenible (Etapa de implementación).

Con ello, a partir de la información que ofrezcan estas fuentes se podrá determinar (o no), los resultados derivados de este proceso de integración del género para contribuir a la igualdad en términos de movilidad sostenible, a partir de la información disponible (Etapa de resultados y etapa de impactos).

Es por ello que, una parte del estudio se centrará en la revisión de las principales fuentes que ofrecen datos sobre movilidad sostenible en España y Andalucía. De este modo, a nivel nacional nos centraremos en el estudio de la movilidad a través de "las encuestas domiciliarias de movilidad" (EDM), en sus bases de datos recogidas en el estudio "MOVILIA (2000/2006) y en las que se procuran desde el Instituto Nacional de Estadística (INE). A nivel de Andalucía, los datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) y los correspondientes a Andalucía, ofrecidos por el Observatorio de la Movilidad Metropolitana. El objetivo, será explorar qué tipos de datos están disponibles, de forma agregada y sistematizada.

Posteriormente, atendiendo a las etapas planteadas por Fernández (Figura 1), se repasarán los Planes de movilidad que se realizan en Andalucía: Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y Planes Metropolitanos de Transportes; con objeto de determinar la existencia de "incorporación discursiva de

género” en estos planes, que se diseñan para orientar la movilidad en Andalucía. Asimismo, se realizará un repaso sobre el “proceso de implementación” de instrumentos orientados al análisis y estudio de la demanda del transporte público en Andalucía, todo ello, en busca de actuaciones o resultados de impacto, si los hubiere, en la sociedad andaluza.

Y, finalmente, se abordará el análisis de los resultados a partir de los discursos recogidos mediante entrevistas realizadas a personas expertas, pertenecientes a distintos organismos de la Junta de Andalucía, en cuya labor pueda observarse una relación con la movilidad sostenible; en la que se incluya el género como ejercicio transversal dentro de sus políticas. Esta fuente, complementaria al análisis documental, nos permitirá triangular la información para ver en qué medida este marco normativo, que define el “deber ser”, acaba teniendo su correlato en la interiorización por parte de las instituciones públicas y los principales actores del sistema, en torno a los requerimientos que conlleva, integrar y transversalizar el enfoque de género, y en qué grado se percibe que se esté avanzando hacia la igualdad de oportunidades en materia de movilidad sostenible, convirtiendo estas políticas en oportunidades y verdaderas palancas de cambio.

2.2. Técnicas de investigación y estrategia de triangulación

Para llevar a la práctica este enfoque metodológico del estudio, se ha dispuesto un proceso de investigación, que ha contemplado la triangulación, con objeto de dar validez a los hallazgos, llevando a cabo un acercamiento al objeto de estudio a través de dos estrategias esenciales: análisis documental y entrevistas en profundidad. Esta estrategia ha permitido observar puntos de convergencia entre los marcos normativos y de planificación (“deber ser”, aspectos normativos) y lo que en la práctica se lleva a cabo en la operativa del trabajo de los diferentes centros directivos de la administración (“ser”, aspectos positivos).

Esta aproximación ha partido de una revisión de la literatura especializada orientada a construir el estado del arte en materia de movilidad sostenible y género, acompañada de un estudio de fuentes secundarias disponibles para conocer los datos desagregados por sexo que permitiese construir un diagnóstico sobre movilidad sostenible con perspectiva de género y ofrecer con ello pistas para la mejora de las políticas públicas en esta materia.

Junto a esta labor, el enfoque propuesto se ha complementado con una aproximación cualitativa mediante una serie de entrevistas en profundidad a perfiles expertos y agentes clave que permitiese recabar su grado de conocimientos sobre el objeto de estudio, así como sus percepciones cualitativas y propuestas de mejora.

Entre los principios que contempla esta aproximación metodológica está la integración del enfoque interseccional y del enfoque del grado de urbanización a lo largo del estudio, dado que ambos son fundamentales desde la perspectiva de género. Por un lado, en cuanto al enfoque interseccional, incorporar adecuadamente la perspectiva de género en las políticas de movilidad sostenible requiere tener presente las desigualdades cruzadas existentes en la región, pues las desigualdades que se generan en materia de movilidad sostenible, vienen a superponerse a otras muchas situaciones y contextos en los que ya operan otras desigualdades que afectan especialmente a las mujeres y que llegan a multiplicar situaciones de pobreza o vulnerabilidad. El hecho de residir en zonas rurales o urbanas, la presencia de personas dependientes o el cuidado de los/as hijos/as, la edad o la dependencia funcional son cuestiones que afectan a las mujeres y que deben incorporarse en la consideración del enfoque interseccional. Asimismo, el enfoque del grado de urbanización resulta especialmente relevante en el caso de Andalucía por las grandes diferencias existentes en los contextos rural y urbano.

2.3. Secuencia de investigación: Fases, etapas y tareas para el desarrollo del estudio

Para el desarrollo de este proyecto de investigación se ha contemplado una duración de **6 meses** desde la firma del contrato hasta su entrega final el **15 de noviembre de 2022**.

En este periodo, la investigación se ha articulado en torno a tres grandes fases, cuyo detalle y principales contenidos se exponen a continuación:

Fase 1. Preparación y Plan de trabajo

Este proyecto comienza con la elaboración de un programa de trabajo y la confección del correspondiente **cronograma**, tras la primera reunión con IEHPA, durante el mes de mayo de 2022.

A las dos semanas desde la firma del contrato, se hizo entrega de este **plan detallado del desarrollo previsto de los trabajos** que se establecía en los Términos de Referencia.

Esta fase ha tenido como producto el Plan de trabajo que ha guiado el desarrollo del proyecto, y se desarrolló durante la primera quincena de junio de 2022 (4 semanas desde el inicio), hasta que fue aprobado con la incorporación de los aportes y sugerencias de mejora realizadas desde IEHPA y consideradas de especial interés para lograr el objetivo del estudio.

Asimismo, durante esta fase de preparación se ha llevado a cabo una investigación para la **identificación de bibliografía de interés en materia de movilidad sostenible e integración de género**, así como relativa al marco normativo en el que estas actuaciones se ubican en Andalucía y a los programas presupuestarios que la incorporan. Como resultado de este trabajo preliminar se identificaron gran parte de las **referencias bibliográficas** que integran la bibliografía de este proyecto.

Fase 2. Revisión bibliográfica y trabajo de campo

Tras definir y acordar el enfoque y orientación del trabajo y aprobado el plan detallado de trabajo con su correspondiente cronograma, durante el segundo mes, se dio comienzo al **proceso de análisis documental y revisión bibliográfica** por parte del equipo de trabajo, tanto de referencias de carácter tanto académico, como práctico o programático, emanadas de los principales organismos internacionales, europeos, nacionales y regionales y locales. Esta revisión se extendió durante tres meses (desde el 15 de junio al 15 de septiembre), momento en el que se elaboró un primer documento borrador de contextualización del trabajo (segunda quincena de septiembre).

Concretamente, se ha llevado a cabo el estudio del estado del arte en materia de género y movilidad sostenible en el contexto nacional e internacional, mediante una revisión bibliográfica. Entre estas referencias se han primado aquellas europeas, en tanto en cuanto son el marco normativo en el que debe encuadrar su planificación Andalucía, así como aquellas experiencias y estudios pioneros en la integración del género en las estrategias de movilidad sostenible tanto en el contexto nacional como en el internacional.

Esta aproximación permitió disponer de una primera identificación de experiencias de administraciones y organismos de ámbito internacional que puedan ser referentes y erigirse como buenas prácticas

en el ámbito de la integración de la perspectiva de género en las políticas y actuaciones de movilidad sostenible, desde que se identifican las necesidades y se diseñan las actuaciones e instrumentos correspondientes, pasando por los mecanismos articulados para su ejecución y gestión, hasta en cuanto a la generación de resultados e impactos alcanzados.

Junto a este análisis documental se llevaron a cabo una serie de entrevistas con agentes **clave** que permitieron incorporar una vertiente cualitativa en el diagnóstico de situación, así como incorporar los diferentes puntos de vista de los agentes clave en materia de movilidad sostenible y perspectiva de género en Andalucía.

Durante el mes de junio se realizó la **selección de agentes informantes clave**, la **confección de una agenda de entrevistas**, la **elaboración de guiones de entrevistas**, así como la **contactación, todo ello bajo la coordinación de IEHPA y la Secretaría General de Hacienda** de la Junta de Andalucía.

Durante la primera quincena de julio se comenzó la realización de las primeras entrevistas. Las restantes entrevistas se concentraron en la segunda quincena de julio y en el mes de septiembre.

Entre la selección de perfiles para estas entrevistas se contemplaron personas responsables en las administraciones públicas en la gestión de la movilidad y con competencias en este ámbito; profesionales del ámbito de la movilidad vinculados a la elaboración de los PMUS, así como perfiles vinculados a esta materia desde el Instituto Andaluz de la Mujer (IAM). En el caso del IAM, cabe destacar el interés de su participación por cuanto además de su rol en materia de promoción de la igualdad de oportunidades, integra el Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres, al que se debe dar traslado de las investigaciones en materia de género y movilidad sostenible atendiendo a lo que estipula la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, en su artículo 50.

Junto a estas entrevistas, se incorporó una persona representante de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, y otra del Comisionado para el Cambio Climático y Modelo energético de la Junta de Andalucía. Estos perfiles son especialmente relevantes para aportar interesantes perspectivas por la importancia de la movilidad para las políticas medioambientales y de lucha contra el cambio climático.

En total se realizaron 6 entrevistas, con objeto de recoger información suficiente para el diagnóstico, establecer conclusiones y ofrecer propuestas. La relación de perfiles, entidades y agentes entrevistados ha sido la siguiente:

- Entrevista con la Dirección General de Movilidad
- Entrevistas con la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Entrevista con el Comisionado para el Cambio Climático y Modelo energético
- Entrevista con la Agencia Andaluza de la Energía
- Entrevista con perfiles vinculados a la Red de Consorcios de Transporte
- Entrevista con el IAM

A medida que se fueron realizando las entrevistas, se fue sistematizando y registrando su contenido, para incorporar las visiones de los agentes clave al Documento de trabajo.

Fase 3. Integración de la información, contraste, y redacción de documento final

Finalmente, durante el mes de octubre de 2022, se ha llevado a cabo la **integración del documento del trabajo**, complementando el análisis de fuentes de información secundaria e indicadores cuantitativos identificados, junto al estudio competencial y normativo, y la lectura cualitativa de los actores clave.

Y, finalmente, se llevó a cabo la **edición y maquetación del documento de investigación**, al menos de carácter preliminar a la que llevará a cabo IEHPA para su publicación.

La entrega final del proyecto se produjo el **15 de noviembre de 2022**, atendiendo a los plazos fijados en los términos de referencia. Una vez revisado el trabajo por parte de IEHPA, se acordará una **fecha para su presentación, presencial o telemática**, dentro del primer trimestre del 2023, tal y como se establecía en los Términos de referencia. Para este fin el equipo elaborará una **presentación multimedia con los principales aspectos del trabajo** (*power point* o similar).

Cronograma

Las fases y etapas que ha contemplado el trabajo de investigación para la consecución de los objetivos contemplados en el índice, se presentan sintéticamente en el siguiente cronograma:

Figura 2. Cronograma del estudio: Fases, etapas, tareas y plazos de ejecución

FASES Y TAREAS		Mes																									
		MAYO		JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE			
		Semana	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Fase 1. Lanzamiento del proyecto	Análisis documental																										
	Elaboración de Plan de trabajo																										
Fase 2. Revisión bibliográfica y trabajo de campo	Análisis documental																										
	Elaboración Capítulo 3																										
	Análisis documental																										
	Elaboración Capítulo 4																										
	Entrevistas																										
Fase 3. Integración, contraste y redacción	Análisis de entrevistas																										
	Análisis documental																										
	Elaboración Capítulo 5																										
	Grupo de trabajo de interpretación y validación de conclusiones																										
	Elaboración Capítulo 6																										
Productos																											
Elaboración, edición y maquetación																											
Informe final																											
Presentación multimedia																											

Fuente: Elaboración propia

3

Estado del arte
y perspectivas en
materia de movilidad
sostenible y género

3. Estado del arte y perspectivas en materia de movilidad sostenible y género

3.1. Introducción

Presentar el estado del arte en el ámbito de la consideración del género y la movilidad sostenible plantea la necesidad preliminar de entender bien en qué contexto hay que elaborar este tipo de políticas. La incorporación de la sostenibilidad al concepto de movilidad se ancla en la realidad a la que nos enfrentamos en relación con el cambio climático. Necesitamos cambiar muchas de nuestras políticas para ajustarnos a los límites ambientales del planeta y dar respuesta a los cambios antropocéntricos que estamos generando en nuestro medio ambiente. Así pues, acercarnos a la movilidad sostenible con una perspectiva de género implica necesariamente encuadrarse en los impulsos políticos para afrontar el cambio climático.

El cambio climático está, por fin, emergiendo como un aspecto insoslayable no ya en la elaboración de políticas sino en las preocupaciones de la ciudadanía, cuestiones, lógicamente, que van indefectiblemente unidas. Junto a las preocupaciones ecológicas se plantean importantes cuestiones sociales, ya que la crisis climática está poniendo de manifiesto la vulnerabilidad de nuestras sociedades, las debilidades de nuestros sistemas sociales y sanitarios, así como desigualdades profundamente arraigadas. Sin lugar a dudas, lo que hemos vivido recientemente con la crisis de la COVID-19 ha contribuido a incrementar la percepción que tenemos sobre cómo nuestras sociedades y modelos económicos están incidiendo sobre bienes públicos globales, como ha sido el caso de la salud.

En este contexto, observamos de manera recurrente como muchas crisis recaen desproporcionadamente sobre los hombros de las mujeres. Además, en medio de la crisis ecológica, las mujeres se enfrentan a una mayor vulnerabilidad, debido a sus diferentes roles sociales, estatus, recursos y poder. Es decir, a todas estas situaciones ya de por sí complejas, en las mujeres se añade la dificultad que se deriva de los roles de género que imperan en la sociedad y que conllevan importantes consecuencias en todas las esferas, tanto social, como económica o ambiental.

El estudio “A Feminist European Green Deal: Towards an Ecological and Gender Just Transition”³, publicado en 2022 por el Friedrich-Ebert-Stiftung, se hace eco de esta realidad, y señala que el cambio climático

3 El estudio “Un pacto verde europeo feminista: Hacia una Transición Justa Ecológica y de Género” ha sido publicado por el Friedrich-Ebert-Stiftung en colaboración con *Women Engage for a Common Future (WECF)* y *The European Environmental Bureau (EEB)*. “Este informe utiliza un análisis interseccional ecofeminista para identificar brechas en tres áreas clave de la formulación de políticas del Pacto Verde Europeo: energía, transporte y agricultura. Incorpora recomendaciones sobre cómo las políticas de la Unión Europea que buscan reducir las emisiones de carbono deben pasar de ser ciegas al género a ser políticas transformadoras de género para cumplir mejor los objetivos climáticos y de igualdad”. En línea: <https://eeb.org/>

y sus consecuencias ambientales, sociales y económicas tienen impactos dispares en hombres y mujeres, y ello, indica que está relacionado con los roles de género socialmente construidos y las relaciones de poder subyacentes, en las que viven hombres y mujeres. Junto a ello, otra afirmación que hace este y otros estudios similares es que los hombres y las mujeres contribuyen de forma diferente a las presiones medioambientales, en tanto en cuanto su posicionamiento personal hacia el cambio climático y sus consecuencias es distinto.

En definitiva, la confluencia de roles de género y los valores morales en torno a la sostenibilidad conlleva consecuencias claras sobre la huella ambiental de nuestra sociedad. Y todo ello justifica que, cuando abordamos la cuestión de la sostenibilidad desde la óptica ambiental y social, la primera mirada deba dirigirse a la dimensión de género.

Debemos añadir, además, que la cuestión ambiental y social es consecuencia y, a veces, causa del pilar económico. Así, en cuestión de pobreza, contemplar la dimensión de género es un planteamiento esencial, en el que la evidencia acumulada no deja lugar a dudas.

La movilidad sostenible, en este contexto, se entiende desde su orientación a proveer utilidades que conjuguen con el respeto al planeta. No es simplemente una cuestión cuantitativa de costes, beneficios o uso del tiempo, sino que debe afrontar procesos sociales, económicos y ambientales con los que está relacionada indefectiblemente.

De esta forma, procesos como la gentrificación y sus consecuencias sobre la movilidad urbana, el uso del automóvil particular, utilizado para realizar la mayoría de los desplazamientos, o la congestión del tráfico y la consiguiente contaminación ambiental, han motivado que desde Europa se trace “la hoja de ruta hacia un espacio único de transporte”⁴.

En esta hoja de ruta europea no sólo se muestra la insostenibilidad del sistema de transporte, tal como se encuentra concebido, sino que se plantean medidas y se marcan objetivos encaminados a la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles mediante la utilización de modos de transportes eficientes que reduzcan el impacto ambiental teniendo presente el impacto social.

En definitiva, el modelo de movilidad sostenible implica un cambio global de pensamiento referido a los hábitos de movilidad de las personas, pero también de modos de transporte y estructuras viales, lo cual lleva, como primera aproximación, a considerar que la inclusión del género en esta política es esencial, ya que los roles de género condicionan necesidades, actitudes y percepciones de las personas respecto a la movilidad.

Aunque, como veremos brevemente a continuación, la literatura científica identifica claramente patrones diferentes de movilidad entre hombres y mujeres asociados a sus roles sociales, estos datos no forman parte sustancial de la organización de los sistemas de transporte. Cuando la accesibilidad de todos los usuarios de estos sistemas se posicione como elemento clave, cuando la persona esté en el centro de este enfoque, la integración del género será una dimensión sustancial en la formulación de políticas en estos ámbitos.

4 Libro blanco del transporte. Dirección General de Movilidad y Transporte. Comisión Europea. <http://istas.net/descargas/Libro%20Blanco%20del%20transporte.pdf>

3.2. El concepto de Movilidad de los cuidados

Antes de adentrarse en el análisis de las evidencias disponibles, es necesario hacer una mención expresa al concepto de la “movilidad de los cuidados”, como un componente estratégico cuando se pretende analizar y comprender la movilidad sostenible desde una perspectiva de género.

Aunque vienen produciéndose en el mundo académico grandes avances en el análisis del género, aún no se han desplegado corrientes específicas centradas en unir roles sociales y patrones de movilidad.

La movilidad de los cuidados es, probablemente, el espacio científico que más está influyendo en la elaboración de las políticas de movilidad sostenible desde una perspectiva de género.

Esta rama de investigación parte de la premisa de que la movilidad de las mujeres está influida por:

- La accesibilidad o grado de dificultad para llegar a un lugar medido en distancia y tiempo.
- La seguridad o cómo no sentirse amenazadas en espacios mal cuidados, oscuros o sucios, unido a los comportamientos sociales en el transporte público.
- Los roles de género, que hacen que la movilidad tenga una doble carga de trabajo para las mujeres: como empleadas remuneradas y como gestoras de los cuidados, tanto en el propio hogar como en el de sus entornos.

Los espacios de análisis de género en torno a la “movilidad de los cuidados” surgen en 2009 impulsados por Inés Sánchez de Madariaga (Sánchez de Madariaga, 2009), y en ellos se reconoce la necesidad de evaluar y hacer visibles los desplazamientos asociados con el trabajo del cuidado, entendiendo este como aquel trabajo no remunerado realizado por adultos, destinado a los niños u otras personas dependientes, incluyendo el relacionado con el mantenimiento del hogar.

Así pues, esta aproximación a la movilidad se adentra en el análisis de motivos de viaje como acompañar a menores al colegio, a sus actividades extraescolares, al médico, hacer la compra alimenticia o compras ligadas a la gestión de la familia y la casa, visitar y acompañar personas dependientes, enfermas o mayores, etc.

Como se apunta en el estudio “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte” (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020), estas actividades del cuidado, en su mayoría no remuneradas, “implican viajar a lugares específicos de la ciudad, a horas específicas del día, utilizando los sistemas de transporte disponibles, bajo ciertas condiciones de precio, ergonomía y seguridad. Es importante destacar que, para muchas personas, además, deben combinarse y compatibilizarse con el empleo remunerado. Los viajes que implican todas estas actividades pueden ser bastante difíciles, largos y complicados”.

Tal y como destaca el estudio referido “la falta de medios de transporte adecuados, en combinación con la localización de los equipamientos y lugares donde se realizan las tareas de cuidado, puede implicar limitaciones significativas en las vidas de las personas, incluso obligar a las personas a trabajar a tiempo parcial, a disponer de poco tiempo libre personal, o tener que renunciar completamente a trabajar en un empleo remunerado” (Sánchez de Madariaga, y Zucchini, 2020).

Desde la perspectiva de la movilidad de los cuidados hay que considerar la movilidad desde la propia concepción del urbanismo. La actual configuración de las ciudades y el uso del suelo repartido en áreas productivas y/o de servicios y en áreas residenciales, responden principalmente a un patrón conceptual masculino, donde la persona tiene como principal experiencia vital el trabajo y el descanso, no entrando en esta óptica la consideración de las responsabilidades del cuidado. Si atendemos al área residencial desde una visión de género, podemos decir que no son áreas de descanso principalmente sino el área donde se desarrollan los trabajos no remunerados asociados al cuidado.

La disponibilidad de datos y cómo estos se incorporan a los análisis conforman otra de las cuestiones situadas en el foco de interés por esta rama de la investigación académica.

De esta forma, se insiste en la necesidad de incorporar datos etnográficos para comprender los patrones de movilidad. Uno de los aspectos que no suele venir reflejados en los datos es que las personas valoren más el poder atender a los cuidados que la asistencia al empleo, en relación con la elección del lugar de residencia. En esta línea de pensamiento, las políticas de transporte están supeditadas a todo lo relacionado con el aspecto económico pecuniario dejando de lado los trabajos remunerados, introduciendo de esta manera en la planificación un claro sesgo masculino.

En definitiva, el campo de análisis de la movilidad de los cuidados ofrece herramientas y metodologías, desde la reflexión de los usos del suelo hasta la planificación del transporte, pasando por cómo recopilar los datos, que incorporan e integran el género en todo lo relacionado con la movilidad sostenible.

3.3. Qué nos dicen los principales datos: un recorrido por los estudios y evidencias

La revisión documental de datos que contextualicen la realidad de la consideración del género en la movilidad sostenible es un ámbito de estudio que consta de innumerables referencias, lo cual nos muestra claramente que el diagnóstico de las necesidades se encuentra bien sustentado y analizado, al menos en sus dimensiones básicas.

Como venimos apuntando, para aproximarnos a los determinantes que condicionan el análisis del género en la movilidad sostenible hay que contextualizar esta cuestión en el ámbito del cambio climático y de la descarbonización del transporte.

En este sentido, la literatura científica nos muestra que:

- Los hombres provocan mayores emisiones de CO₂, sobre todo por el mayor consumo de combustible y carne, incluso cuando hombres y mujeres gastan cantidades similares de dinero.
- Las mujeres tienen mayores niveles de socialización, mostrados en una mayor preocupación por los demás y una mayor propensión a adoptar comportamientos medioambientales.
- Las mujeres siguen estando infrarrepresentadas en las negociaciones internacionales sobre el clima, en la elaboración de políticas y en la toma de decisiones de las empresas sobre la transición a la neutralidad del carbono.

Los dos últimos aspectos podemos además ligarlos a la toma de decisiones públicas. En un reciente estudio a escala europea (Medir et al., 2022), se han identificado claros patrones distintos de comportamientos entre hombres y mujeres, cuando desarrollan el rol de decisores locales (alcaldías) en Europa:

- Las mujeres tienden a asignar mayor importancia (prioridad) a los temas sociales y ambientales. De entre 9 desafíos que se plantearon a los 2.600 alcaldes y alcaldesas encuestados, las mujeres eran clara mayoría en los retos centrados en cuestiones sociales, económicas, de aplicación de la ley y medioambientales (Medir et al., 2022).

El Foro Internacional del Transporte (ITF) de la OCDE, ha publicado en septiembre de 2022 un informe específico donde expone la evidencia más reciente sobre género en el contexto de los objetivos de descarbonización del sector del transporte: "Gender Equality and the Role of Women in Decarbonising Transport"⁵.

En este informe se señala que la igualdad de género, el transporte y el cambio climático han sido tratados como problemas separados que deben abordarse con enfoques diferentes. Sin embargo, en una política de movilidad sostenible, sustentada sobre patrones humanos de comportamiento, no se puede obviar la dimensión de género.

Este mismo Informe destaca que en el contexto actual de movilidad sostenible, que tiene en la descarbonización del transporte uno de sus pilares de actuación, las mejoras de la integración del género pueden contribuir a optimizar la sostenibilidad general del sector al garantizar que los modos sostenibles sean atractivos para todos (ITF, 2022). A pesar de ello, el informe concluye que aún no se han evaluado sistemáticamente los nexos género-transporte-clima en las decisiones políticas y empresariales del sector del transporte en todo el mundo (ITF, 2022).

En este contexto, es innegable que el transporte y la movilidad no son neutrales en cuanto al género, como bien recoge el Green Paper 2021 Gender and Smart Mobility (Ramboll Smart Mobility, 2021), coincidiendo con lo que señala el Foro Internacional del Transporte de la OCDE: "el género es uno de los factores más determinantes a la hora de la elección del transporte", por encima incluso de otros como la edad o los ingresos⁶.

Si al inicio del epígrafe se referenciaban algunos de los vínculos directos que se aprecian cuando se analiza el cambio climático, en general, con la perspectiva de género (emisiones de CO₂, socialización o representación económica y social), no debe extrañar que cuando se ciñe el análisis al sector del transporte y al estudio de la movilidad, estos efectos se vean acrecentados, máxime si se tienen en cuenta los diferentes patrones de uso expuestos, asociados a los diferentes roles sociales y condicionantes económicos que enfrentan las mujeres.

- El uso de CO₂ y energía per cápita relacionado con el transporte es mayor en el caso de los hombres que en las mujeres, debido, como señala el Paper 3 Gender SUM4All7, a su mayor uso del transporte motorizado y a las mayores distancias recorridas.

5 El estudio examina los vínculos entre igualdad de género, transporte y cambio climático como base para orientar las políticas hacia la igualdad de género y hacia los objetivos de descarbonización del transporte para 2050. Se basa en entrevistas en profundidad con personas expertas en la materia, ofrece recomendaciones en cuatro dimensiones (desarrollo de capacidades, participación, implementación y monitoreo) y sintetiza buenas prácticas existentes. <https://www.itf-oecd.org/address-gender-bias-transport-meet-climate-targets-says-new-itf-report-fia-foundation>

6 <https://transportpolicymatters.org/2020/02/06/gender-is-one-of-the-most-robust-determinants-of-transport-choice/>

7 <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/229591571411011551-0090022019/original/GenderGlobalRoadmapofAction.pdf>

- Los hombres consumen entre un 70 y un 80% más de energía para el transporte que las mujeres en países como Alemania y Noruega, proporciones que se elevan al 100 por ciento más en Suecia, y al 350 por ciento más en Grecia, como ilustran los datos del estudio *Comparing energy use by gender, age and income in four European countries*⁸.

Descendiendo a cuestiones de diagnóstico en torno a la integración del género en el transporte y la movilidad sostenible, encontramos que los análisis se centran en cuatro aspectos:

- Mujeres como usuarias
- Mujeres como trabajadoras
- El impacto de género de las infraestructuras de transporte
- Mujeres como tomadoras de decisiones

Cuando nos aproximamos a cómo está considerada la mujer en el sector de la movilidad, podemos identificar que existen desigualdades relacionadas con el género en varios aspectos del sector. El Instituto Europeo de Igualdad de Género, en su Informe "Género en el transporte", señala como las principales desigualdades de género que se producen en el sector del Transporte a las siguientes:

- **Vacíos en el acceso a las infraestructuras de servicios de transporte.** Tal y como señala el citado Informe, la literatura sobre género y transporte muestra que los sistemas de transporte existentes no están orientados a las necesidades de las mujeres. La mayoría de los sistemas de transporte del mundo están orientados a las necesidades de desplazamiento de los hombres⁹.
- **Segregación en el mercado laboral del sector.** A pesar del aumento de la participación de las mujeres en el mercado de trabajo en todos los sectores, el sector del transporte sigue siendo uno de los más desiguales en cuanto a la participación de la mujer. En el contexto de la UE apenas alcanza el 22%. Además, es un mercado segregado donde predominan los hombres como conductores/pilotos u ocupaciones con carga física, mientras que las mujeres predominan en los puestos de trabajo relacionados con los servicios y la administración
- **Ausencia de la mujer en la toma de decisiones.** Los hombres siguen predominando en la toma de decisiones en el sector del transporte. Según el Estudio "El empleo de las mujeres en el sector del transporte público urbano"¹⁰ la proporción de mujeres en los consejos de administración es inferior al 20%. Hay una participación desequilibrada de mujeres y hombres en la planificación y en la toma de decisiones de las políticas.

La escasa representación de las mujeres entre los responsables de la toma de decisiones investigadores, planificadores, ingenieros y diseñadores en muchos sectores como la ciencia, la medicina, la ingeniería y la tecnología, junto con el sesgo inconsciente hacia el hombre medio, son algunas de las razones por las que la neutralidad de género y la "planificación para todos" benefician más a los hombres que a las mujeres" (Ramboll Smart Mobility, 2021)

- **Violencia contra las mujeres en el transporte.** Los servicios de transporte público a menudo no cumplen con las medidas de calidad, seguridad y comodidad que requieren los diferentes grupos destinatarios, como las mujeres, las personas con discapacidad, personas ancianas, los niños y

8 <https://www.compromisorse.com/upload/noticias/001/1560/foir2800.pdf>

9 <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf>.

10 <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/WISE-II-Brochure-English.pdf>

las niñas¹¹. Concretamente, en lo que respecta a la seguridad hay que considerar que las mujeres están más expuestas que los hombres a la violencia cuando utilizan medios de transporte como autobuses o taxis, lo que limita la movilidad de las mujeres y su uso, independiente de algunas de las soluciones de movilidad.

Consecuencia de estas desigualdades encontramos que los hábitos de mujeres y hombres frente a la movilidad son distintos. El Green Paper 2021 Gender and Smart Mobility (Ramboll Smart Mobility, 2021), aporta evidencias en sus investigaciones estadísticas en las ciudades de Helsinki, Oslo, Estocolmo, Copenhague, Delhi y Singapur:

- Las mujeres caminan más que los hombres.
- Las mujeres usan el autobús y el metro significativamente más que los hombres.
- Los hombres conducen automóviles significativamente más que las mujeres.
- Las mujeres son significativamente más pasajeras en un automóvil.
- Los hombres andan en bicicleta significativamente más que las mujeres.
- Los hombres manejan motocicletas significativamente más que mujeres.
- Los hombres usan nuevos servicios de movilidad más que las mujeres.

Como señala el citado Estudio, las mujeres siguen asumiendo la mayoría de las funciones de cuidado, domésticas, de crianza de los hijos y de la comunidad como parte de su trabajo diario no remunerado, y estas funciones determinan lógicamente en gran medida estos comportamientos de viaje.

Además, el estudio Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies¹², señala que las mujeres suelen tener horarios más complicados de forma que realizan más viajes al día, con dos puntos o más de origen y destino y en mayor medida en las horas punta.

Las mujeres tienden a hacer lo que se denomina “tripchaining”, que se refiere a la conexión de múltiples actividades con múltiples destinos (Allen et al., 2018). El hecho de que las mujeres sigan realizando la mayor parte del trabajo de cuidados no remunerado, como recoger a los niños, cuidar a los mayores y hacer la compra de alimentos, ayuda a explicar este fenómeno. Por otro lado, también ayuda a explicarlo que es más probable que las mujeres trabajen a tiempo parcial, y muy a menudo como trabajadoras domésticas informales (Allen et al., 2018).

Como resultado de estas complejas circunstancias cotidianas las mujeres son más propensas que los hombres a realizar viajes más cortos y frecuentes; a viajar acompañadas de niños u otros miembros de la familia; a combinar diferentes modos de viaje en un mismo trayecto y a viajar durante las horas valle.

Sin embargo, el transporte público, que utilizan más mujeres que hombres, no facilita el encadenamiento de viajes. En este sentido, como fórmula a seguir por las personas encargadas de la planificación del transporte, para que los servicios de transporte público se adecuen a las necesidades que mujeres y hombres tienen de movilidad, podrían tender a una programación en la que se contemplasen más servicios o una mayor frecuencia en horas valle, posibilitando así, el enlace y los transbordos multimodales. En consecuencia, esta fórmula facilitaría a la mujer, la sincronización con sus horarios de empleo.

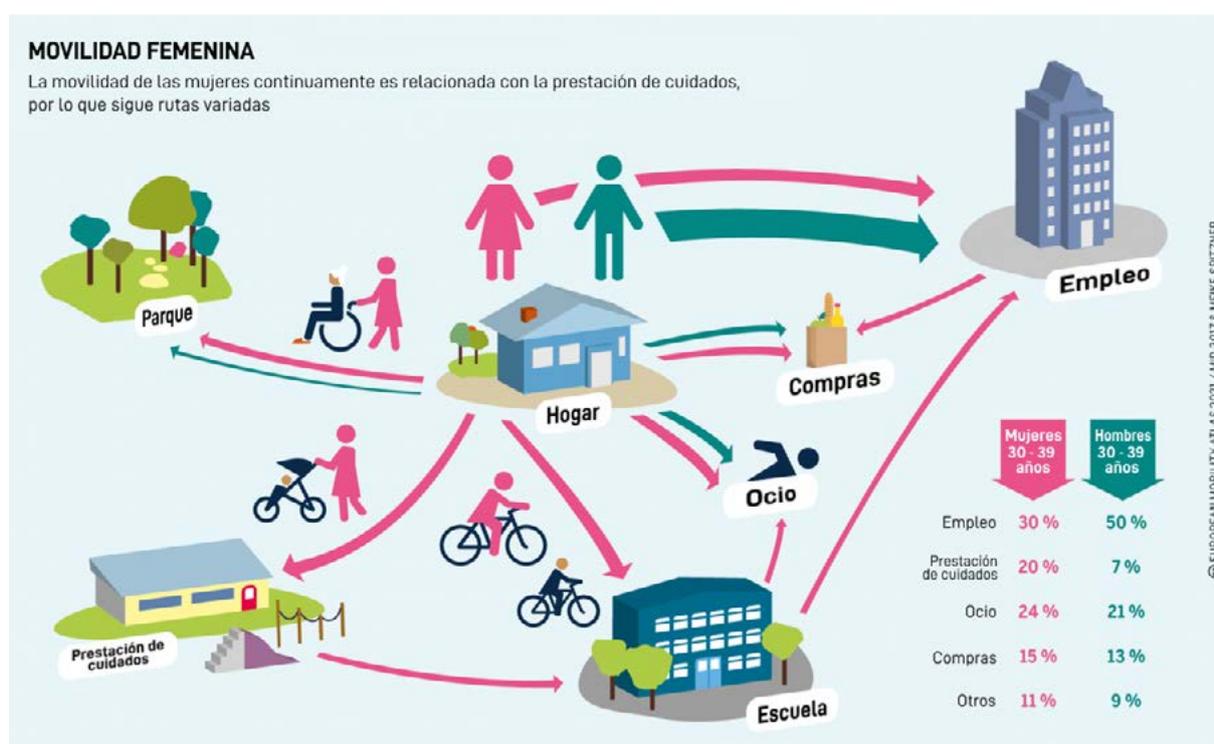
11 http://www.civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf

12 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf>

Como señala el estudio del ITF, “las diferencias en el comportamiento de viaje según el género influirán en la eficiencia y la eficacia de las estrategias de gestión de la demanda de transporte, como las políticas fiscales que incluyen la tarificación de las carreteras y los aparcamientos, el impuesto sobre el combustible y las subvenciones a las tarifas del transporte público, o los programas que fomenten el transporte no motorizado” (ITF, 2018).

A modo de resumen, el Atlas europeo de la movilidad¹³ muestra una imagen clarificadora de los principales patrones femeninos de movilidad:

Figura 3. Patrones de movilidad de las mujeres según el Atlas Europeo de la Movilidad 2021



Fuente: Imagen tomada de “Mujeres en movimiento: Movilidad sostenible y género” <https://mx.boell.org/es/2021/03/24/mujeres-en-movimiento-movilidad-sostenible-y-genero>

Finalmente, encontramos un importante y actualizado resumen de datos y diagnóstico en el estudio Women and transport¹⁴, elaborado en 2021 para el Parlamento Europeo. En este estudio se ha realizado un análisis exhaustivo de los datos existentes en el ámbito europeo. Como una de las principales conclusiones está precisamente la ausencia de datos. Actualmente, no existe ninguna encuesta periódica específica a escala de la UE sobre la movilidad de los ciudadanos de la Unión Europea realizada por las oficinas nacionales de estadística de los Estados miembros de la UE y coordinada por Eurostat.

En 2020 se publicó un número especial del Eurobarómetro sobre movilidad y transporte que abarca todos los Estados miembros de la UE, seguido de otro número especial sobre conducción conectada y

13 https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-12/AtlasMovilidadUE2021_FINAL_WEB.pdf

14 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf)

automatizada, ambos referidos a datos recogidos en 2019¹⁵. En el citado estudio se ha trabajado con estos últimos datos disponibles, siendo un documento fundamental para poder contextualizar los patrones de comportamiento de género en la movilidad sostenible¹⁶. La encuesta del Eurobarómetro publicada en 2020 incluye interesantes resultados desglosados por sexo sobre las modalidades de transporte, aunque estos resultados solo están disponibles como medias de la Unión Europea, siendo éste probablemente casi el hallazgo más relevante: El análisis de género solo pudo realizarse a nivel de la UE y no a nivel de los Estados miembros ya que los datos disponibles públicamente, no permiten dicho análisis.

Del análisis de estas dos fuentes estadísticas, el estudio ofrece las siguientes principales conclusiones:

- Las mujeres de la UE prefieren caminar, utilizar el transporte público urbano y los trenes no urbanos, mientras que los hombres de la UE eligen más a menudo los medios de transporte individuales, incluidos los coches, las bicicletas, los ciclomotores y los scooters. Cuando optan por el coche, las mujeres son más propensas que los hombres a utilizar vehículos de propiedad privada.
- Las mujeres tienen menos alternativas que los hombres a la hora de elegir sus medios de transporte, principalmente porque se centran más en la frecuencia del servicio y el medio ambiente, mientras que a los hombres les importa más la privacidad, la comodidad y el precio.
- La automatización y la conectividad (así como los servicios de movilidad compartida), son acogidas con más entusiasmo por los hombres.

Es interesante cómo el estudio “Women and transport” hace referencia al concepto de movilidad de los cuidados, abordado anteriormente en este informe. Concretamente, señala que la movilidad de los cuidados es un concepto elaborado por los estudiosos para identificar las diferencias de género en el uso de los medios de transporte debido a las actividades de cuidado, de las que las mujeres siguen siendo las principales responsables. Los datos de los estudios realizados en los Estados miembros de la UE y resumidos en este informe apuntan a las diferencias de género en el tipo de viajes diarios realizados. Los hombres viajan más a menudo por motivos personales, incluido el ocio, mientras que las mujeres lo hacen más a menudo por actividades de cuidado.

En línea también con aspectos ya apuntados, el estudio hace hincapié en que el transporte es un factor que refuerza la pobreza y la exclusión social, de ahí que los estudiosos hayan desarrollado el concepto de “pobreza de transporte”. El análisis de los datos realizado en el estudio muestra que las mujeres en situación de pobreza a menudo sufren una doble desventaja en la intersección del género y otras condiciones de vulnerabilidad, por lo tanto, las políticas sobre accesibilidad deberían tener en cuenta sus situaciones específicas.

Este estudio también incorpora en su análisis la cuestión de la seguridad, identificando el alto riesgo de su acoso sexual en el transporte público, así como la escasa atención a la fisiología femenina a la hora de diseñar la ergonomía de los vehículos y sus sistemas de seguridad.

Queda claro que los datos confirman que las mujeres presentan actualmente hábitos de movilidad sostenible, entre ellos, altos niveles de uso del transporte público y de desplazamientos a pie. No obstante, hay que situar en el primer nivel de análisis que la pobreza está claramente asociada a las cuestiones de movilidad sostenible y género, en tanto que las mujeres atesoran mayores tasas de pobreza en el mundo y la pobreza es un limitante obvio en el acceso a las alternativas de movilidad.

15 https://data.europa.eu/data/datasets/s2226_92_1_495_eng?locale=es

16 En este informe se ofrece un resumen de las principales conclusiones, pero ofrece información detallada para incluir en diagnósticos relacionados con género y movilidad sostenible.

Es importante destacar también que en los últimos lustros vienen aumentando los hogares encabezados por mujeres, tanto en zonas rurales como en zonas urbanas, siendo una tendencia relativamente consistente en todo el planeta. Los estudios que analizan esta cuestión destacan que las mujeres (solteras, casadas o viudas) con niñas y niños pequeños, tienen más probabilidades de ser pobres que hogares similares con padres solos con hijos pequeños (SuM4All, 2019).

Estas limitaciones de la movilidad, derivadas del acceso al transporte, condicionan el acceso individual de las mujeres a servicios públicos como la educación o la sanidad, así como el acceso al sector productivo. Estos aspectos tienen implicaciones para la transferencia intergeneracional de la pobreza o la generación de riqueza y activos.

En línea con lo anterior, atendiendo a la cuestión económica, una de las tendencias que se vienen observando, es el aumento del número de mujeres conductoras, en los países desarrollados. Cada vez más mujeres obtienen el permiso de conducir, llegando, en algunos casos, a superar al de los hombres. Igualmente, se detecta que se está produciendo un rápido aumento de la presencia de las mujeres en lo que se conoce como *Transport Network Companies* (TNC), empresas que ofrecen el uso individual o compartido de medios de locomoción.

Otra cuestión relevante es la irrupción de la tecnología, sus roles de género asociados y cómo indudablemente esto afectará a los patrones de movilidad. En esta línea, el Estudio "She moves: women's issues in transportation"¹⁷ de la Dirección General para la Movilidad y el Transporte de la Comisión Europea, publicado en 2014, señala que la universalización del uso de los teléfonos móviles está permitiendo a mujeres de bajos ingresos organizarse en pequeños grupos para utilizar los taxis y otros servicios privados en lugar del transporte público, buscando, a pesar de tener que pagar algo más, la seguridad del transporte puerta a puerta y, además, en grupo. Esta tendencia debemos interpretarla en parte como una consecuencia de la ausencia de respuestas de la movilidad pública a sus necesidades.

Figura 4. Tendencias de movilidad en la Generación Y

El Estudio *She moves: Women's Issues in Transportation* incorpora una interesante tendencia en torno a las nuevas generaciones. La generación Y de jóvenes adultos está rompiendo con los patrones de movilidad y desplazamiento establecidos. En la última década, el predominio del coche privado ha disminuido en la movilidad de este grupo de edad en los países industrializados (Reino Unido, Estados Unidos, Francia, Japón, Alemania, Noruega, Canadá, Dinamarca). Los hombres jóvenes conducen menos y obtienen el carné de conducir más tarde, mientras que las mujeres jóvenes utilizan más el coche privado y obtienen el carné de conducir mucho antes que los hombres del mismo grupo de edad.

Un factor clave en la reducción del uso del coche está relacionado con el estilo de vida de la generación Y. Los jóvenes permanecen más tiempo en la educación a tiempo completo y se incorporan más tarde al mercado laboral, viven más tiempo con sus padres, se convierten en padres más tarde, y un mayor número de ellos, especialmente las mujeres, viven en ciudades. Además, el transporte público ha seguido evolucionando en términos de comodidad, velocidad y coste, incluyendo los trenes de alta velocidad, los viajes aéreos de menor coste y la reducción de los costes de viaje para los estudiantes.

Fuente: *European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport DG MOVE (2014)*.

17 <https://data.europa.eu/doi/10.2832/62974>

En relación con los datos hay que reseñar que, como se ha expuesto, no permiten una medición adecuada de los viajes relacionados con cuestiones identificadas como eminentemente femeninas, como los cuidados. El análisis realizado por Sánchez de Madariaga y Zucchini (2020) sobre las principales encuestas de transporte realizadas en España (concretamente, la encuesta MOVILIA, del Ministerio de Fomento, dos encuestas de la Generalitat de Catalunya y una del Consorcio de Transporte de Madrid) “muestra los sesgos de género más frecuentes en la forma en la que se recopilan, interpretan, analizan y representan los datos. Estas encuestas analizadas en este estudio no tienen en cuenta los viajes cortos a pie de menos de 1 km o 15 minutos, como tampoco tienen en consideración los viajes encadenados. Los viajes relacionados con el cuidado están ocultados bajo otras categorías como “visitar, pasear, tiempo libre, acompañar u otros” (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020, p.91).

Esta orientación de los estudios y encuestas, que se abordará con más detalle para Andalucía en un capítulo siguiente, hace que sea absolutamente necesario desplegar actuaciones en el marco de la recopilación de información y el origen de las fuentes de datos que permitan mejorar la toma de datos, pues será lo que permita mejorar el conocimiento y, en última instancia, mejorar la toma de decisiones para unas políticas de movilidad sostenible que integren la perspectiva de género desde su diagnóstico hasta sus objetivo, medidas y mecanismos de gestión y evaluación.

A pesar de coincidir en esta cuestión multitud de diagnósticos, resulta paradigmático que la integración de la perspectiva de género no se incluya sistemáticamente en la planificación del transporte y la movilidad. Y ello, muy a pesar, de las directrices que hoy día establece el marco normativo y de planificación en materia de igualdad de oportunidades tanto a escala europea, como nacional, regional y local.

Aunque se atisban ciertos cambios, al menos en sus orientaciones más macro, la planificación urbanística se centra en torno a los dos grandes patrones tradicionales: el habitar y el trabajar. Con el primero, se interpretan los espacios residenciales y las viviendas y con el segundo se articulan las soluciones de movilidad para el empleo y las actividades económicas.

En definitiva, entender los patrones de transporte y la movilidad es fundamental para el desarrollo de políticas basadas en la evidencia y sensibles al género. Las políticas de transporte sensibles al género que sirven a hombres y mujeres por igual y que se centren en evitar perpetuar desigualdades tienen que basarse en el conocimiento y la comprensión de los determinantes de la movilidad.

En este cometido, como aquí se ha expuesto, resulta ineludible contar con un análisis de datos desagregados por sexo que contemple el análisis de género influido por factores socioeconómicos, como los ingresos, la situación familiar y el empleo, así como la conjunción con aspectos etnográficos, para sentar las bases de una política de transporte con base científica que tenga en cuenta las diferencias de género y promueva, con determinación y sin ambigüedades, la igualdad de oportunidades.

4

Marco normativo
y de planificación
a escala internacional,
europea y nacional

4. Marco normativo y de planificación a escala internacional, europea y nacional

4.1. El contexto internacional

Las políticas públicas no son ajenas a las grandes tendencias que se han ido exponiendo en cuanto a movilidad sostenible se refiere y sobre la amplia evidencia generada sobre sus muchos vínculos e interdependencias con las cuestiones de género. No son escasas las referencias internacionales y europeas en torno a la consideración de la cuestión de género en el cambio climático, en general, y en la movilidad sostenible, en particular.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) y la Agenda 2030, colocan a la movilidad sostenible como uno de los vectores fundamentales para las transformaciones necesarias. A modo de ejemplo:

- Las cadenas logísticas eficientes en la agricultura garantizan el acceso al mercado y a alimentos asequibles (ODS 2).
- La industria del transporte es uno de los principales causantes de la contaminación del aire en nuestras ciudades, lo que provoca muertes prematuras y enfermedades (ODS 3).
- Una infraestructura de transporte bien desarrollada puede unir las áreas urbanas y rurales y crear un acceso más equitativo a oportunidades como empleos, educación y servicios (ODS 10).
- Los sistemas de transporte actuales están degradando los ecosistemas terrestres (ODS 15).

Trabajar por la movilidad sostenible implica considerar la transición energética, la innovación en infraestructuras, los efectos en el cambio climático o el desarrollo territorial, en los ámbitos más físicos de la Agenda 2030, y la educación, la seguridad o el género, en sus aspectos más sociales.

Estamos ante una aproximación pensando en la interseccionalidad y la relación con otros ámbitos económicos, sociales y ambientales, en la línea de análisis que requiere el género.

La Conferencia de Naciones Unidas contra el Cambio Climático (UNFCC por sus siglas en inglés), nos indica que las mujeres suelen enfrentarse a mayores riesgos y cargas por los impactos del cambio climático en situaciones de pobreza, y la mayoría de los pobres del mundo son mujeres. La desigual participación de las mujeres en los procesos de toma de decisiones y en los mercados de trabajo agrava las desigualdades y a menudo impide, que las mujeres contribuyan plenamente a la planificación, la elaboración de políticas y la ejecución relacionadas con el clima.

Consecuencia de ello, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), espacio de acuerdos al más alto nivel mundial (197 países han ratificado sus acuerdos), reconoce la importancia de involucrar a mujeres y hombres por igual en los procesos de la CMNUCC y en el desarrollo y la aplicación de políticas climáticas nacionales que tengan en cuenta el género. Las Conferencias de las Partes (COP) así vienen reflejándolo, de hecho, en los últimos años.

Concretamente, vinculado a la CMNUCC encontramos al Grupo de Mujeres y Género (WGC), creado con el objetivo de formalizar la voz de las organizaciones de la sociedad civil de mujeres y de género, presentes y regularmente activas en los procesos de la CMNUCC. El Grupo Constituyente se basa en los compromisos globales con la igualdad de género y los derechos de las mujeres, especialmente en lo que se refiere al cambio climático, y hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los compromisos relacionados y las Convenciones de Río, como suelen denominarse.

Figura 5. Grupo de Mujeres y Género (WGC) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC): hitos clave en su evolución

- 2009:** Fundada como circunscripción observadora de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)
- 2011:** Se le concede el estatus de circunscripción observadora de pleno derecho
- 2015:** Lanzamiento del programa de premios a las soluciones climáticas justas desde el punto de vista del género
- 2022:** Reúne a 34 organizaciones miembros (con acreditación oficial ante la CMNUCC), además de contar con una red de defensa alojada de más de 600 grupos e individuos

El más famoso de los encuentros de la CMNUCC, conocido como “Acuerdo de París” emanado de la COP21 (2015), señala en su preámbulo que “reconociendo que el cambio climático es una preocupación común de la humanidad, las Partes deberían, al tomar medidas para abordar el cambio climático, respetar, promover y considerar sus respectivas obligaciones en materia de derechos humanos, el derecho a la salud, los derechos de los pueblos indígenas, las comunidades locales, los migrantes, los niños, las personas con discapacidad y las personas en situaciones vulnerables y el derecho al desarrollo, así **como la igualdad de género, el empoderamiento de la mujer** y la equidad intergeneracional”.

Este reconocimiento viene antecedido por los esfuerzos realizados en la COP20 (2014) en el denominado Programa de trabajo de Lima reforzado en materia de género y su plasmación en la COP23 (2017) en el Plan de Acción y Género¹⁸. Este Plan apuesta por 5 áreas de trabajo:

- A. Creación de capacidades, gestión del conocimiento y comunicación
- B. Equilibrio de género, participación y liderazgo de las mujeres
- C. Coherencia
- D. Ejecución con perspectiva de género y medios de ejecución
- E. Seguimiento e informes

18 <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/docs/2017/sbi/spa/l29s.pdf>

Esta estructura, ubicada en el máximo nivel de decisión posible, ilustra un impulso decidido por insertar el género en las planificaciones estratégicas y operativas de las políticas de cambio climático, que lo coloca como un aspecto insoslayable en cualquiera de las políticas que afectan principalmente a los cambios climáticos generados en nuestro medio ambiente.

El camino hacia la neutralidad del carbono o la contaminación cero debe abordar, pues, las causas fundamentales de la desigualdad mediante una transición justa que no deje a nadie atrás.

Por todo ello, como ya se ha señalado anteriormente, este estudio parte de la premisa de que las políticas de movilidad sostenible deben interpretarse desde el prisma del máximo compromiso político respecto al cambio climático en el que se insertan.

La ONU introdujo las cuestiones de género en la Agenda del transporte en 2008, con el Informe al Comité Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (*United Nations Economic Commission for Europe* -UNECE-) sobre las prioridades de reforma para reforzar algunas actividades del Comité, elaborado por el Comité de Transporte Interior. Este informe destacaba que no se habían incorporado apenas las necesidades de las mujeres en la planificación del transporte y la movilidad, incidiendo en que es fundamental que para que estas políticas respondan a dichas necesidades, las mujeres estén representadas en cada estadio de la planificación y el diseño.

4.2. El contexto europeo

En el ámbito europeo, es necesario considerar en primer lugar que las políticas de movilidad sostenible se integran en lo que se ha denominado el paquete legislativo del Pacto Verde Europeo.

4.2.1. Pacto Verde Europeo

Como señala la Comisión Europea, el cambio climático y la degradación del medio ambiente son una amenaza existencial a la que se enfrentan Europa y el resto del mundo.

Para superar estos retos, el Pacto Verde Europeo pretende transformar la UE en una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, garantizando que:

- Hayan dejado de producirse emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050
- El crecimiento económico esté disociado del uso de recursos
- No haya personas ni lugares que se queden atrás.

Para ello, la Comisión Europea ha impulsado un conjunto de propuestas para adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, **transporte** y fiscalidad con el fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990.

Así pues, como señala la propia Comisión, en el camino que ha iniciado Europa hacia una economía neutra en carbono es fundamental trabajar con la máxima de la Agenda 2030 "No dejar a nadie atrás", esencialmente en lo que a las mujeres respecta.

El Pacto Verde, como referencia del compromiso climático de la UE, debe ser la referencia no sólo de las cuestiones más físicas o económicas, sino por supuesto de la inclusividad y la consideración de su vertiente social y el enfoque hacia la atención a las desigualdades. Si las políticas europeas destinadas a la sostenibilidad medioambiental, que son el centro de la acción política actualmente en la UE, no tienen en cuenta el género la UE corre el riesgo de perpetuar las desigualdades existentes.

Plantear una transición, como se está haciendo con el paquete del Pacto Verde, es una oportunidad única para realizar cambios verdaderamente transformadores. En este sentido, la Comisión Europea está empezando a trabajar por integrar la igualdad de género y las cuestiones de desigualdad más amplias con una perspectiva interseccional en todos los ámbitos políticos¹⁹. Ejemplos de ello los tenemos en que la Dirección General de Medio Ambiente (DG ENVI), la Dirección General de Acción por el Clima (DG CLIMA) y la Dirección General para la Energía (DG ENER), que han comenzado a trabajar en la elaboración de sus estrategias para la integración de la perspectiva de género, o en el Fondo Social del Clima, que forma parte del paquete “Fit for 55”²⁰, que está abordando las desigualdades sociales y de género en el camino hacia la neutralidad del carbono, y es un instrumento positivo para el desarrollo de las políticas de la UE.

Este nuevo enfoque inclusivo de la Comisión en género apunta a integrar una perspectiva de igualdad en todas las políticas e iniciativas de la UE, aunque faltan herramientas y actividades concretas que lo aborden de manera interseccional. Hasta ahora, se han producido avances principalmente en las políticas socioeconómicas, pero la transversalización de la igualdad en las políticas ambientales sigue siendo prácticamente inexistente. Un buen ejemplo de ello lo tenemos en la propia base de la elaboración de las políticas de la Comisión: la generación del conocimiento para diagnósticos:

- De los aproximadamente 90 modelos econométricos sobre los que ofrece información el Centro Común de Investigación (organismos de la Comisión con el cometido de generar conocimiento para la elaboración de políticas de la Unión Europea), ninguno contempla expresamente el género entre las variables que conforman su modelo.

Vinculado al Pacto Verde, en el ámbito concreto de la movilidad sostenible, la Comisión Europea ofrece actualmente dos principales documentos de referencia: la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente y el nuevo marco de movilidad urbana de la UE.

4.2.2. Estrategia de movilidad sostenible e inteligente

Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro

La estrategia aprobada por la Comisión Europea ha realizado una apuesta decidida por vincular las planificaciones en materia de movilidad con los compromisos que supone el Pacto Verde Europeo. Como ya venimos apuntando, el cambio de paradigma se muestra nítido en materia de ordenación del transporte: el concepto “sostenible” viene orientado por los compromisos internacionales en torno a la lucha contra el cambio climático que, en el caso europeo, tiene como clave de bóveda al Pacto Verde Europeo.

19 Así, en el informe “¿Por qué el Pacto Verde Europeo tiene que ser ecofeminista?” se abordan cuestiones sobre la orientación de género del pacto verde europeo y se hacen propuestas. <https://amecopress.net/El-Pacto-Verde-Europeo-debe-ser-ecofeminista-21-reivindicaciones-para-la-Union-Europea>

20 <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Conjuntamente con el Pacto Verde, la estrategia señala a la digitalización y a la resiliencia, ligadas a los aprendizajes derivados de la pandemia de la COVID-19, como los otros dos grandes pilares sobre los que desplegar sus propuestas en materia de movilidad sostenible. Ambas cuestiones que, como ya hemos señalado, están claramente ligadas a los aspectos de género.

Como señala la estrategia “la movilidad en Europa debe basarse en un sistema de transporte multimodal, tanto de pasajeros como de mercancías, eficiente e interconectado, que esté reforzado por una red de trenes de alta velocidad asequibles, por abundantes infraestructuras de recarga y repostaje para vehículos de emisión cero y oferta de combustibles renovables e hipocarbónicos y por una movilidad más limpia y activa en ciudades más ecológicas que contribuyan al buen estado de salud y el bienestar de sus ciudadanos”.

Para contribuir a los objetivos del Pacto Verde, la movilidad sostenible debe tener como objetivo una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte. Para ello señala tres líneas de acción:

- Hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles.
- Generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de transporte multimodal.
- Introducir los incentivos adecuados para impulsar la transición.

Si atendemos a la cuestión de género, la estrategia ofrece un amplio elenco de lo que denomina “Iniciativas”, entre las que encontramos la Iniciativa emblemática 9: Alcanzar una movilidad justa y equitativa para todos. En ella se incide en una línea de acción que contempla que “la transición a una movilidad sostenible, inteligente y resiliente ha de ser justa, de lo contrario se corre el riesgo de que no se produzca. En consecuencia, la Comisión garantizará que se estudien todas las posibilidades que permite el Mecanismo para una Transición Justa a fin de que esta nueva movilidad sea asequible y accesible en todas las regiones y para todos los pasajeros”.

Concretamente, esta línea aborda la necesidad de garantizar la igualdad cuando señala que **“La Comisión incorporará convenientemente la perspectiva de igualdad en sus iniciativas políticas relacionadas con el transporte y seguirá apoyando la cooperación y el intercambio de buenas prácticas entre las partes interesadas en ‘Mujeres en el transporte: Plataforma de la UE para el cambio (Women in Transport)’”**, con vistas a incrementar el número de mujeres en profesiones del sector del transporte. Asimismo, efectuará labores de concienciación sobre cuestiones de igualdad creando una red de embajadores en favor de la diversidad y prestándole su apoyo. **Cualquier futura propuesta en el ámbito del transporte se ajustará a las estrategias sobre igualdad de género y discapacidad de la Comisión”**.

Con esta declaración se consolida el compromiso expreso de la Comisión por una movilidad sostenible que verdaderamente considere la sostenibilidad en su concepto amplio de conjugar los objetivos económicos, sociales y ambientales y no en sus aspectos más físicos o biológicos, en definitiva, ambientales. Este Compromiso lo realiza la Estrategia sustentándose en la referencia a la comunicación *COM(2020) 152 final*, «Una Unión de la igualdad: Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025».

Esta comunicación dedica todo un capítulo (el 4) a establecer orientaciones en el marco de la “Integración de la perspectiva de género y la perspectiva interseccional en las políticas de la UE”. En este capítulo se señala, entre otras cuestiones, que “la Comisión integrará una perspectiva de género en todas las grandes iniciativas de la Comisión en el mandato actual”.

Además, incorpora una mención expresa a los aspectos del cambio climático y el transporte: “Por lo que se refiere al **cambio climático**, el papel de las mujeres jóvenes en particular ha sido notable a la hora de liderar la reivindicación. Las mujeres y los hombres no se ven afectados por igual por las políticas verdes de lucha contra el cambio climático (las mujeres que son refugiadas climáticas tienen menos posibilidades) o la transición limpia (hay más mujeres afectadas por la pobreza energética) y el transporte sin emisiones (hay más mujeres que utilizan el transporte público). Por lo tanto, la dimensión de género puede ser decisiva a la hora de aprovechar plenamente el potencial de estas políticas”.

Estamos, pues, ante un marco normativo, que nos es de aplicación en Andalucía, que ha señalado expresamente la imperiosa necesidad de integrar la perspectiva de género en las políticas de movilidad sostenible.

En relación con la movilidad no se puede obviar que la mayor parte se produce en las aglomeraciones urbanas, por lo que se debe también incluir en este Estudio el otro gran documento de referencia de la UE, como es la Comunicación de la Comisión (diciembre 2021) titulada “El nuevo marco de movilidad urbana de la UE”.

4.2.3. El nuevo marco de movilidad urbana de la UE

La Comisión ha apostado en estas orientaciones sobre el **nuevo marco de movilidad urbana de la UE** por ligar este marco a los compromisos internacionales en materia de clima. Tal y como dice la Comunicación: “la movilidad urbana puede contribuir de forma importante, no solo reduciendo la considerable cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero que provoca, sino también siendo menos contaminante, menos congestionada y más segura”.

Además, en este nuevo marco se hace hincapié en que con el despliegue de vehículos de cero emisiones en el contexto urbano solo se alcanzará una parte de estos objetivos, apostando por dar una clara prioridad a nivel nacional y local, al desarrollo del transporte público, la marcha a pie y la bicicleta, así como a los servicios de movilidad conectados y compartidos.

Sin lugar a duda, el territorio, en sus dimensiones regionales y locales, cobra vital importancia en las soluciones de movilidad para los planteamientos estratégicos de la Unión Europea.

Este nuevo marco de movilidad destaca que la movilidad es un aspecto crítico de la inclusión social y un importante determinante del bienestar humano, especialmente para los grupos desfavorecidos. El transporte, reconocido como un servicio esencial en el Pilar Europeo de Derechos Sociales, satisface una necesidad básica, al permitir a los ciudadanos integrarse en la sociedad y en el mercado laboral, pero también constituye una parte significativa del gasto de los hogares. La mejora de la conectividad y la apertura del mercado han contribuido a conectar las redes de transporte, uniéndola a la UE y haciéndola más tangible y accesible para los viajeros.

Por consiguiente, aunque no constituye una Comunicación de la Comisión, también es necesario a estos efectos destacar la guía **Directrices para la elaboración e implementación de un plan de**

movilidad urbana sostenible, que es un producto del programa de investigación SUMP's-Up Project²¹. Esta guía ofrece un cuadro resumen de cómo enfocar la transición de un concepto de movilidad clásico a uno sostenible:

Esta Guía establece que un sistema de transporte es sostenible si:

- Es accesible y satisface las necesidades básicas de movilidad de todos los usuarios;
- Equilibra y responde a las diversas demandas de movilidad y servicios de transporte de los residentes, las empresas y la industria;
- Guía un desarrollo equilibrado y una mejor integración de los diferentes modos de transporte;
- Cumple con los requisitos de sostenibilidad, equilibrando la necesidad de viabilidad económica, la equidad social, la salud y la calidad medioambiental;
- Optimiza la eficiencia y la rentabilidad;
- Utiliza eficazmente el espacio urbano y las infraestructuras y servicios de transporte existentes;
- Mejora el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida y la salud pública;
- Mejora la seguridad vial;
- Reduce la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero de gases de efecto invernadero y el consumo de energía,
- Contribuye a mejorar el rendimiento general de la red transeuropea de transporte y del sistema de sistema de transporte europeo en su conjunto.

La guía hace referencia expresa a la accesibilidad de todos los usuarios y a la equidad social. Es decir, estamos ante sistemas de movilidad sostenibles no solamente si reducimos la contaminación o las emisiones, sino si el sistema responde a una concepción amplia del término sostenibilidad, entrando en conceptos como satisfacción de necesidades de las personas usuarias, salud pública o calidad de vida.

Esta Guía señala, además, que la principal deficiencia de la planificación del transporte urbano es la falta de coordinación entre otras políticas y organizaciones, aparte de la integración de los modos de modos de transporte. Hace hincapié, igualmente en que desarrollar y aplicar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un proceso complejo que requiere coordinar otras políticas y organizaciones relacionadas, como por ejemplo la coordinación con la planificación del uso del suelo, la protección del medio ambiente, la inclusión social o la equidad de género. Estamos, pues, ante una visión mucho más comprehensiva de lo que significa trabajar por soluciones de movilidad sostenible.

21 https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_spanish_2021.pdf

4.2.4. Áreas de investigación e innovación en el ámbito europeo

Con estas orientaciones de género en materia de planificación de la movilidad sostenible que acabamos de desgranar, la Comisión viene consolidando poco a poco parte del trabajo que está realizando de manera más informal con la **Plataforma “Women’s in Transport”**, antes mencionada, y con dos proyectos de investigación encuadrados en el programa Horizonte2020 (DIAMOND and TInGO), de gran envergadura, y que se constituyen, desde la reflexión en torno a género y movilidad sostenible, en referencias en los aspectos de sensibilización y comunicación, la plataforma, y de gestión del conocimiento los proyectos de investigación.

Además de estas referencias, hemos incluido también algunos hallazgos, recomendaciones o reflexiones de nuestro contexto internacional que son de interés para los planificadores públicos andaluces.

4.2.4.1. PlataForma Women´s in Transport

En el año 2017, el Comité Económico y Social Europeo (CESE) impulsó la Plataforma “Women’s in Transport”²², que con el apoyo de la Comisión Europea, vio la luz a finales de dicho año con el objetivo de aumentar el empleo femenino y la igualdad en el sector del transporte.

Partiendo de que el transporte es un sector donde las mujeres sólo representan alrededor del 22% de la mano de obra, la Plataforma está trabajando desde entonces en:

- La recogida y el análisis de datos desagregados por género.
- Luchar contra los estereotipos desde una edad temprana a través de la educación.
- Reforzar la igualdad de oportunidades en lo que respecta al desarrollo de la carrera profesional y a su presencia e implicación en todos los niveles, incluidas la representación, la gestión y la toma de decisiones.
- La promoción en el sector de una cultura organizativa positiva, así como unas condiciones de empleo y trabajo adecuadas, incidiendo en procesos de contratación justos y transparentes, igualdad de retribución y de oportunidades profesionales, instalaciones de trabajo adecuados o medidas de apoyo a la conciliación de la vida laboral y familiar.
- Eliminar cualquier forma de discriminación, acoso, hostigamiento, intimidación o violencia en el lugar de trabajo.

Los campos de trabajo de la Plataforma constituyen por sí mismos un diagnóstico de un marco profesional en el ámbito de la movilidad que condicionan el impulso de la integración de género en sus políticas y planificaciones presupuestarias. Pareciendo un argumento relativamente primario, las investigaciones señalan este aspecto como una de las cuestiones clave en la movilidad: la ausencia de mujeres en la toma de decisiones supone una barrera absoluta para el avance de una movilidad verdaderamente sostenible que no deje a nadie atrás.

²² <https://www.womenintransport.com/#:~:text=Women%20in%20Transport%20is%20a,Group%20for%20Women%20in%20Transport.>

4.2.4.2. Proyecto DIAMOND

El proyecto DIAMOND es un proyecto de investigación desarrollado en el marco del Programa Horizonte 2020, que ha finalizado en 2022. El objetivo principal ha sido la generación de herramientas de auto-diagnóstico y protocolos a partir de los datos para obtener conocimiento, recomendaciones y soporte en la inclusión de género en los sistemas actuales y del futuro.

Concretamente, el proyecto ha promovido la inclusión de género en los sistemas de transporte mediante tecnologías de recopilación y análisis de datos, como el aprendizaje automático o *Machine Learning*, la minería de datos y algoritmos no discriminatorios. Con estos datos, se pueden identificar y diseñar medidas concretas para satisfacer las necesidades y las expectativas de las mujeres usuarias y profesionales de este sector.

Los cuatro pilares de generación de conocimientos han sido:

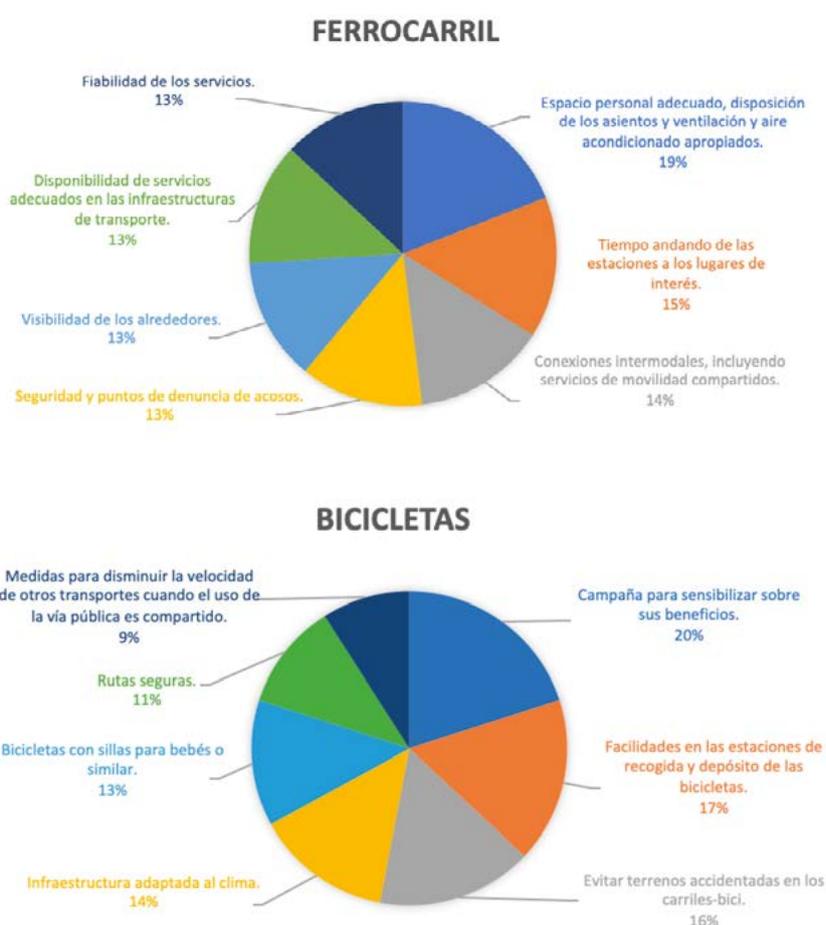
- Investigación holística sobre la mujer en el transporte. Se han impulsado análisis sobre la mujer como usuaria de vehículos y la mujer como trabajadora, buscando resultados basados no sólo en datos sociológicos y psicológicos sino también en el análisis de datos reales a través de algoritmos informáticos.
- Métodos para el análisis de género. Se han desarrollado modelos multinivel para explicar el comportamiento de viaje de diferentes subgrupos de mujeres y del empleo femenino en el transporte desde una perspectiva socioeconómica, demográfica y psicológica.
- Equidad aplicada a las mujeres en el análisis del transporte. Se han incorporado las definiciones tradicionales y ampliamente reconocidas de equidad a los estudios de caso de DIAMOND mediante el diseño de algoritmos de análisis de datos que incorporaban parámetros, ponderaciones y restricciones para evitar el sesgo de género.
- Innovadoras herramientas de autodiagnóstico y toma de decisiones. Se ha trabajado en una caja de herramientas de autodiagnóstico y apoyo a la toma de decisiones, que permita detectar puntos débiles de la planificación de transporte en términos de equidad.

La producción científica asociada a este proyecto ha sido ingente, pudiéndose encontrar numerosos desarrollos en el marco de los cuatro pilares planteados. A modo de resumen, el proyecto DIAMOND presenta conclusiones en torno a:

- Factores clave que afectan a las decisiones de transporte de las mujeres:
 - Seguridad y protección
 - Costes
 - Instalaciones para alimentar y atender a los niños.
 - Horario de funcionamiento y frecuencia del servicio público
 - En relación con el uso de Vehículos Autónomos, la confianza en la tecnología.

- Relevancia de los factores que afectan a la elección de viaje de las mujeres y cómo discriminan entre las distintas modalidades de transporte. El proyecto se ha centrado en tres modalidades de movilidad:
 - Ferrocarril
 - Vehículos Autónomos
 - Bicicletas

En relación con el uso del ferrocarril y de las bicicletas, el estudio destaca los principales factores detectados en la investigación que son importantes para las mujeres para potenciar su uso.



- Características laborales del sector del transporte que influyen sobre la empleabilidad femenina en el mismo:
 - Segregación de puestos de trabajo
 - Política y legislación
 - Instalaciones
 - Trabajo flexible
 - Formación
 - Seguridad y protección
 - Actitud negativa de los compañeros
 - Responsabilidades de cuidado/paternidad
 - Habilidades
 - Logros educativos

Entre sus conclusiones principales queremos destacar que debe fomentarse a nivel corporativo (grandes empresas relacionadas con la movilidad) y a nivel político que las organizaciones que prestan servicios de transporte público evalúen y aborden su inclusividad y el nivel de equidad en la prestación de sus servicios ofrecidos.

El proyecto DIAMOND ha testado herramientas de autoevaluación en áreas como la provisión de transporte público de superficie, la prestación de servicios de bicicletas, el empleo en el transporte, así como ha desarrollado un espacio de análisis en torno al futuro de la prestación de servicios de vehículos autónomos, que puede, y debe, servir de referencia²³ para seguir avanzando en aspectos concretos de la movilidad sostenible y la integración del género.

4.2.4.3. Proyecto TInnGO

El proyecto de investigación TInnGO (*Transport Innovation Gender Observatory*)²⁴ es también un proyecto desarrollado con el apoyo de la iniciativa comunitaria de investigación H2020 finalizado en noviembre de 2021. Este proyecto ha tenido como objetivo comprender y eliminar las barreras a la movilidad de las mujeres, creando así una sociedad más inclusiva, buscando la creación de un cambio de paradigma hacia una mayor igualdad en el diseño, el uso y el funcionamiento del transporte.

El punto de partida fue el reconocimiento de que:

- Los enfoques de integración de la perspectiva de género, aunque han demostrado su eficacia, no han sido adoptados de forma generalizada.
- Los resultados de las encuestas señalan repetidamente los mismos problemas (como la seguridad y la protección, la falta de apoyo al encadenamiento de viajes, la mayor vulnerabilidad en los accidentes de tráfico, los prejuicios de género en el empleo). Esta repetición de los problemas muestra que, a pesar de conocerse, no se han abordado y que no se han aplicado las posibles soluciones para aumentar la inclusividad (por ejemplo, mejor iluminación, cámaras de seguridad, formación de los conductores).
- Los estudios etnográficos sobre la experiencia vivida por las usuarias del transporte, como el acoso en el transporte y los espacios públicos, no se han traducido en niveles significativos de empatía y defensa de las necesidades de los grupos vulnerables en el diseño, la implementación y el funcionamiento del transporte.

El proyecto ha encontrado como una de las principales barreras que impiden el progreso de la integración del género en el transporte a la educación. Concretamente, fruto de las investigaciones realizadas, han constatado que:

- Los graduados en ingeniería en el ámbito de la movilidad admiten que no se les enseña a considerar al ser humano como parte del sistema.
- Los jóvenes estudiantes se sienten atraídos por el diseño de transportes porque se interesan por la estética, los vehículos conceptuales y la velocidad, en lugar de adoptar un enfoque más orientado a los sistemas y al usuario, a las necesidades de los usuarios reales del transporte.

23 En línea: <https://diamond-project.eu/deliverables/> y <https://toolkit4fairness.eu>

24 <https://transportgenderobservatory.eu/resources/gender-diversity-action-plans/>

- La falta de diversidad de género y cultural/étnica en los equipos de investigación del transporte es una barrera real para el desarrollo de mujeres líderes.

Tras el desarrollo de las investigaciones, se identificó que la integración del género en la movilidad sostenible requiere un enfoque holístico que vaya más allá de la mera denuncia de los problemas y las soluciones parciales. Debemos apostar por enfoques interseccionales, centrados especialmente en revelar cómo los múltiples niveles de privación y desigualdad contribuyen a la pobreza de género en el transporte. El transporte no existe en el vacío, sino que está influenciado por el contexto en el que se diseña y se desarrolla. Descubrir y debatir estas cuestiones más amplias y cómo afectan a la movilidad es fundamental para aumentar la inclusión y la igualdad en las soluciones de movilidad.

4.3. El contexto español

En España, en el ámbito de la Administración General del Estado (AGE), el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), es el encargado de ejecutar la política del Gobierno en materia de infraestructuras de transporte y de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte, encontrándose entre sus competencias el impulso de la movilidad sostenible, en su dimensión social, económica y medioambiental, incluyendo el impulso a la movilidad activa.

Pueden destacarse tres instrumentos principales que, de manera vinculada, desarrolla este ministerio en materia de movilidad, analizando la incorporación de la perspectiva de género en los mismos:

- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030,
- La Agenda Urbana Española, y
- La Ley de Movilidad Sostenible.

4.3.1. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

En primer lugar, **es.movilidad la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021, se considera junto con la Agenda Urbana Española (AUE)²⁵, la hoja de ruta que guiará las actuaciones del MITMA en materia de transportes y movilidad en los próximos años, teniendo como horizonte 2030.

Se basa en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y otras experiencias internacionales y europeas como el Acuerdo de París de 2015, el Pacto Verde Europeo de 2019 y la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente de 2020.

25 Además, de la AUE, esta Estrategia se alinea con otras estrategias ministeriales que definen políticas sectoriales relacionadas con la política de transportes y movilidad como son el Marco Estratégico de Energía y Clima, el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, la Política de la Dirección General de Tráfico en materia de Seguridad Vial, la Estrategia Española de Ciencia, Tecnología e Innovación 2021-2027 o la agenda España Digital 2025. No obstante, destacamos la AUE ya que incluye la movilidad como un elemento clave de las políticas urbanas y es competencia del MITMA.

Cuenta con el apoyo de un instrumento normativo y un instrumento presupuestario. El instrumento normativo será la Ley de Movilidad Sostenible, que desarrolla aquellas medidas de la Estrategia que requieren una norma con rango de ley. Y el instrumento presupuestario es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), diseñado para canalizar los fondos destinados por Europa en el marco del Plan de Recuperación Europeo (*Next Generation UE*), “a reparar los daños provocados por la crisis del COVID-19 y, a través de reformas e inversiones, construir un futuro más sostenible”²⁶.

Esta Estrategia se configura dentro de un **cambio de paradigma** que el propio MITMA identifica, pasando de ser “un Ministerio centrado en la construcción de infraestructuras y provisión de determinados servicios, a liderar la política de transportes y movilidad en su conjunto, incluyendo la sostenibilidad, estando abiertos a la innovación e implicándonos en los nuevos retos, atendiendo también a su vertiente social” (p.33, MITMA, 2021).

Hasta el momento, el MITMA había promovido la aprobación de distintos Planes y Estrategias en materia de infraestructuras y transportes pero con esta estrategia “pretende contribuir a ordenar y dar coherencia a todas las iniciativas relacionadas con la movilidad que se van impulsando entre los distintos departamentos ministeriales y las distintas administraciones públicas, para optimizar recursos y aprovechar sinergias, asumiendo el liderazgo en esta materia que le reclaman los principales agentes del sector del transporte” (p.115, MITMA, 2021).

Figura 6. Cambio de paradigma en la política de transportes, movilidad y sostenibilidad



Fuente: Imagen tomada de MITMA (2021)

26 El PRTR incluye inversiones y un amplio conjunto de reformas estructurales que responden a las recomendaciones específicas de las instituciones europeas y a los propios diagnósticos realizados por nuestras instituciones, agentes sociales y sociedad civil. Se trata de un instrumento transformador de la economía con 4 pilares de actuación: transición ecológica, transformación digital, cohesión territorial y social e igualdad de género. En torno a estos se estructuran 10 políticas palanca que integran a su vez 30 componentes o líneas de acción, tanto de tipo regulatorio como de impulso a la inversión. La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, se vincula a la Componente 6. La publicación de esta Estrategia, junto con la de la Ley de Movilidad Sostenible incluida en la Componente 1, constituyen “hitos” del Plan de Recuperación, ya que la concesión de las ayudas europeas a España está vinculada a la aprobación de las mismas. <https://planderecuperacion.gob.es/>

Se parte del hecho de que la movilidad es un objetivo transversal, todas las Administraciones territoriales y, dentro de la Administración del Estado, distintos departamentos ministeriales tienen competencias que inciden en la movilidad y, en el desarrollo de estas competencias, aprueban instrumentos normativos, Planes y Estrategias que ponen el acento en un aspecto o contenido sectorial de la movilidad o que afectan a un ámbito territorial concreto.

En este sentido, en el documento de la Estrategia se señala que las políticas de movilidad, ahora más que nunca, requieren de la coordinación y cooperación entre todas las Administraciones públicas y otros agentes involucrados (sectores de actividad, academia, centros de investigación, sociedad civil, sindicatos, etc.). Así, el MITMA plantea la política de movilidad desde un enfoque integrador y, señala que debe ser el propio Ministerio quien “diseñe y coordine la política de movilidad y transportes a nivel estatal, dando cumplimiento a los acuerdos internacionales firmados en la materia, facilitando la coordinación de las políticas de movilidad territoriales en los casos en los que tenga competencias compartidas, ofreciéndose como facilitador y catalizador del cambio.”

La visión de la Estrategia es “considerar la movilidad como **derecho** y elemento de **cohesión social**, promoviendo un sistema de movilidad al servicio de todos los ciudadanos que garantice la **equidad social** en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural, y sea además una herramienta de **crecimiento económico**. La Estrategia prioriza, además, la **movilidad cotidiana**, para satisfacer las necesidades más básicas de desplazamientos frecuentes de la ciudadanía” (MITMA, 2021, p.45).

Se configura en torno a tres principios básicos: movilidad segura, movilidad sostenible y movilidad conectada, interrelacionados entre sí.

Se concibe así que la movilidad sostenible debe serlo económicamente, medioambientalmente y, por último, socialmente. En este último caso, se apunta lo siguiente (MITMA, 2021, p.48):

Socialmente: de acuerdo con la visión de la estrategia, la movilidad debe ser abordada como un derecho y un elemento de cohesión social, que debe satisfacer las necesidades de movilidad cotidiana de la ciudadanía. Se debe lograr una **movilidad universal, inclusiva y accesible para todas las personas**. Además, es preciso garantizar condiciones de trabajo dignas en los sectores de la movilidad, la logística y el transporte, impulsar una formación adaptada a las necesidades de las empresas y **fomentar la presencia de la mujer a todos los niveles y en todas las profesiones vinculadas al transporte**. Esta sostenibilidad social debe garantizarse en el conjunto del territorio: en las grandes urbes, ciudades medianas y el mundo rural.

Se habla de la movilidad en términos de inclusión social, es decir, de movilidad inclusiva. Se considera que la movilidad es un derecho básico, ya que permite ejercer otros derechos como el acceso al trabajo, salud, educación, ocio, etc., garantizando el acceso a oportunidades. En este sentido, se insta a los agentes que intervienen en el sector del transporte a “asegurar unas **oportunidades razonables de movilidad** para todas las personas con independencia del nivel de renta, el lugar de residencia, la edad, el **género**, la posibilidad de acceder o no al uso del vehículo privado, las limitaciones físicas o sensoriales o la pertenencia a un determinado grupo social” (MITMA, 2021, p.52).

Esos principios básicos se articulan a través de 9 ejes estratégicos, que se componen de más de 40 líneas de actuación con más de 150 medidas concretas.

A los efectos de este estudio, resulta especialmente interesante detenerse en el **Eje 1: ‘Movilidad para todos’**, que incluye actuaciones orientadas a garantizar que la ciudadanía pueda disponer de

un sistema de transporte y movilidad que permita cubrir sus necesidades, sin la necesidad de utilizar un vehículo propio. Se aborda, además de la movilidad urbana e interurbana, la movilidad rural.

Asimismo, se incluye la promoción de la **accesibilidad universal** a los transportes (enfocada a personas con cualquier tipo de discapacidad o movilidad reducida) en base al art. 20 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana que, entre los criterios básicos de utilización del suelo incluye atender “a los principios de accesibilidad universal, de **igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres**, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente”.

Así, se plantea, de forma explícita, la **inclusión de la perspectiva de género en las políticas sociales en el ámbito de la movilidad**, haciendo alusión a uno de los propósitos de la Declaración mujeres en movimiento, firmada en el marco de la Cumbre del Foro Internacional del Transporte 2018 de la OCDE y la Iniciativa de la Movilidad Urbana Transformativa (TUMI)²⁷.

Así, dentro de este eje, la **Línea de Actuación 1.5: ‘Accesibilidad universal’** se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, concretamente, el ODS 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, que tiene como una de sus metas que “de aquí a 2030, se proporcione acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y la mejora de 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” tal y como se indica en el documento de la Estrategia (MITMA, 2021, p.145).

En esta Línea de Actuación se contemplan medidas orientadas a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida, sin embargo, la medida **1.5.5: ‘Movilidad para todas las personas’**, trata de la movilidad en otros grupos sociales como los niños, **las mujeres** o las personas mayores. Así, “el objetivo de esta medida es tratar de conseguir una nueva movilidad para el conjunto de la sociedad, rompiendo con las diferencias entre colectivos y planteando soluciones para las ciudades del futuro” (MITMA, 2021, p.156). Esta medida parte de la consideración de la movilidad individual como un mecanismo que facilita el acceso a las oportunidades (empleo, comercio, servicios, etc.) siendo, por tanto, un prerrequisito necesario para la participación de las personas en las actividades sociales, por lo que la ausencia de movilidad, sería un factor de exclusión social. Tal y como se indica en el documento, la medida consiste en el análisis de las necesidades de movilidad de estos colectivos con la finalidad de proponer soluciones específicas para ellos, alineándose con las actuaciones incluidas en la AUE para el fomento de la cohesión social en búsqueda de la equidad mediante una planificación de la movilidad y un desarrollo urbano integrados. En concreto, para el caso de las mujeres, se plantea lo siguiente:

²⁷ TUMI -Transformative Urban Mobility Initiative- es una iniciativa de carácter mundial promovida por el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (BMZ) formada por algunas de las principales instituciones del mundo que trabajan en el ámbito de la movilidad sostenible con redes de ciudades y grupos de reflexión para poner en marcha proyectos in situ donde más se necesitan. Entre los socios se encuentran ADB, CAF, WRI, ITDP, UN-Habitat, SLoCaT, ITDP, ICLEI, GIZ, KfW y C40. TUMI apoya proyectos de transporte en todo el mundo y permite a los responsables políticos transformar la movilidad urbana, compartiendo conocimientos con los planificadores sobre conceptos modernos de movilidad, en talleres y conferencias. La Iniciativa de Movilidad Urbana Transformativa (TUMI) permite a los líderes de los países en desarrollo y las economías emergentes crear una movilidad urbana sostenible. Ofrece apoyo técnico y financiero a ideas innovadoras.

Figura 7. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030: 'Movilidad para todas las personas' (Medida 1.5)

MEDIDA 1.5.5: 'MOVILIDAD PARA TODAS LAS PERSONAS'

En el caso de la movilidad de las mujeres, datos de diferentes estudios ponen de manifiesto que **los desplazamientos de las mujeres suelen ser más complejos, más cortos y numerosos**, mientras que los hombres se desplazan de forma pendular. A pesar de esto, las mujeres son más cautivas del transporte público y caminan más, siendo el hombre de la unidad familiar el que realiza la mayor parte de sus desplazamientos en coche. La mayor movilidad de las mujeres está marcada por la compleja cadena de tareas que muchas de ellas han de llevar a cabo en su día a día como consecuencia del mayor peso que supone para las mujeres las tareas derivadas del hogar y del cuidado de menores o personas dependientes.

Para las mujeres la **seguridad en el transporte y la existencia o no de trabas físicas** para transportar determinados elementos (carritos de bebé, sillas de ruedas) constituyen dos de los motivos esenciales en la elección del modo de transporte. Por ello resulta imprescindible incluir la perspectiva de género en las políticas públicas de movilidad, de manera que empiecen a tenerse en cuenta criterios como la accesibilidad, la proximidad y, especialmente, la seguridad, que sí son importantes para las mujeres (garantizar la sensación de seguridad en el uso o en el acceso de las mujeres a determinadas infraestructuras del transporte).

El objetivo de esta medida es introducir la perspectiva de género en la política de transporte y movilidad, en el sentido de valorar las implicaciones que tiene para hombres y mujeres, cualquier actuación que se planifique en materia de transportes y movilidad, mediante las siguientes actuaciones:

- Fomentar la **desagregación de género y edad en los datos relativos al transporte y la movilidad**, en la medida en que los datos de origen lo permitan, para su posterior consolidación en el Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), con el fin de poder extraer conclusiones sólidas para el diseño de las políticas de transporte y movilidad.
- **Elaboración de guías de buenas prácticas y recomendaciones, de acuerdo con las buenas prácticas internacionales**, dirigidas a incrementar la sensibilidad en los gestores de transporte e infraestructuras hacia aspectos que puedan estar condicionando de forma especial a las mujeres en sus hábitos de movilidad (adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes).
- **Refuerzo de la seguridad y de la percepción de seguridad en el transporte** (mejoras en estaciones -iluminación, recorridos-, autobuses nocturnos con paradas a la demanda, etc.).
- **Participación activa en los foros internacionales** donde se analiza la perspectiva de género en el transporte y se comparten estudios y buenas prácticas.
- **Fomento de la mayor participación de la mujer como profesional en el sector del transporte** (esta actuación se ejecutará a través del Eje 8 de la Estrategia).

Otro de los Ejes que aborda explícitamente la cuestión de género es el **Eje 8: 'Aspectos Sociales y Laborales'**, cuyos principios y objetivos se centran en el propio sector profesional del transporte y la movilidad, siendo la igualdad de género uno de ellos. Concretamente, entre los objetivos de este Eje 8 se encuentra "Establecer medidas específicas para dar visibilidad al papel de la mujer en el sector" y uno de sus principios orientadores señala que "El ámbito del transporte no puede quedarse al margen de las políticas de igualdad de género".

La **Línea de Actuación 8.1: 'Concienciación y sensibilización'**, tiene como objetivos: establecer medidas de concienciación y sensibilización a la sociedad sobre la conveniencia de favorecer una movilidad sostenible y, tras la crisis sanitaria provocada por la Covid-19, reforzar la confianza de los ciudadanos en el transporte público.

La medida **8.1.1: 'Campaña de concienciación y sensibilización en movilidad segura, sostenible y conectada para distintos colectivos'** plantea, aunque de forma tangencial, tener en cuenta entre los grupos de objetivos de las campañas de marketing y educación, a las **mujeres** como público específico al que destinar las mismas. Así, se señala que "cabe mencionar también el creciente interés de planificadores de transporte en incluir la perspectiva de género en las políticas de movilidad" (p. 355, MITMA, 2021).

No obstante, la **Línea de Actuación 8.4: 'La mujer en el sector del transporte y la movilidad'** sí plantea actuaciones más concretas en materia de género. De hecho, tiene como objetivos: garantizar la igualdad de oportunidades de mujeres y hombres en el sector del transporte y tener en cuenta otras iniciativas existentes de promoción del papel de la mujer en el transporte. En el apartado de contexto y diagnóstico que justifica esta línea de actuación, se menciona la existencia de políticas que consideran a la igualdad de género como una prioridad, lo que se ve reflejado, por ejemplo, en el propio Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia al considerar la igualdad de género como uno de los 4 ejes transversales y vertebradores del cambio tras la pandemia de la Covid-19. Según este plan es prioritario reducir las barreras estructurales que dificultan el acceso al mercado laboral y desarrollo de la carrera profesional de las mujeres. Además, se señala la necesidad de que las administraciones puedan introducir mecanismos correctivos cuando las situaciones sean claramente desiguales por motivo de género. Se aportan algunos datos (aunque no se indica la fuente) sobre la realidad de las mujeres en el sector del transporte, "un mundo tradicionalmente masculino que genera muchas dificultades a la mujer, impidiéndole desempeñar su labor en condiciones de igualdad y poder llegar a ocupar puestos de responsabilidad" (p. 363, MITMA, 2021):

Frente a los datos relativos al conjunto de la economía europea donde el 54% de los trabajadores son hombres y el 46% mujeres, en el sector de la logística y el transporte, que da empleo a unos 11 millones de trabajadores en Europa, la presencia femenina es solo del 22% frente al 78% representado por los hombres. La cifra de mujeres empleadas se reduce aún más en otros sectores como en el transporte marítimo y en el transporte terrestre, donde cae por debajo del 20% (Ibíd.).

De esta manera, se plantea que es necesario tomar medidas para atraer a las mujeres hacia el mundo del transporte fomentando su participación activa y visible en la toma de decisiones. Una forma es mediante el reconocimiento de su labor a través de proyectos que aporten visibilidad a la mujer y reconocimiento a sus competencias. También se destaca la importancia de la educación y la formación en la primera etapa, así como de crear referentes desde la infancia, momento en que empiezan a surgir las primeras diferenciaciones por género.

Se hace referencia a iniciativas a nivel europeo y nacional, que están trabajando en este sentido:

- **Women in Transport.** Plataforma de la Unión Europea ya presentada en este estudio, creada en 2017, y que cuenta con la participación de entidades españolas, públicas y privadas, y cuyo objetivo es fortalecer el empleo de las mujeres y la igualdad de oportunidades en el sector del transporte mediante la acción provocada por los miembros de la plataforma y la constitución de un foro para discutir e intercambiar buenas prácticas.
- **Iniciativa Mujeres en Movimiento (IMEM).** Nacida en el Foro Internacional del Transporte en Leipzig en 2018, para promover, consolidar y mejorar la equidad de género y el poder de las mujeres en el sector de la movilidad. En el ámbito nacional existe la red local de dicha iniciativa, Mujeres en Movimiento España (MeM España).
- **EVA (Ellas Vuelan Alto).** También en el ámbito nacional, busca consolidar la visibilidad de la mujer en el sector aeroespacial, abarcando el ámbito institucional, universitario, empresarial y social.

Las **medidas** diseñadas son dos y se muestran en la siguiente figura:

Figura 8. **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030:** Medidas contempladas en la Línea de Actuación 8.4 ‘La mujer en el sector del transporte y la movilidad’ (8.4.1 y 8.4.2)

MEDIDA 8.4.1: ‘PREMIO/CATEGORÍA “MATILDE UCELAY” A LA MEJOR INICIATIVA EMPRESARIAL PARA LA IGUALDAD DE GÉNERO EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE Y A LAS MEJORES PRÁCTICAS EN EMPRESAS’

El objetivo es establecer una medida que dé visibilidad a las mujeres y se reconozca el trabajo realizado. Con ello se pretende impulsar medidas adoptadas por empresas que puedan servir como ejemplo en el sector, con el fin de evitar la desigualdad o mejorar las condiciones.

Para ello, mediante Orden TMA/209/2021 se han establecido las bases reguladoras de los Premios Matilde Ucelay del Grupo MITMA para reconocer públicamente la labor de personas o entidades que han participado de manera destacada en el avance hacia una sociedad más inclusiva y equitativa en el sector de los transportes, la movilidad o la agenda urbana.

Los galardones rinden homenaje a la primera mujer arquitecta de España, Matilde Ucelay Maortúa, que obtuvo el título en el año 1936, desarrolló su carrera durante más de 40 años, y quien en el año 2004 ganó el Premio Nacional de Arquitectura en reconocimiento a su “trayectoria excepcional”.

MEDIDA 8.4.2: ‘INICIATIVAS DE LAS ENTIDADES DEL MITMA Y APOYO DEL MINISTERIO A LAS INICIATIVAS DE ORGANISMOS Y EMPRESAS PRIVADAS’

Incluyendo a los diferentes actores del sector se puede alcanzar una sensibilización especial. Por ello, aprovechando el funcionamiento de otras plataformas como, por ejemplo, *Women in Transport*, Mujeres en Movimiento, Ellas vuelan alto (EVA), Aviadoras (AEP), IMO’s *Gender Programme*, B4A (*Balance for AESA*) o Mujeres en Red de Renfe, desde el MITMA se pretende mantener un compromiso de apoyo a las iniciativas en las que se da visibilidad a la mujer o que promueven el equilibrio de género en el sector.

Ambas medidas constituyen ejemplos de buenas prácticas en esta materia. La concesión de premios, además, permite visibilizar prácticas reales y concretas que se están desarrollando y que pueden ser adoptadas en otros contextos (Figura 11):

Figura 9. Edición Premios Matilde Ucelay: categorías y reconocimientos

En la II Edición se ha reconocido en la categoría “Trayectoria personal” a Dolores Hayden, Profesora Emérita de Arquitectura, Urbanismo y Estudios Americanos de la Universidad de Yale por su extensa y fructífera trayectoria como una de las pioneras en planificación y espacios habitados desde la óptica feminista. Se trata de una de las figuras más importantes y reconocidas en el ámbito internacional en materia de género e igualdad aplicados a los campos del urbanismo y el diseño de las ciudades, la vivienda, el territorio y la movilidad.

En la categoría de “Proyecto” se ha galardonado el “Libro Blanco con los criterios para el diseño de las estaciones de la red ferroviaria en Euskadi con perspectiva de género”, valorándose la proyección y replicabilidad de este proyecto en un ámbito fuertemente masculinizado como es el ferroviario.

Además, la “Asociación Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de Galicia (Apetamcor)” ha sido galardonada en la categoría “Entidad”. En este caso el jurado ha reconocido el carácter transformador de sus actuaciones en favor de la igualdad entre hombres y mujeres en un ámbito tradicionalmente masculino como el transporte de mercancías por carretera, así como su posibilidad de emulación en otros sectores también afectados por la escasa presencia femenina y por las dificultades para el ascenso y promoción de la mujer.

Fuente: <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Paginas/2022/020922-premios-matilde-ucelay.aspx>

Para el seguimiento y evaluación de las medidas de la Estrategia se ha establecido un doble nivel de **indicadores**.

- En primer lugar, unos Indicadores generales de la movilidad, que pretenden reflejar el comportamiento de las distintas facetas de la movilidad y su evolución en el tiempo. Son indicadores “macro”, que permiten detectar tendencias y realizar diagnósticos, para mantener la Estrategia alineada con la situación de la movilidad a lo largo del tiempo.
- Y, en segundo lugar, Indicadores específicos de seguimiento y evaluación de las medidas, que dada su especificidad no se detallan en el documento de la Estrategia, ya que son indicadores de resultado, enfocados a medir el avance en el progreso de las distintas medidas concretas de la Estrategia y, en lo posible, el impacto de cada medida.

Como indicadores generales de la movilidad se definen un total de 15 indicadores, procedentes de fuentes oficiales, que se medirán con carácter anual. Entre estos indicadores cabe destacar tres indicadores relativos a personas y, por tanto, con una clara pertinencia a género. En dos de ellos, el 1.5. ‘Viajeros en transporte colectivo en ámbito urbano’ y 1.6. ‘Porcentaje de utilización de transporte colectivo en movilidad interurbana’, la fuente oficial de la que provienen no hace esta desagregación, pero en el

indicador 1.15 sobre 'Empleados que trabajan desde su domicilio' del Instituto Nacional de Estadística (INE) sí se desagrega según sexo²⁸.

A continuación, se detallan estos tres indicadores:

1.5. Viajeros en transporte colectivo en ámbito urbano: Recoge el número de viajeros en transporte urbano (metro y autobús) en las ciudades de Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Palma, Sevilla y Valencia. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Estadística de Transporte de Viajeros.

1.6. Porcentaje de utilización de transporte colectivo en movilidad interurbana: Recoge el porcentaje de transporte terrestre colectivo de viajeros (autobús y ferrocarril) en viajeros-km frente a la total de transporte terrestre de viajeros (vehículo privado, autobús y ferrocarril) en la movilidad interurbana, dando así idea del grado de preferencia de los usuarios por las soluciones de transporte colectivo, más eficiente en términos de sostenibilidad que el vehículo privado. Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), a partir de datos de la Dirección General de Carreteras (MITMA) y el Observatorio del Ferrocarril en España (OFE) (MITMA).

1.15. Empleados que trabajan desde su domicilio: Refleja las pautas de trabajo en domicilio particular, que repercuten en la demanda de movilidad cotidiana de la población. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Ocupados por frecuencia con la que trabajan en su domicilio particular.

4.3.2. Agenda Urbana Española (AUE)

Por otro lado, la **Agenda Urbana Española (AUE)**, presentada al Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, tiene como objetivo contribuir a la generación de Agendas en el ámbito local, constituyéndose en un marco de referencia para las áreas urbanas, estableciendo "un abanico de políticas urbanas de carácter social, económico y medioambiental, que pueden ser puestas en práctica por cualquier municipio del entorno rural o urbano y por cualquier ciudad, con independencia de su tamaño, y que incumbe al territorio en su conjunto" (Ministerio de Fomento, 2019, p.13).

Su planteamiento es acorde con los retos planteados y con la visión estratégica de las dos Agendas Urbanas internacionales, la Nueva Agenda Urbana y la Agenda Urbana Europea suscritas en el año 2016. Además, se enmarca en el Objetivo de Desarrollo Sostenible –ODS– 11 de la Agenda 2030 de la ONU, que busca ciudades sostenibles, inclusivas, seguras y resilientes, y se alinea con otros muchos ODS con los que las ciudades guardan relación.

Se concibe, por tanto, como un documento estratégico, sin carácter normativo, con carácter pragmático y vocación de utilidad. Se estructura en 8 Objetivos Estratégicos, con sus objetivos específicos y líneas de actuación, acompañándose de indicadores de diagnóstico, seguimiento y evaluación. Además, se indican expresamente los objetivos asociados de los ODS.

²⁸ Este indicador pretende recoger información sobre uno de los cambios que la pandemia ha acelerado en las pautas de movilidad relativo al incremento notable de soluciones que hacen menos necesaria la movilidad, como el teletrabajo (MITMA; 2021).

En la AUE se reconoce la movilidad como un elemento clave de las políticas urbanas a través de su **Objetivo Estratégico 5** que busca **'favorecer la proximidad y la movilidad sostenible'** y que, a su vez, se divide en dos objetivos específicos: 5.1. 'Favorecer la ciudad de proximidad' y 5.2. 'Potenciar los modos de transporte sostenibles'. El MITMA trabaja en la implementación de esta Agenda, que tiene un área de confluencia relevante con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 en el ámbito urbano y metropolitano, a través de la elaboración de los planes de acción locales de la AUE.

- Para el objetivo específico 5.2., se plantea como indicador, la disposición de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la ciudad. Con este indicador se trata de conocer si se han adoptado medidas encaminadas a favorecer una movilidad sostenible y eficiente, intentando reducir los viajes en transporte privado y mejorando los sistemas de transporte público para que sean más eficientes, atractivos, accesible y asequibles a la ciudadanía, permitan mejorar la calidad de los desplazamientos de los peatones y supongan una apuesta clara por favorecer la intermodalidad.
- El indicador asociado del ODS 11 es el 11.2.1 'Proporción de la población que tiene fácil acceso al transporte público, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad'.

No obstante, es en su **Objetivo Estratégico 6: 'Fomentar la cohesión social y buscar la equidad'**, en el que se alude a la cuestión de movilidad y género. Este Objetivo Estratégico, también incluye dos objetivos específicos. El 6.1. 'Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos' y el objetivo específico 6.2. 'Buscar la **igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género**, edad y discapacidad'.

Es en este último objetivo específico (6.2) en el que se identifican algunas Líneas de Actuación que inciden en la movilidad desde una perspectiva de género, como las que aparecen subrayadas a continuación, y destaca la referencia a la 'movilidad del cuidado':

Figura 10. Agenda Urbana Española (AUE): Medidas propuestas en el Objetivo específico 6.2 'Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad'

- Adoptar medidas a través de planes o estrategias para garantizar la igualdad de trato y de oportunidades, el acceso al mercado de trabajo y la vida pública en condiciones de igualdad que garanticen la no discriminación por motivo de origen racial o étnico, discapacidad, identidad sexual, orientación sexual y de género, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.
- **Integrar la perspectiva de género, edad y discapacidad en los temas relacionados con el día a día de las ciudades, en las estructuras administrativas y en los procesos de toma de decisiones.**
- Adoptar medidas para la detección temprana de la vulnerabilidad o exclusión social en relación a los procesos de ocupación ilegal de suelo y edificios, contando con espacios y servicios de coordinación entre Servicios Sociales, Igualdad, Vivienda, Seguridad ciudadana y Salud para el acompañamiento de las personas más vulnerables.
- Garantizar un nivel adecuado de prestaciones sociales para las personas con discapacidad y en situación de dependencia.
- **Aumentar la seguridad ciudadana en los espacios urbanos adoptando las medidas adecuadas de diseño urbano (iluminación, mobiliario, etc.).**
- **Aumentar la dotación de parques en áreas residenciales, frecuentados principalmente por ancianos, mujeres y niños, garantizando una adecuada accesibilidad, iluminación y seguridad.**
- **Definir itinerarios pavimentados que facilitan la accesibilidad universal, que estén adecuadamente iluminados y con superficie de sombra suficiente para disfrutar de zonas de esparcimiento.**
- **Apoyar la “movilidad del cuidado” asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se puedan desarrollar en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con un coste asumible.**
- **Fomentar el conocimiento experto en la perspectiva de género, edad y discapacidad y el urbanismo simultáneamente y difundirlo entre la ciudadanía, tratando de eliminar viejos clichés.**
- Fomentar programas de voluntariado, actividades sociales, etc. que favorezcan la interrelación entre las personas que viven solas y su socialización con los vecinos del barrio, pueblo o ciudad.
- **Identificar y difundir buenas prácticas de planificación urbanística, arquitectónica y de movilidad urbana y rural, que incidan favorablemente en la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como en la autonomía de las personas.**
- Educar para la igualdad de trato por origen racial o étnico, discapacidad, identidad sexual, orientación sexual y de género, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social, la igualdad de género y la corresponsabilidad.
- Fomentar la creación de actividades sociales, culturales, etc., que favorezcan la integración intercultural, desde una perspectiva educativa, social, etc.
- Fomentar el asociacionismo de barrio.
- **Integrar transversalmente de forma activa el principio de igualdad de trato por origen racial o étnico, discapacidad, identidad sexual, orientación sexual y de género, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social, y el principio de igualdad de género en la elaboración, ejecución y seguimiento de las disposiciones normativas, en la definición y presupuestos de las políticas públicas en todos los ámbitos y en el desarrollo del conjunto de todas sus actividades, considerando sistemáticamente las prioridades y necesidades propias de las mujeres, teniendo en cuenta su incidencia en su situación específica, al objeto de adaptarlas para eliminar los efectos discriminatorios y promover la igualdad.**

Para este objetivo específico, uno de los indicadores propuestos, de carácter cualitativo, es la disposición de un **Plan o Estrategia a nivel local para garantizar la igualdad de oportunidades, el acceso al mercado de trabajo y la vida pública en condiciones de igualdad**. Este indicador, según se indica, permitirá:

Conocer si se ha realizado **un diagnóstico de la situación con el objeto de integrar la perspectiva de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres**; así como la situación de determinados colectivos en riesgo de exclusión social, **incorporando la perspectiva de género, en las estructuras administrativas y en el diseño de las actuaciones previstas en la ciudad**. La inclusión de esta perspectiva en la planificación de las ciudades, en muchas ocasiones, dará lugar a actuaciones que aumenten la dotación de parques (ancianos y niños); actuaciones de localización de actividades que disminuyan las distancias entre empleo y vivienda y por lo tanto acorten los tiempos de desplazamiento; actuaciones de mejora de la seguridad ciudadana (iluminación, mobiliario urbano, etc.); mejora de la accesibilidad (aceras anchas, pavimentos que facilitan la accesibilidad, etc.); actuaciones que fomenten la conciliación laboral (dotación de escuelas infantiles, servicios sociales para ancianos, horarios laborales, etc.) (Ministerio de Fomento, 2019, p. 134-135).

Este plan debe, además, recoger indicadores relacionados con los objetivos de erradicación de la violencia contra la mujer y, en el caso de no disponerse de ningún Plan en esta materia, se insta a los municipios a asumir en este ámbito determinados compromisos y establecerán los objetivos de reducción y erradicación de los casos de mujeres víctimas de violencia física o acoso sexual, a partir de los datos de años anteriores.

Como indicador cuantitativo, se plantea el presupuesto invertido en actuaciones destinadas a garantizar la igualdad de oportunidades desde el punto de vista social, económico o ambiental. Se define de la siguiente manera:

El seguimiento de este indicador refleja la cuantía de la inversión dirigida a garantizar la igualdad de oportunidades desde el punto de vista social, económico o ambiental. Las medidas tendrán por objeto reducir las desigualdades entre hombres y mujeres y favorecer a los colectivos con riesgo de vulnerabilidad en la ciudad promoviendo el uso del espacio público como elemento de cohesión y convivencia ciudadana. En la definición de los presupuestos se tendrán en cuenta los resultados obtenidos en los procesos de participación ciudadana y el conocimiento experto en la perspectiva de género, edad, discapacidad y urbanismo simultáneamente (Ministerio de Fomento, 2019, p. 173).

4.3.3. Ley de Movilidad Sostenible

Como ya se ha indicado el anteproyecto de la **Ley de Movilidad Sostenible**²⁹ se constituirá en el marco normativo de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, estando claramente reflejada en ésta. Esta Ley responde a la reforma contemplada dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio

²⁹ El Consejo de Ministros fue informado del texto de este anteproyecto de ley en primera vuelta el 1 de marzo de 2022. Entre dicha fecha y el 13 de abril tuvo lugar el trámite de consultas y audiencia pública, en el que se recibieron un total de 203 alegaciones por parte de administraciones, empresas, asociaciones y particulares. Se espera elevar el texto a Consejo de Ministros para su aprobación definitiva (2a vuelta) antes de fin de 2022, con el fin de remitir a las Cortes el Proyecto de Ley, para su tramitación parlamentaria. El objetivo comprometido con la Comisión Europea en cumplimiento de los hitos y objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), es que la ley quede aprobada antes de finalizar 2023.

de 2021³⁰, que establece la aprobación de esta Ley con el objetivo de regular actividades relacionadas con el transporte y la movilidad, incluyendo cuestiones relacionadas con la planificación y financiación de infraestructuras y servicios de transporte, la mejora de la gobernanza, los combustibles alternativos, la movilidad inclusiva, el fomento de la innovación y la digitalización, la mejora de la transparencia y la rendición de cuentas.

Según se indica en la Ley:

Buena parte del contenido de esta ley tiene un carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural; basado en la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la transformación y la mejor conexión entre infraestructura, servicio y ciudadanos; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la “equidad económico-social”, la “eficiencia energética” y el “respeto al entorno natural y urbano”; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, en el punto de mira para el cumplimiento de los compromisos adoptados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (MITMA, 2022, p.3).

Esta ley tiene por objeto principal constituir el marco normativo que permita que las políticas públicas de transporte y movilidad de las administraciones en España respondan mejor a las necesidades reales de la ciudadanía y a los retos del siglo XXI: la sostenibilidad, la digitalización y la cohesión social y territorial. Además, esta **ley reconocerá la movilidad, por primera vez, como un derecho y un elemento de cohesión social** que contribuye al Estado del Bienestar y la necesidad de que las administraciones faciliten el ejercicio de este derecho, estableciendo los principios rectores de las administraciones públicas en esta labor.

Para ello la ley exigirá la cooperación de las distintas administraciones públicas y facilitará instrumentos para dicha coordinación. Además, esta norma contribuirá a facilitar el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases efecto invernadero y emisiones contaminantes en el transporte estando alineada con todos los acuerdos internacionales para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible que nos marca la Agenda 2030 de la ONU o los marcados en la COP21 de París, y con todas las estrategias europeas como el Pacto Verde Europeo, la Agenda Digital, o la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea.

La Ley es sensible a algunas cuestiones de género en este ámbito. En el Capítulo II, que aborda aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad, en su Sección 2ª ‘Movilidad para todos’, recoge los aspectos inclusivos de la movilidad, incluyendo una jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano, el fomento de la movilidad activa, las políticas y acciones de movilidad inclusiva para personas con diversidad funcional, así como las perspectivas de género y no discriminación en la movilidad, esto último recogido en el Artículo 31.

30 Concretamente, esta reforma se contempla en la Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, en particular en la medida R2 “Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte”.

Artículo 31. Perspectivas de género y no discriminación en la movilidad

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, **analizarán sus políticas de transportes y movilidad para detectar dificultades en el acceso a los diversos modos de transportes en función del sexo**, la edad o el poder adquisitivo.
2. Asimismo, las administraciones adoptarán las **medidas** que resulten oportunas, incluyendo el establecimiento de indicadores de seguimiento, para erradicar dichas disfunciones y **evitar así cualquier tipo de discriminación, directa o indirecta, sobre los viajeros, en función de su sexo**, edad o cualquier otra condición social.
3. El análisis, medidas e indicadores de seguimiento habrán de incluirse en los planes de movilidad sostenible contemplados en la presente ley.

La Ley, además, señala **la menor presencia de las mujeres en el sector de transportes**, a pesar de su progresiva incorporación tanto en puestos productivos como de dirección. Esto implica, según se señala en la ley, una necesidad de identificar los factores que inciden en la mayor masculinización del sector para poner en marcha los recursos y análisis que corrijan la situación, rompan estereotipos y generen un aumento del interés y la participación de las mujeres.

Así en el 'Capítulo IV Necesidades formativas del sector productivo del transporte y la movilidad', 'Artículo 92. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte', se establece la constitución de una Sección Transversal de Formación y Capacitación que tendrá la función de detectar necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con la finalidad de proporcionar respuestas efectivas a estas necesidades de formación y recualificación del mercado laboral así como de anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de las personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

Esta Sección Transversal de Formación y Capacitación contará con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas y entre sus actuaciones destaca la siguiente en términos de género:

El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación (MITMA, 2022, p.88).

En el Título VII 'Participación Pública y Transparencia' se establece en su Artículo 97 lo siguiente:

Artículo 97. 'Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad'.

1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y de la ciudadanía, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente. **Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.**
2. Estará sujeta a publicidad activa la acción de las administraciones públicas en las materias reguladas en esta ley, en los términos previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en el presente título.

5

Movilidad sostenible
y género en Andalucía:
un recorrido por
el marco normativo
y de planificación

5. Movilidad sostenible y género en Andalucía: un recorrido por el marco normativo y de planificación

Este capítulo se orienta al análisis del estado de la cuestión en materia de políticas de movilidad sostenible y género en Andalucía. Se trata de ver en qué medida las normas y prácticas vigentes actualmente en materia de movilidad sostenible, están incorporando la perspectiva de género, es decir, lo que se hace (o no) desde la administración pública en esta materia.

Las competencias en movilidad están compartidas entre los distintos niveles administrativos, existiendo una amplia profusión de normativas sectoriales y/o territoriales así como de instrumentos de planificación muy diversos. Se reparte mayoritariamente entre el Estado (las relacionadas con el transporte interurbano) y las Comunidades Autónomas (las referidas al transporte en el ámbito de cada Comunidad Autónoma y el transporte urbano y metropolitano). Es en estas últimas en las que se enmarcan la mayoría de las necesidades cotidianas de movilidad de la ciudadanía (MITMA; 2021).

Andalucía no cuenta en la actualidad con una Ley de Movilidad Sostenible. Es cierto que en la última década se ha desplegado un proceso de participación orientado a elaborar un anteproyecto de Ley. En este anteproyecto, según consta en el BOPA número 70 de 30 de abril de 2019, la referencia al género era escueta, si bien, lo posicionaba como un elemento sustancial para la elaboración de estas políticas. Concretamente, se dedicaba el Artículo 3: "Principios generales de actuación de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.", en el que antes de enumerar estos principios, se indicaba que "Las actuaciones de las Administraciones públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible integrarán la perspectiva de género y deberán ajustarse a los siguientes principios: ..."

No obstante, existen otras normativas y herramientas que incluyen algunas orientaciones en movilidad sostenible y género como son: la Agenda Urbana de Andalucía, la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, el Presupuesto con Perspectiva de Género, el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030 y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Además, otras herramientas abordan, al menos parcialmente, la movilidad sostenible desde la perspectiva de género. Así, la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana de 2011 (BOJA núm. 97 de 19 de mayo de 2011), desde la consideración de la necesidad de una movilidad sostenible, se planteaba como uno de sus objetivos básicos: Hacer que la movilidad y el transporte se conviertan en factores decisivos para la calidad de vida, la cohesión social y el progreso: Incrementando la accesibilidad, entendida ésta como la capacidad efectiva de las personas para acceder a bienes,

servicios y actividades; Corrigiendo los desequilibrios sociales en el acceso a bienes, servicios y actividades, mediante la generación de igualdad en la accesibilidad para los grupos sociales más débiles: personas con movilidad reducida, infancia, jóvenes, mayores y población de renta baja constituyen colectivos de especial atención en las políticas de transporte en el marco de la sostenibilidad y, por último, dando respuesta a las situaciones y problemas diferenciados que afrontan las mujeres ante el transporte, tanto público como privado.

Por último, la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Andalucía 2030 tiene un apartado dedicado a la movilidad sostenible, y conforme a los objetivos de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, establece como objetivo. 'Desarrollar un modelo de movilidad basado en el acceso igualitario a medios de transporte seguros, asequibles y sostenibles, el fomento del transporte público y de los modos de desplazamiento no motorizados'. Una de las líneas de actuación: 'Planificación integral de la movilidad' plantea como medida: 'Mejorar la integración de la movilidad en los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística, teniendo en cuenta las diferentes necesidades de movilidad según edad, género, diversidad funcional y situación socioeconómica'.

5.1. Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía y Ley 9/2018, de 8 de octubre, por la que se modifica la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

Esta Ley constituye una referencia básica para las políticas de igualdad y transversalidad de género en la Comunidad Autónoma, en tanto que determina el mandato de la promoción de la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.

Concretamente, el Artículo 50 'Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte', constituye el anclaje normativo básico para la promoción de la integración de la perspectiva de género en las políticas de movilidad sostenible y en los programas presupuestarios correspondientes. Es este el artículo donde se determina el mandato de los poderes públicos de Andalucía para la integración de la perspectiva de género en el diseño de las políticas y los planes en materia de vivienda, así como sobre la necesidad de coordinarse y colaborar con las entidades locales a este respecto para el diseño de las ciudades, para las políticas urbanas, y para la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos, entre otros aspectos. En sus apartados 4 y 5, se señala lo siguiente:

4. Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población.

5. La Administración de la Junta de Andalucía **promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte** con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. De los resultados de la investigación se dará traslado al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.

Por otra parte, en su Artículo 10, relativo a Estadísticas e investigaciones con perspectiva de género, Apartado 1, indica que: “Los poderes públicos de Andalucía, para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, deberán: a) incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen; b) Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, y su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar; c) Analizar los resultados desde la dimensión de género; d) Analizar y cuantificar el valor de los cuidados”.

5.2. Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030

El Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (PITMA) de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía. Este Plan recoge las preocupaciones de la UE en este nuevo periodo, su nuevo marco financiero plurianual, que orienta las nuevas líneas de actuación relacionadas con la innovación, las infraestructuras verdes, la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía.

Según se afirma en el PITMA, esto requiere recurrir a líneas de actuación ya conocidas, pero hasta ahora nunca bien implementadas, tendentes a la reducción de la movilidad obligada, la desincentivación del crecimiento urbano difuso, la potenciación de la movilidad activa y una política clara de fomento del transporte público. Tal es así que el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA) del año 1994 (Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía) ya establecía que es obligación de las administraciones públicas: promover un sistema de transporte multimodal e integral basado en los servicios de transporte público y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados (en bicicleta, a pie), frente a la preeminencia del automóvil. El sistema de transporte contribuirá a la reducción de la movilidad innecesaria, al equilibrio entre el mundo rural y el mundo urbano, al desarrollo del sistema de ciudades medias que eviten los fenómenos de congestión urbana y, en definitiva, a alcanzar la máxima accesibilidad atenuando el tráfico y la movilidad innecesaria. El sistema de transporte ha de basarse en una múltiple combinación de infraestructuras y servicios como corresponde al complejo conjunto de demandas que debe atender. **El sistema de transporte ha de tener carácter universal y ser público, garantizando el servicio a todas las personas, independientemente de su situación geográfica, poder adquisitivo, capacidad de movilidad, género, edad, raza y cultura.**

Tal y como planteaba el programa presupuestario 43B, en este Plan se incorpora la perspectiva de género. No obstante, lo hace de manera insuficiente. Se incluyen en el diagnóstico los datos del Observatorio de Movilidad Metropolitana 2018 sobre características de la movilidad según sexo. Entre los valores generales que guían la actuación de la administración en esta materia se encuentran la transparencia, participación, gobernanza, impulso de la igualdad de género, compromiso social y ambiental, coordinación y cooperación, eficiencia, mejora de la salud y accesibilidad universal. No obstante, tan solo hay una medida específica orientada a la igualdad de género. En su Línea Estratégica

‘Sensibilización de administraciones y empresas’ se ha diseñado la medida ‘Acciones formativas sobre movilidad sostenible, incluyendo temas como impactos ambientales y sobre la salud del transporte motorizado, tráfico y calidad del aire, ventajas económicas del transporte sostenible, buenas prácticas en la distribución urbana de mercancías (DUM), movilidad y género, conducción eficiente...’.

Por su parte, sobre los indicadores diseñados para la evaluación, se indica que, en la medida de lo posible, estos indicadores, siempre que hagan referencia a personas, serán desagregados por sexo. Sin embargo, en los indicadores de impacto, se proponen diversas medidas que no aseguran la diferenciación según sexo. Así, por ejemplo, para el análisis de las pautas de movilidad de la población andaluza se ha contratado un servicio para disponer de una base de datos de matrices Origen-Destino con los desplazamientos entre las poblaciones de Andalucía, elaborado a partir de los datos generados por los terminales móviles y registrados por las antenas de los operadores de telefonía móvil. Esta matriz se desglosa entre verano e invierno, días laborables o fines de semana, franjas horarias, motivo del viaje, modo de transporte, lugar de residencia, edad, **género**, duración y distancia de los desplazamientos. Las fechas de referencia del estudio son 2019 y 2022. En observaciones se señala que el estudio incluye una herramienta de explotación que permite el filtrado de los datos por zonificación, rango de días, franjas horarias y demás segmentaciones de las matrices origen destino, obteniéndose una representación gráfica geolocalizada y **que se intentará obtener y tratar los datos con diferenciación por sexo.**

5.3. Planes de Transportes Metropolitanos

La Ley orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del estatuto de Autonomía, proclama en su artículo 64.1 la competencia exclusiva, en materia de transporte, que incluye tanto infraestructuras como servicios que discurren en territorio andaluz. Así, el citado artículo establece la competencia exclusiva de nuestra comunidad autónoma en materia de transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Para el desarrollo competencial en esta materia, las áreas metropolitanas en Andalucía, constituyen un ámbito prioritario. Desde el punto de vista normativo, el transporte metropolitano en Andalucía está regulado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos.

Los Consorcios de Transportes Metropolitanos correspondientes a las 9 áreas metropolitanas persiguen la consolidación de modelos de transporte metropolitano sostenibles, dinámicos y vertebradores del territorio. Su labor se centra en alcanzar la integración tarifaria de todos los servicios de transporte y en la mejora de la intermodalidad.

Cada Consorcio ha elaborado un Plan de Transporte Metropolitano, en el que algunos plantean otras medidas orientadas a la igualdad de género, si bien la mayoría detiene la incorporación de la perspectiva de género en estos planes, en el diagnóstico. Así, por ejemplo, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, en su Línea Estratégica 6: ‘Sensibilización y Difusión’ cuyo objetivo es sensibilizar e informar a la sociedad y a los principales actores de la movilidad sobre los beneficios del uso de los modos sostenibles de transporte considera la perspectiva de género como eje vertebrador de esta línea estratégica, destacando dos actuaciones:

1. **Iniciativa para promocionar la educación sobre movilidad y género:** El género es un diferenciador importante en la movilidad ya que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, que incluyen más intermodalidad debido a que todavía asumen más actividades de cuidados y relacionados con el hogar. Además, las mujeres son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal, sobre todo en horario nocturno, en dependencia de una iluminación adecuada, la limpieza, o el hacinamiento de personas. Todas estas consideraciones no se tienen en cuenta en la planificación del transporte, precisamente porque pocas mujeres están empleadas y toman decisiones en este sector. Para esto es necesario establecer proyectos educativos e iniciativas que se centren en la movilidad desde el punto de vista de las mujeres para comprender sus necesidades y preocupaciones durante el viaje diario. Una buena acción, con el fin de entender lo que viven las mujeres cuando se mueven, son marchas exploratorias. Para construir ciudades adaptadas, hay que entender cuáles son las dificultades que pueden experimentar las mujeres al moverse en el espacio urbano. Este proceso participativo ha nacido en Toronto (conscienceurbaine.net) y consiste en recorrer la ciudad con las mujeres para apuntar los puntos problemáticos con motivo de comunicarlos al ayuntamiento para solucionarlos.
2. **Elaboración de directrices para integración de la perspectiva de género en la distribución de plazas de los aparcamientos de integración.** Los aparcamientos de integración tendrán un diseño que incorpore criterios de género, para garantizar una percepción de seguridad por las mujeres, que no posibiliten espacios “propicios” para las agresiones y que garanticen su utilización en condiciones de seguridad y tranquilidad para todos los usuarios. Se deben contemplar los siguientes aspectos fundamentales: Evitar el diseño de zonas con mala visibilidad (los diseños tienen que evitar zonas cerradas, mal iluminadas, mal comunicadas o aisladas, sin distintas vías de salida) y Facilitar el acceso a los usuarios débiles (los diseños de los aparcamientos preverán fácil acceso a sillas de ruedas, sillas de bebe y carros). Algunos espacios de estacionamiento pueden reservarse para mujeres embarazadas o familias con sillas de bebe.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, también incluye la perspectiva de género en una de sus medidas: ‘Campañas de información y concienciación para el fomento y la promoción de los viajes en modos no motorizados (peatones y bicicletas). Resaltando el buen clima de la provincia como agente propulsor de los viajes en estos modos y destacando los beneficios del desplazamiento en ellos. Especial énfasis en el género femenino’. Además, diseñan indicadores para medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan a nivel metropolitano: Participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y Participación de los hombres en el uso del transporte público.

5.4. Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Los Planes de Movilidad Sostenible de ámbito territorial, se elaboran teniendo en cuenta las determinaciones contenidas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los Transportes urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía y la Ley 1/1994, de 11 de enero, de ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Tratan de facilitar la movilidad sostenible mediante un conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de personas y mercancías que facilitan el acceso a los bienes, servicios y relaciones, de forma que se satisfacen las necesidades de la sociedad actual sin poner en riesgo que las generaciones futuras. Igualmente trata de facilitar el desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad de la movilidad en su ámbito.

Según la “Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible” del Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE), un PMUS “es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social y el desarrollo económico”. Los PMUS son instrumentos para impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad. Tienen un ámbito de actuación local, si bien pueden desarrollarse en colaboración con varios municipios, ya sea por pertenecer a un Área Metropolitana o a una Mancomunidad. Estas iniciativas deben vincularse con planes, directrices, estrategias de ámbito municipal, regional o estatal e incluso comunitario, de tal forma que contemplen los condicionantes señalados por estrategias de carácter supramunicipal. En esta Guía, sin embargo, no se hace referencia a la inclusión de la perspectiva de género. Sí encontramos otro documento “La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los gobiernos locales” en el que se señala los diferentes patrones de movilidad de mujeres y hombres y que uno de los cambios derivado de introducir el concepto de la movilidad sostenible en la planificación, es tener en cuenta esta realidad.

En torno a estos planes es interesante destacar la colaboración de la Junta de Andalucía y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para planificar y desarrollar un sistema de movilidad regional que ponga en primer plano las necesidades de las mujeres³¹. El Banco Europeo de Inversiones apoya a la Junta de Andalucía en la integración de la igualdad de género en el desarrollo de planes y proyectos de transporte. Este apoyo se canaliza a través de JASPERS, una iniciativa consultiva conjunta entre el Banco y la Comisión Europea.

De esta manera, la Junta de Andalucía ha adoptado la metodología propuesta por JASPERS para incluir la igualdad de género en el desarrollo de los planes de transporte metropolitano de Andalucía, en la que se proponen actuaciones concretas. Como se ha anunciado, se espera que se aplique próximamente en los planes de transporte metropolitano de Córdoba, Almería y Sevilla. Es una metodología con fácil adaptación a otros planes de transporte y movilidad.

La persona entrevistada del grupo JASPER en este estudio facilita información interesante:

1. Acercamiento del BEI a la igualdad de género: *Gender equality and women's economic empowerment (eib.org)*
2. La nueva política de transporte *Transport Lending Policy 2022: The Way Forward (eib.org)* que incluye numerosas referencias a la igualdad de género en el sector transporte.
3. Información sobre JASPERS y su rol como asesoría *About (eib.org)*
4. Post sobre la colaboración con la Junta respecto de la inclusión de la igualdad de género en los planes de transporte *Boosting transport solutions for women in Spain* <https://www.eib.org/en/stories/transport-solutions-women>. (eib.org)

Las mujeres son las principales usuarias de los modos de transporte sostenibles. Según la Encuesta Social Andaluza 2011 sobre la movilidad en las áreas metropolitanas el 65% de los usuarios del

31 <https://esmovilidad.mitma.es/noticias/bei-asesora-andalucia-para-dar-forma-soluciones-de-transporte-para-mujeres-y-familias>

transporte público y el 59% de los peatones en Andalucía son mujeres. En cuanto al uso del automóvil, las mujeres son menos propensas a tomar el volante que los hombres (41% frente a 59%), y tienden a ser las ocupantes del automóvil (71% frente a 29%).

Los objetivos de los viajes y, por tanto, las necesidades de transporte de hombres y mujeres también difieren considerablemente. Según los datos de Andalucía, las mujeres realizan la mayoría de los viajes para acompañar a los niños (65%) y para ir de compras (63%), así como los viajes relacionados con la salud (61%). Los hombres predominan cuando se trata de viajes de trabajo (58%), viajes de negocios (81%) y viajes de ocio (58%).

Ante esta realidad **se requiere que los planes y proyectos pongan a la mujer en el centro de sus acciones y se consideren las particularidades de sus viajes**, en concreto:

- Características y expectativas del viaje: combinación de diferentes patrones, objetivos, modos y tiempos de viaje.
- Requisitos físicos: altura de la infraestructura o acceso a instalaciones sanitarias.
- Problemas de seguridad: ya que, citando al Instituto Europeo para la Igualdad de Género, “las mujeres están más preocupadas que los hombres por su seguridad mientras viajan”.
- Participación en el mercado de trabajo: pues, a escala europea, el 67% de las mujeres están actualmente empleadas, frente al 79% de los hombres.

Abordar la igualdad de género en el sector del transporte requiere soluciones personalizadas para cada ubicación, basadas en análisis y diagnósticos sólidos, incluidos datos de usuarios desglosados por sexo. La solución debe ser multifacética y estar alineada con los objetivos de una estrategia general de igualdad de género. Estas son algunas de las acciones necesarias:

- Recopilar y analizar datos de usuarios desagregados por sexo
- Abordar los elementos físicos (infraestructura, accesibilidad, diseño físico sensible al género), así como la provisión de servicios de transporte público (frecuencias, modificación de rutas para acceder a escuelas, supermercados, etc.)
- Mejorar la seguridad del sistema de transporte público mediante medidas como iluminación y CCTV, personal de seguridad femenino, botones o aplicaciones de pánico de emergencia, paradas adicionales a demanda, reubicación/reurbanización de paradas aisladas, etc.
- Abordar la asequibilidad del sistema de transporte mediante la creación de pases mensuales/ anuales, descuentos para grupos específicos o el establecimiento de un costo máximo de transporte público para las familias (por ejemplo, según la cantidad de adultos que trabajan en el hogar).
- Garantizar el acceso a instalaciones sanitarias suficientes, limpias y seguras para mujeres y para padres con niños (tanto hombres como mujeres).
- Abordar los posibles desequilibrios en la mano de obra del sector del transporte mediante políticas de contratación y selección

5.5. Agenda Urbana de Andalucía 2030

Andalucía cuenta con la **Agenda Urbana de Andalucía 2030**, un documento pionero en el Estado español, elaborado incluso antes que la AUE y basado en la Nueva Agenda Urbana de la ONU y la Agenda Urbana de la UE, así como los documentos de planificación estratégica en materia de sostenibilidad urbana y desarrollo sostenible existentes a nivel estatal y andaluz. Ambas se organizan en torno a grandes líneas, visiones estratégicas y elementos de acción basados en el modelo de ciudad sostenible.

La AUE, como se ha visto anteriormente, se postula como marco de referencia para las distintas áreas urbanas de España, estableciendo un abanico de políticas urbanas que puedan ser puestas en práctica por cualquier municipio. Se trata de un documento estratégico sin carácter normativo que trata de integrar visiones sectoriales y permanecer en constante actualización y mejora. La Agenda Urbana de Andalucía por su parte representa un marco estratégico que sirve como instrumento de desarrollo territorial, social, económico y ambiental en Andalucía.

La Agenda Urbana de Andalucía parte del Marco de Referencia para las Ciudades Sostenibles (RFSC –*Reference Framework of Sustainable Cities*)³², documento suscrito por la UE en 2008 y que trata de unificar los principales objetivos actuales para alcanzar ciudades sostenibles. Así, su contenido se estructura en las cinco dimensiones que este marco propone: Espacial, ambiental, social, económica y gobernanza. Estas dimensiones temáticas se estructuran, a su vez, en los siguientes elementos (p.17, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2018):

- Hechos: cuestiones que plantean desafíos, problemas o necesidades en torno a la realidad de las ciudades.
- Retos: claves sobre las que se pretende transformar la realidad urbana de Andalucía, de cara a 2030.
- Líneas estratégicas: traducción en estrategias de los retos identificados, fundamentadas y con base en el conocimiento del territorio.
- Ejes de actuación: aspectos esenciales propuestos para abordar cada línea estratégica.

Para cada eje de actuación, se ofrecen propuestas en torno a las cuales articular las actuaciones así como información sobre la relación con otras líneas estratégicas y ejes. Además, se proponen aspectos a tener en cuenta con el objeto de crear un cuerpo de conocimiento fiable y actualizado a nivel municipal –o infralocal, cuando sea factible– que permita llevar a cabo la medición de la evolución, resultados e impacto de cada eje de actuación, para su planificación, seguimiento y evaluación de una forma eficiente, señalándose que siempre que resulte pertinente, en función de la naturaleza de la información de que se trate, **“se recogerán los datos desagregados por sexo, para la evaluación del impacto de género de las medidas implementadas”** (p.20, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2018).

32 <http://rfsc.eu/wp-content/uploads/2016/03/30-objectives-1.pdf>

En la **Dimensión Espacial** se destaca el hecho de la gran dependencia del transporte motorizado privado en desplazamientos urbanos e interurbanos. El Reto en este caso es 'Favorecer la territorialidad interconectada' planteando para ello una Línea Estratégica denominada 'Movilidad Sostenible' con dos ejes de actuación 'Implementar un sistema de movilidad eficiente y sostenible entre municipios' y 'Desarrollar un sistema de movilidad eficiente y sostenible dentro de la ciudad'.

La movilidad sostenible también se recoge en la **Dimensión Ambiental**, en la Línea Estratégica: 'Reducción de los niveles de contaminación en las ciudades', que tiene un Eje de actuación 'Contaminación atmosférica y movilidad sostenible'

En la **Dimensión Social** se destaca el hecho de que las ciudades son un espacio de oportunidades y de desarrollo económico pero, a su vez, se concentran graves problemas de vulnerabilidad y desigualdad social. Así, "el acceso a bienes y servicios, las características de las viviendas y su estado de conservación, así como el de viarios y equipamientos públicos privados, redes de transporte, etc., son algunos elementos que contribuyen de manera relevante en la ampliación o reducción de la desigualdad social" (p.25, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2018). Entre los retos en esta dimensión, se señala, la exclusión social, el envejecimiento de la población, que lleva a pensar en las ciudades desde una perspectiva intergeneracional, pero también se alude a otros grupos de población desde cuya perspectiva es necesario comenzar a reflexionar, como es el **caso de las mujeres, "quienes, asociado a su papel en el cuidado de las personas dependientes, presentan necesidades específicas respecto al acceso y uso de equipamientos, movilidad, seguridad o elementos asociados a la imagen social y cultura de la ciudad. En consecuencia, resulta necesario planificar el modelo de ciudad atendiendo al género o, al menos, respecto de la perspectiva del cuidado y la prevención de la violencia de género"** (Ibíd.).

De esta manera el Reto es '**Impulsar el diseño de la ciudad para todas las personas**' para el que se plantea una Línea Estratégica: 'Enfoque plural e integrador de la ciudad' y cuatro Ejes de actuación, siendo el primero de ellos '**Diseñar y planificar la ciudad desde el enfoque de género**' para la que se dan algunas orientaciones directamente relacionadas con la movilidad como: '**Adecuación del modelo de movilidad de la ciudad (horarios, paradas) a otras realidades existentes en la ciudad, prestando especial atención a la perspectiva del cuidado y a los usos y necesidades de las mujeres**' y '**Elaboración de mapas de uso y movilidad de la ciudad desde la perspectiva de género**'. También, se indican otras actuaciones relativas al ordenamiento que pueden tener incidencia en la movilidad como son: '**Ordenación de la ciudad desde la perspectiva de las personas cuidadoras de mayores y dependientes**' y '**Ordenación de la ciudad priorizando el acercamiento de los equipamientos a las viviendas, siguiendo un modelo compacto**'.

Figura 11. Agenda Urbana de Andalucía 2030: Marco orientativo para el Reto 'impulsar el diseño de la ciudad para todas las personas'

- Diseño de los equipamientos y servicios de la ciudad con especial atención a los diferentes modelos de uso desde la perspectiva de género.
- Diseño de los espacios públicos de la ciudad seguros para las mujeres, con especial atención a aspectos tales como la iluminación, la visibilidad, los espacios menos transitados y los espacios verdes urbanos.
- Adecuación del modelo de movilidad de la ciudad (horarios, paradas) a otras realidades existentes en la ciudad, prestando especial atención a la perspectiva del cuidado y a los usos y necesidades de las mujeres.
- Elaboración de mapas de uso y movilidad de la ciudad desde la perspectiva de género.
- Ordenación de la ciudad priorizando el acercamiento de los equipamientos a las viviendas, siguiendo un modelo compacto.
- Creación de espacios de uso mixto de actividad residencial y económica.
- Dotación de centros de educación infantil y demás servicios que faciliten la conciliación de la vida familiar y laboral.
- Fomento de la presencia de las mujeres en los procesos de participación ciudadana.
- Programas de rehabilitación de espacios y equipamientos públicos diseñados para atender a las necesidades de las personas que se dedican al cuidado.
- Promoción de vivienda pública incorporando la perspectiva de género en su diseño, tanto en su configuración interior, como su accesibilidad y conexión respecto al resto de la ciudad.

Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (2018).

5.6. Presupuesto con Perspectiva de Género

La Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. Asimismo, alude a que el Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía es un elemento activo en la consecución de forma efectiva del objetivo de la igualdad entre mujeres y hombres. No obstante, la presupuestación con perspectiva de género tiene en Andalucía un largo recorrido, constituyendo una estrategia consolidada que, desde 2003, sitúa el enfoque de género en el corazón de la planificación, la gestión y la ejecución de cualquier política pública, sea educativa, social, sanitaria, de agricultura, comercial, o de infraestructuras, a través de sus presupuestos. De esta manera, constituye el instrumento fundamental para la aplicación del *mainstreaming* o transversalidad de género en las políticas públicas.

Así, la presupuestación con perspectiva de género sitúa a la Comunidad Autónoma en una situación privilegiada para introducir en el diseño, ejecución y evaluación de sus políticas públicas en materia de movilidad sostenible, una mirada de género. A continuación, se trata de analizar en qué medida esto ha sido así y si los principales programas presupuestarios relacionados con la movilidad sostenible, han avanzado en esta integración de la perspectiva de género.

Antes de este análisis, basándonos en la información disponible en la página web de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos³³, se explica brevemente en qué consiste la presupuestación con perspectiva de género.

El presupuesto con perspectiva de género de Andalucía, tiene una metodología propia que supone una reorganización de los procedimientos de la Administración en las diferentes fases del ciclo presupuestario elaboración-ejecución-evaluación, y a todos los niveles, con la finalidad de incluir los objetivos de género en todos los ámbitos de actuación. Esta metodología tiene diversos instrumentos respaldados normativamente por la Ley 18/2003 de Medidas Fiscales y Administrativas y otras normas de elaboración del Presupuesto:

En primer lugar, esta Ley señala la constitución de la **Comisión de Impacto de Género en los Presupuestos** adscrita a la Consejería competente en materia de Hacienda, de participación administrativa y que es el órgano asesor específico que tiene como finalidad impulsar que el Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sea un elemento activo en el logro de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres. Entre sus funciones está la de emitir el Informe de Evaluación de Impacto de Género sobre el anteproyecto de Ley del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de cada ejercicio.

El **Informe de Evaluación de Impacto de Género** es un documento clave de la estrategia de presupuestación con perspectiva de género, cuyo objetivo es valorar la incidencia de las políticas públicas desde dicha perspectiva, así como visibilizar las medidas que, a través de dichas políticas, se ponen en marcha desde la administración pública andaluza cada año para corregir los desequilibrios existentes entre mujeres y hombres. El Informe se articula en torno al modelo de las 3R: Realidad, Representación y Recursos-resultados. El apartado de 'Realidad' se dedica al análisis de la situación andaluza en términos de igualdad de género, basándose en un repertorio de indicadores actualizados. El apartado 'Representación' analiza la situación y evolución de la presencia de hombres y mujeres en los diferentes niveles profesionales y colectivos de la Junta de Andalucía. Por último, el apartado de 'Recursos-resultados', analiza desde una perspectiva de género, la asignación de créditos para cada una de las secciones y programas presupuestarios recogida en los Estados de Ingresos y Gastos que acompañan al Proyecto de Ley del Presupuesto para el ejercicio. En este apartado se muestran las actuaciones por programa que cada una de las Consejerías diseña para eliminar los desequilibrios de género en su área de competencia.

Otro de los instrumentos es el denominado **Programa G+**, que se centra en aquellos programas presupuestarios que tienen mayores competencias, responsabilidad y capacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres para que avancen en la aplicación de la transversalidad de género. Su objetivo es identificar y clasificar los programas presupuestarios según una escala diseñada a ese propósito, la Escala G+, en función de su capacidad para incidir sobre los obstáculos que impiden la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

La Escala G+ ordena y agrupa los programas presupuestarios, en primer lugar, según su pertinencia de género, es decir, si afectan o no a personas. Los programas que afectan a personas se analizan a su vez según su relevancia de género, establecida a partir de los siguientes criterios: 1) poder transformador de género en función de si el programa tiene competencias para actuar, y si son relevantes en relación a la igualdad entre mujeres y hombres; 2) capacidad de impacto, es decir, el número de

33 <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/economiahaciendayfondoseuropeos/areas/presupuestos/genero.html>

personas que se ven afectadas por el programa; 3) relevancia funcional en cuanto que el programa tiene competencias para actuar como “palanca de cambio” en igualdad de género; y finalmente, 4) si tiene efectos sobre la gestión del personal de los centros de trabajo de la Junta de Andalucía. Como resultado de la ponderación de estos criterios, los programas se clasifican en cuatro categorías: G+, G, g1 y g0.

- **g0:** Programas sin incidencia directa sobre personas e incidencia indirecta nula o baja. No presentan sensibilidad al género.
- **g1:** Programas con incidencia sobre personas fundamentalmente de carácter interno o instrumental.
- **G:** Programas con incidencia sobre personas, con un menor impacto ya sea por el número de personas destinatarias o por el nivel y el contenido de la competencia.
- **G+:** Programas con incidencia sobre personas, de gran interés por su capacidad transformadora, impacto y relevancia funcional reconocida.

Anualmente, se revisa la clasificación de los programas en la Escala G+, para incorporar distintas contingencias, como puedan ser cambios en la estructura del Presupuesto desde el punto de vista orgánico o funcional, o modificaciones competenciales en cada programa presupuestario que implican su reclasificación.

Otro instrumento son las **Auditorías de Presupuesto y Género (APG)** en las Consejerías y entidades instrumentales de la Junta de Andalucía, cuyo Plan Anual de Auditoría de Género, es aprobado por la Comisión. Tienen como objetivo evaluar el grado de integración de la perspectiva de género en el ciclo presupuestario, es decir, en la planificación y ejecución presupuestaria de las políticas públicas a través del análisis de su documentación presupuestaria.

Las APG han desarrollado una metodología propia, novedosa y pionera mediante la cual se busca valorar si los resultados obtenidos con el crédito ejecutado se corresponden con el objetivo de integrar el enfoque de género en sus actuaciones según establece la normativa vigente en materia de igualdad de género, especialmente la Ley 12/2007 de promoción de la igualdad de género en Andalucía.

Desde el año 2013, en el que se inicia una fase piloto de auditorías, hasta la actualidad, han sido numerosos los programas presupuestarios y entidades instrumentales auditadas. Se trata de determinar si los programas y entidades auditadas han presupuestado y ejecutado el presupuesto con perspectiva de género y qué prácticas de implementación han llevado a cabo para lograr un presupuesto con perspectiva de género. En base a todo ello, se redactan unas conclusiones y las principales recomendaciones y se identifican las buenas prácticas existentes para lograr mejoras orientadas al logro de la igualdad de género a través del presupuesto público. El Informe definitivo de Auditoría de Presupuesto y Género, en el que se tienen en cuenta las alegaciones manifestadas por los programas presupuestarios, se eleva a la consideración de la Comisión de Impacto de Género en los Presupuestos. Posteriormente, cada programa o entidad debe asumir las recomendaciones incluidas en las auditorías y plasmarlas en el Documento de Orientaciones Estratégicas, DOE G+, herramienta destinada a planificar y sistematizar los objetivos y acciones concretas y mensurables que permitan al programa avanzar en la integración del enfoque de género en su presupuesto.

El **Documento de Orientaciones Estratégicas (DOE G+)**, es una herramienta enmarcada dentro de la metodología del Programa G+. Este documento contribuye a que los programas presupuestarios de cada Consejería, así como las entidades instrumentales de la Administración de la Junta de Andalucía, sistematicen y concreten las medidas que van a llevar a cabo para lograr unos presupuestos sensibles al género. Incorpora todos los aspectos susceptibles de mejora señalados en la APG y se somete a un seguimiento anual.

Además, de estos instrumentos, caben destacar otras actuaciones en materia de **sensibilización y formación**, que tratan de implicar de manera efectiva al personal de los Centros Directivos en las diversas fases del proceso presupuestario, promocionando el cambio cultural en presupuesto y género, así como capacitando al personal técnico responsable en los diferentes niveles de la Administración andaluza.

Por último, se destaca el **Fondo G+**, como una herramienta de carácter puntual, que en el año 2010 otorgó incentivos dirigidos a los centros directivos de la Junta de Andalucía para contribuir a la realización de proyectos, con el objetivo principal de mantener y reforzar los vínculos de los centros directivos con su compromiso con la igualdad de género en Andalucía mediante la integración de la perspectiva de género en el proceso presupuestario. Los proyectos podían tener diferentes orientaciones, financiándose actividades como: Análisis y estudios del contexto de la realidad en la que actúan los programas presupuestarios; Actividades de sensibilización, difusión, intercambio de buenas prácticas y establecimiento de redes informales de colaboración con otras administraciones que apliquen los recursos presupuestarios con un enfoque de género; Actividades de formación dirigidas al personal técnico de los centros gestores que ostenten competencias en el ámbito presupuestario; Actividades relacionadas con la inserción de la dimensión de género en la gestión de los recursos humanos de la Junta de Andalucía.

5.7. Movilidad sostenible y género en el presupuesto andaluz

Esta estrategia de presupuesto y género ha permitido avanzar en la introducción de la perspectiva de género en materia de movilidad y de movilidad sostenible. En primer lugar, y enlazando con el último de los instrumentos señalados anteriormente, el **Fondo G+**, financió dos proyectos de investigación que tratan el tema de la movilidad y género.

En primer lugar, el proyecto ‘Incorporación de la perspectiva de género en la ordenación urbanística de Andalucía’ de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. En este proyecto se realizó una encuesta de opinión a ciudadanas andaluzas para obtener información sobre la presencia de la dimensión de género en la movilidad por la ciudad, en la accesibilidad de la ciudad, en la seguridad de la ciudad, en el tejido urbano del barrio y en el diseño de la ciudad. Además, se realizó un estudio analítico y un catálogo de medidas y recomendaciones con perspectiva de género para la praxis en la ordenación y planificación urbanística de Andalucía. El resultado fue el “Estudio estadístico de opinión en relación con la perspectiva de género en la ordenación y planificación urbanística de Andalucía y en espacio urbano” caracterizado por: identificación de las relaciones de género en el urbanismo, incluyendo la participación de las mujeres en la planificación, movilidad y tráfico; las preferencias de las mujeres en cuanto a los espacios públicos y zonas verdes, equipamientos y dotaciones, y otros elementos de diseño urbano, así como la percepción que tienen las mujeres sobre las zonas inseguras de los espacios públicos y las causas que generan esta percepción. Asimismo, incorpora un análisis de

la influencia de los equipamientos públicos y la conciliación de la vida personal, laboral y familiar; junto a una recopilación de normativa y literatura sobre urbanismo con perspectiva de género. Y, finalmente, este estudio incorpora la construcción de un catálogo de medidas a implementar, según el criterio del centro directivo, para mejorar las medidas de planeamiento urbanístico que desarrolla en el marco de sus competencias.

El segundo de los proyectos de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, estaba claramente orientado al estudio de la movilidad y género: 'Definición de los patrones de movilidad en el transporte público bajo la perspectiva de género: obtención de factores de impacto de género en la movilidad en el transporte público'. Mediante este proyecto se trataba de:

- Conocer los patrones de movilidad con perspectiva de género en el transporte público andaluz, analizando la variable género en el transporte público;
- Realizar una caracterización del uso y de las necesidades de transporte público por ámbitos socio-territoriales;
- Conocer la adecuación del transporte público a la diversidad de necesidades de las mujeres andaluzas;
- Proponer líneas de acción en la planificación del transporte público con criterios de equidad entre mujeres y hombres.

Para ello se realizó, entre otras actividades, un estudio de la realidad andaluza en el ámbito del transporte público con perspectiva de género, a partir de fuentes secundarias como la Encuesta Social de Hogares y Medio Ambiente 2008 de Andalucía; Encuesta de Personas Residentes en España, Movilia 2006; Censo de Población y Vivienda de 2001 del Instituto Nacional de Estadística para las personas mayores de 16 años y Encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transportes de Andalucía. Sus resultados se plasmaron en el Estudio "Patrones de movilidad en el transporte público de Andalucía"³⁴ que realiza una detección y evaluación de posibles desigualdades entre hombres y mujeres en el ámbito del transporte público mediante la definición y cuantificación de los factores del impacto de género en el transporte público y que se encuentra disponible en la web de la Consejería. Este estudio contiene un informe de propuestas para la definición y planificación de las políticas de transporte en el futuro desde la perspectiva de género. Este trabajo presenta conclusiones muy interesantes en torno a las diferentes pautas de movilidad de mujeres y hombres y el diferente uso del transporte público.

Los programas presupuestarios que tienen competencia en movilidad según su clasificación en la Escala G+, son los siguientes para el ejercicio 2023:

34 https://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/transportes_infraestructuras/Destacados/patrones_movilidad_transporte_publico_andalucia/Parametros_movilidad_AndalucxEDa.pdf

Figura 12. Programas presupuestarios con competencia en movilidad según su clasificación en la Escala G+

1700-CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA	
43B – ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO	G
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1740-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1741-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE ALMERÍA	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1742-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1743-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1744-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1745-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1746-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1740-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL CAMPO DE GIBRALTAR	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G
1740-CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ	
51B – MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	G

Fuente: Consejería de Hacienda y Financiación Europea.

Hay que tener en cuenta que los programas presupuestarios clasificados como G y G+, deben incorporar al menos un objetivo estratégico en materia de igualdad de género, así como los objetivos operativos, las actuaciones que se implementarán para su consecución y sus correspondientes indicadores.

Programa 43B ‘Actuaciones en materia ordenación del territorio y urbanismo’

Si bien directamente no tiene competencias en movilidad, el hecho de que incluya actuaciones dirigidas a la planificación territorial y urbanística integrando los objetivos de sostenibilidad económica, social y ambiental, le otorga un papel relevante en la movilidad sostenible desde la perspectiva de género. La memoria de presupuesto para el ejercicio 2023, indica que tiene como Objetivo Estratégico 2: ‘Incorporar en los instrumentos de planificación territorial y urbanística la perspectiva de igualdad y accesibilidad’, tratando de dar respuesta a los retos que plantean las agendas urbanas internacionales, nacionales y regionales, en el diseño y planificación de las ciudades desde la perspectiva de igualdad y accesibilidad.

Para ello plantea actuaciones desde un enfoque plural e integrador de la ciudad y en el marco de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. En concreto, se plantea como actuación: 'Elaborar un documento de referencia para la integración de la igualdad y accesibilidad en los planes de ordenación territorial' ya que la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana no cuenta con unos contenidos específicos que acrediten una efectiva incorporación de la perspectiva de igualdad en estos planes, sobre los que tiene atribuida la competencia de redacción e impulso.

Figura 13. Programa 43B 'Actuaciones en materia ordenación del territorio y urbanismo'

OO.2.1 Contribuir a una planificación territorial con visión integradora

La planificación urbanística se desarrolla en el marco de la ordenación del territorio, competencia exclusiva de la Administración de la Junta de Andalucía. Hasta ahora, los trabajos técnicos y la formación específica han estado centrados en el urbanismo y, por tanto, deben complementarse con la inclusión del principio de igualdad y accesibilidad en la ordenación del territorio. De esta manera, la incorporación en la planificación territorial de contenidos específicos que acrediten su efectiva incorporación redundará en las corporaciones municipales a la hora de incorporar la perspectiva de igualdad en sus planes urbanísticos y, por tanto, en la ciudadanía.

- **ACT.2.1.1 Elaborar un documento de referencia para la integración de la igualdad y accesibilidad en los planes de ordenación territorial**

Los instrumentos de planificación territorial tienen la consideración de disposiciones de carácter general y son aprobados por el Consejo de Gobierno, por lo que requieren de un informe de evaluación del impacto de género del contenido de los mismos conforme al artículo 6.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre.

En la actualidad, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana no cuenta con unos contenidos específicos que acrediten una efectiva incorporación de la perspectiva de igualdad en los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional, sobre los que tiene atribuida la competencia de redacción e impulso. Es por ello que se considera necesaria la elaboración de un documento de referencia que sirva de base para la redacción de estos planes. La propuesta permitirá la definición de unos contenidos específicos en los planes territoriales. Así, esta actuación se enmarca en las políticas de promoción y atención a las mujeres que se establecen en el artículo 50.2 de la Ley 12/2007, que establece que los poderes públicos de Andalucía, en coordinación y colaboración con las entidades locales en el territorio andaluz, tendrán en cuenta la igualdad en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas y en la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.

Esta misma actuación es la que recoge el Informe de Evaluación de Impacto de Género en el Presupuesto, este programa 43B plantea la misma actuación, la redacción de un documento de referencia que sirva de base para la incorporación de contenidos con perspectiva de género en los planes de planificación territorial y urbanística que sean competencia exclusiva de la administración de la Junta de Andalucía. Para la consecución de dicho objetivo, según se indica en la memoria, "en el plano técnico,

se considera necesario incluir la igualdad y accesibilidad en sus dimensiones urbanística y territorial. Ambas planificaciones están relacionadas”. Esto está en línea con la propuesta de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Andalucía 2030, anteriormente comentada, de una planificación integral de la movilidad, en la que ésta debería integrarse con la planificación territorial y urbanística, para dar respuesta a las diferentes necesidades de movilidad según género.

El programa 51B ‘Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte’

Este programa es el que desarrolla de manera directa las actuaciones en materia de movilidad en la Junta de Andalucía.

En la memoria de presupuesto para 2023, se afirma que se adopta un enfoque basado en las directrices establecidas en la Agenda 2030 “y especialmente en aquellos objetivos de desarrollo sostenible relacionados directa o indirectamente con la movilidad sostenible, prestando especial atención a los efectos de mitigación del cambio climático”. De esta manera, además del ODS 11, relacionado directamente con el transporte, se señala el ODS 9, que lo hace de manera indirecta, “ya que entre sus objetivos establece el desarrollo de la calidad del transporte mediante una infraestructura fiable, sostenible y resistente, incluyendo las infraestructuras de carácter regional, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con un enfoque en el acceso que sea asequible y equitativo para todos los relacionados con el transporte. Satisfacer las aspiraciones de crecimiento para la movilidad de personas y mercancías de manera sostenible tiene el potencial de mejorar el medio ambiente y la salud, así como la calidad de vida de gran parte de la ciudadanía”.

Además, se consideran otros documentos y otras regulaciones de carácter nacional y regional.

- En el ámbito europeo: Plan de Acción de Movilidad de la Unión Europea (UE) de 2009; Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea de 2011; VII Programa de Acción de Medio Ambiente de la UE (2013-20); Comunicación de la Comisión ((COM 2013) 918 final) de 2013, titulada “Aire Puro para Europa”; Pacto Verde Europeo de 2019; Directiva relativa a la “Promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes”, adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en junio de 2019 (Directiva UE 2019/1161 de 20 de junio de 2019) y la “Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente y sostenible”.
- En el ámbito nacional, los referentes señalados son: La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible; la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada en 2009 por el Consejo de Ministros; Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.
- En el ámbito andaluz: La Estrategia de Especialización Regional Inteligente de Andalucía 2020 (RIS3) y el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad (PITMA 2021-2030).

Este Programa tiene como Objetivo Estratégico 1: ‘Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte y comunicaciones’, en el que el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2030 es clave, al apostar por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en el transporte público colectivo, acometiendo medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica. Según se indica en la memoria: “el documento parte del criterio de que la función esencial del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del lugar donde vivan, la capacidad adquisitiva que tengan, la edad o el género y sin generar más movilidad que la estrictamente necesaria”. Dentro de este O.E. se establecen cinco

Objetivos Operativos, siendo el O.O.1.3: 'Propiciar un mayor uso del transporte en bicicleta mediante la ejecución de vías ciclistas'; el O.O.1.4: 'Promover el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal' y el O.O.1.5: 'Potenciar el transporte verde, digital, sostenible y resiliente'.

En el cuadro siguiente, se detalla el contenido del O.O. 1.4 en el que se incluyen algunas de las actuaciones orientadas al desarrollo de estrategias y planes de movilidad sostenible, así como el desarrollo de diversos estudios. Una de las líneas de trabajo es la elaboración y redacción de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 (Acuerdo de 12 de enero de 2021, del Consejo de Gobierno, aprueba la formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030, BOJA núm. 9, de 15 de enero de 2021), cuya finalidad es definir un "nuevo enfoque en las políticas de movilidad y en la planificación del transporte sostenible y resiliente frente a los retos del cambio climático, para conseguir que en Andalucía se alcancen los objetivos marcados por la Organización de las Naciones Unidas para el horizonte 2030, así como los definidos en el Pacto Verde Europeo".

Tal y como se observa en el cuadro siguiente, en lo que debe ser esta Estrategia, no se indica nada sobre la integración de la perspectiva de género, si bien, al estar alineada con las políticas del Estado y de la Unión Europea, tal y como se indica en la memoria, debe también incorporar el nuevo enfoque de movilidad inclusiva, lo que puede orientar a la Estrategia Andaluza en este sentido. Además, se indica que un aspecto clave para el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible es el conocimiento de las necesidades reales de movilidad de la ciudadanía, así como la integración de la planificación de la movilidad con la planificación urbanística y territorial.

Asimismo, en la actuación de seguimiento de las planificaciones en los distintos municipios, debería conllevar la vigilancia de la incorporación de la perspectiva de género en las mismas.

Figura 14. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': Planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible (Actuación 1.4.1)

O.O.1.4 Promover el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se mantiene el objetivo estratégico de conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través del impulso de una política de prestación de servicios y de construcción de infraestructuras que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

Asimismo, se pretende el impulso de la movilidad eléctrica de acuerdo con la directiva relativa a la "Promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes", adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en junio de 2019 (Directiva UE 2019/1161 de 20 de junio de 2019).

Las previsiones que para este objetivo se habían estimado han debido reconsiderarse por los efectos negativos de la expansión del COVID-19, observados durante 2020 en cuanto a la demanda de transporte público colectivo en metros y tranvías, dando lugar a un decremento en el uso de dichos medios de transporte.

- **ACT.1.4.1 Planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible**

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Elaboración y redacción de la **Estrategia Andaluza de Movilidad Sostenible 2030**. Se encuentra en fase de licitación un expediente de contratación para elaborar y redactar la Estrategia Andaluza de Movilidad Sostenibles 2030 (EAMyTS2030). Actualmente está a la espera de los informes preceptivos, por lo que se licitará durante este año, siendo previsible su adjudicación a finales de 2022. Los trabajos para alcanzar la versión final de la Estrategia Andaluza de Movilidad Sostenibles 2030, que permitan su aprobación en Consejo de Gobierno, deberán estar enfocados a mejorar la movilidad de las personas y del transporte de mercancías basado en un conocimiento real de las necesidades, integrar la planificación de la movilidad con la planificación urbanística y territorial, establecer criterios de sostenibilidad en la planificación de infraestructuras, facilitar la conectividad entre modos de transportes, impulsar la incorporación de la digitalización y los avances tecnológicos e innovación en la gestión y acceso al transporte, garantizar las necesidades de movilidad en el ámbito rural, fomentar la colaboración público-privada en la prestación de los servicios de transporte, contribuir a la reorientación del modelo de gestión y financiación del sistema de transporte, fomentar la intermodalidad del sistema, reducir las externalidades asociadas al transporte, así como el fomento de la formación y sensibilización de la ciudadanía hacia las ventajas de la sostenibilidad del sistema de transporte.
- Elaboración, tramitación y seguimiento de planes de infraestructuras y servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado.
- Se continuará con el **desarrollo de los planes de transporte y movilidad sostenible**, con especial relevancia de los de Almería y Córdoba durante 2023. Por otro lado, el Plan de Sevilla se encuentra en fase de licitación, tanto el trabajo de campo como en cuanto a la elaboración y redacción del Plan, teniendo prevista su adjudicación para principios del año 2023.
- Explotación de la información recabada en la campaña de obtención de datos de movilidad a través de la telefonía móvil (Big Data). Este trabajo es objeto del expediente "Asistencia Técnica para obtener matrices origen-destino interurbanas de personas en Andalucía a partir de los datos de Movilidad obtenidos por antenas de cobertura de terminales móviles aplicando Tecnología Big Data", cuyo alcance contempla la recogida de datos del año 2019, ya realizada y transferida por la empresa adjudicataria y la recogida de datos del año 2022, que se terminará de efectuar durante 2023. Se incluye la visualización y filtrado mediante una herramienta de tratamiento masivo de datos y un trabajo de modelización a partir de los datos obtenidos en ambos años.
- Redacción del nuevo mapa concesional de los servicios regulares de transporte de personas por carretera y, en paralelo, se elaborarán también estudios y anteproyectos de servicios regulares de transporte de personas de uso general por carretera.
- Estudios de plataformas reservadas en diferentes ámbitos metropolitanos.
- Poner en marcha un Centro de Control y Gestión del Transporte Público Andaluz, teniendo la Dirección General de Movilidad y Transportes por objeto principal: La gestión y control del transporte público en Andalucía, integrando la información del transporte público de Andalucía, mejorando la obtención de información, la planificación, gestión y coordinación del transporte público y la difusión de la información.
- El 27 de octubre de 2021 dieron comienzo los trabajos de revisión, actualización normativa, redacción y adaptación de los proyectos constructivos del Tramo Sur de la Línea 3 del Metro de Sevilla, elaboración de un estudio informativo de su desarrollo y prolongación hasta el Hospital de Valme y redacción de los proyectos de construcción correspondientes.
- Se va a continuar con el desarrollo de estudios de movilidad en nodos conflictivos de la red.

Además de esta actuación, plantean la siguiente: 'Desarrollo de sistemas de transporte en áreas interurbanas, urbanas y metropolitanas, sistemas tranviarios y consorcios', incluye el desarrollo del Programa Andalucía Rural Conectada, aprobado mediante la Orden de 23 de septiembre de 2021, por la que se aprueba el Programa Andalucía Rural Conectada (Programa de servicio público de transporte interurbano regular de personas de uso general con paradas a la demanda), con el "objetivo de garantizar el acceso a los servicios de transporte público regular de viajeros interurbano a todos los municipios del ámbito rural de Andalucía que carecen de transporte público colectivo, para unirlos con sus principales destinos sanitarios, asistenciales, administrativos, judiciales, educativos, comerciales, entre otros". Se aprueban un total de 49 rutas que abarcan las ocho provincias andaluzas, tratando de conectar a las poblaciones que carecen de los mencionados servicios con las poblaciones que sí disponen de éstos o con infraestructuras de transporte público, fomentando la intermodalidad. Se da respuesta, por tanto, a las necesidades de movilidad de la población rural. No obstante, este programa debe hacerse eco de las diferencias que pudiesen existir entre mujeres y hombres.

Dentro de esta actuación, otra la línea de trabajo es la orientada a la seguridad y calidad en el transporte que sí tiene en cuenta estas diferencias, al incluir dentro de las actividades el **conocer el estado actual de la seguridad en el transporte público para las mujeres con el fin de alcanzar el objetivo de un transporte público para todos.**

El O.E. 2: 'Favorecer el uso del transporte público y la intermodalidad por parte de la ciudadanía', en su O.O.2.1: 'Aumentar la seguridad de la red de transporte público para garantizar la protección de los colectivos más vulnerables' también trata este tema de la seguridad, aunque desde otro punto de vista. Se trata de "mejorar la seguridad y sostenibilidad en el ámbito de la movilidad, de los servicios de transportes y de las infraestructuras, en concordancia con los objetivos de equidad y bienestar social, y el desarrollo-equilibrio económico". Para ello se prevé la realización de actuaciones para la mejora de la accesibilidad al transporte público para la tercera edad y personas con movilidad reducida, no aludiéndose a las mujeres, lo que puede estar relacionado con la falta de conocimiento tal y como plantea en la actividad anteriormente comentada, si bien en la propia memoria se señala que se trata de "aumentar la equidad y el bienestar social a través de un sistema de transporte sostenible donde la igualdad debe considerarse en el contexto más amplio, para que responda mejor a las necesidades específicas de la ciudadanía: mujeres, ancianos, adolescentes, pasajeros con movilidad reducida (PMR), habitantes de barrios vulnerables, etc.". No obstante, puede darse una mejora de la seguridad de las mujeres con actuaciones como la orientada a la 'Instalación de cámaras de vigilancia' en intercambiadores de transporte, estaciones de autobuses y marquesinas para incrementar la seguridad de las personas viajeras en los medios de transporte público, especialmente de las más vulnerables'.

Dentro de este programa presupuestario se encuentran las acciones desarrolladas por los Consorcios Metropolitanos de Transporte. Como se afirma en la página web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, el fomento del transporte público es una de las principales contribuciones que hace la Junta de Andalucía a la reducción de emisiones de CO₂, en cumplimiento de los objetivos de la Cumbre de Kioto. Para ello, viene desarrollando una doble estrategia. En primer lugar, se ha promovido la constitución de los Consorcios de Transporte Metropolitanos en las nueve grandes aglomeraciones urbanas de Andalucía: Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Huelva, Almería, Córdoba y Jaén. Estos Consorcios persiguen la consolidación de modelos

de transporte metropolitano sostenibles, dinámicos y vertebradores del territorio. Su labor se centra en alcanzar la integración tarifaria de todos los servicios de transporte y en la mejora de la intermodalidad. Este transporte metropolitano en Andalucía está regulado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos. La segunda estrategia se basa en el impulso a las grandes infraestructuras y medios de transporte más eficientes, sostenibles y competitivos con el transporte privado.

Es destacable el hecho, según información de la memoria, que los Objetivos Estratégicos que plantean los nueve Consorcios metropolitanos de transporte son: mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano e implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano.

En el Informe de Evaluación de Impacto de Género del presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía 2023, como actuaciones relevantes para avanzar en la igualdad de género, se plantean las siguientes:

Figura 15. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Vianas y de Transporte': actuaciones relevantes para avanzar en la igualdad de género

A.1. Incorporación de cláusulas de género en los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares de los contratos de carreteras;

- en segundo lugar, la participación de mujeres en las comisiones de valoración de los contratos
- y, en último lugar, la adaptación de las herramientas de recogida de información que se refieran a personas desde el punto de vista de género.

Fuente: Informe de Evaluación de Impacto de Género del presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía 2023

Se espera con estas actuaciones lo siguiente:

- Seguimiento de las cláusulas de género de los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares recomendados por la Comisión consultiva de contratación pública e informados por la Asesoría jurídica.
- Participación de al menos una mujer en las comisiones Técnicas de Valoración de las ofertas en las licitaciones de proyectos y obras. También, participación mayoritaria de mujeres en las licitaciones del servicio de proyectos, estando compuesta la comisión técnica normalmente por dos mujeres y un hombre.
- Recogida de datos relativos a personas desagregados por sexo en la herramienta EXPLOCA.

En la tabla a continuación, se muestran las actuaciones de cada uno de los Consorcios de transporte Metropolitano para dar respuesta a los requerimientos en materia de presupuesto y género, así como los impactos esperados:

Figura 16. Programa 51B 'Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte': Actuaciones de los Consorcios de transporte metropolitano por la igualdad de género e impactos esperados (I)

ACTUACIONES RELEVANTES PARA AVANZAR EN LA IGUALDAD DE GÉNERO	IMPACTO DE GÉNERO
17.40 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Fomento del uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal.	Con las anteriores medidas se pretende la adecuación del sistema de transporte a los distintos perfiles de personas usuarias considerando la perspectiva de género.
A.2. Revisión y adecuación de los sistemas de información y señalética con enfoque de género.	
A.3. Planificación de actuaciones correctivas en paradas y marquesinas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad.	
17.41 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE ALMERÍA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que ayuden a la medición de la desigualdad de género en el ámbito del transporte público metropolitano.	A.1. Esta actuación ayudará a detectar las necesidades desde el punto de vista de la igualdad de género, para diseñar las futuras estrategias necesarias. Con la actuación A.1 estaríamos motivando la promoción de la igualdad de género en Andalucía.
A.2. Desarrollo de mejoras en los sistemas de transporte en áreas metropolitanas, como la iluminación de marquesinas en zonas despobladas.	A.2. Esta actuación contribuiría a evitar problemas de seguridad, sobre todo para colectivos más vulnerables en el mundo rural o zonas de menor densidad de población
A.3. Fomento de los planes de igualdad en empresas adjudicatarias a través del establecimiento de un criterio a tal efecto en las licitaciones.	A.3. A través de esta actuación se potencia, en el marco de la contratación pública, la importancia de tener un plan de igualdad en la empresa ya que se incluirá entre los criterios de licitación.
17.42 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte.	El Plan de Transporte Sostenible del Área Metropolitana de Córdoba detallará el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas incluyendo la perspectiva de género, de manera que proporcionará una visión de la movilidad en su ámbito geográfico y contribuirá a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.
A.2. Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.	Las consecuencias esperadas de la aplicación de las actuaciones previstas son, fundamentalmente, las de lograr una percepción de mayor seguridad personal. Es decir, mejor accesibilidad y conocimiento de las necesidades y patrones de movilidad, en condiciones de igualdad de género, y sin distinción por lugar de residencia, dentro de las localidades incluidas en el ámbito competencial de este Consorcio de Transporte Metropolitano.
A.3. Revisión y adecuación de los sistemas de Información y señalética conforme a la perspectiva de género.	
17.43 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Planificación de paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad.	Desde un punto de vista de igualdad de género, con la aplicación de las actuaciones previstas por el Consorcio se pretende lograr una mayor flexibilidad horaria en los desplazamientos de transporte público sin distinción por lugar de residencia, así como una mejor percepción de seguridad personal entre las usuarias durante sus trayectos.
A.2. Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno.	Esto debe contribuir a incrementar los desplazamientos laborales de estas y por tanto, a reducir la brecha laboral existente en el mercado de trabajo, así como a la promoción de la actividad económica y el emprendimiento entre las mujeres.
A.3. Revisión y adecuación, en su caso, de los sistemas de información y señalética.	

Figura 17. Programa 51B ‘Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte’: Actuaciones de los Consorcios de transporte metropolitano por la igualdad de género e impactos esperados (II)

ACTUACIONES RELEVANTES PARA AVANZAR EN LA IGUALDAD DE GÉNERO	IMPACTO DE GÉNERO
17.44 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en paradas de transporte.	Con estas actuaciones, y teniendo en cuenta el poder transformador de los Consorcios de Transporte por su capacidad de coordinar y gestionar los servicios de transporte público a partir de las necesidades de la población, se espera conseguir una mejora en la percepción del transporte público y una mayor accesibilidad por parte de la ciudadanía, reduciendo las desigualdades entre hombres y mujeres. Con la implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte, se podrá planificar una mayor disponibilidad de transporte público colectivo e intermodal próximo a los centros de cuidado (centros sanitarios, escolares o de abastecimiento) así como incrementar la conectividad entre zonas rurales y urbanas para ayudar a fijar la población en el medio rural. Mediante la elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, se establecerán los objetivos a alcanzar en materia de igualdad de trato y de oportunidades, así como las estrategias y medidas a adoptar para su consecución, incluyendo aquellas dirigidas a la conciliación de la familiar y personal de mujeres y hombres.
A.2. Elaboración del Plan de igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.	
A.3. Revisión del sistema de información y señalética conforme a la perspectiva de género.	
17.45 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Málaga.	Mediante la elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Málaga, se establecerán los objetivos a alcanzar en materia de igualdad de trato y de oportunidades, así como las estrategias y medidas a adoptar para su consecución, incluyendo aquellas dirigidas a la conciliación de la vida laboral con la familiar y personal de mujeres y hombres.
A.2. Incorporación de la perspectiva de género en los Planes de Transporte: el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (PTMAM), así como posteriormente en los distintos planes y estudios de movilidad en cuya aprobación y redacción intervenga el Consorcio.	La consecuencia esperada de la incorporación de la perspectiva de género en los Planes de Transporte es la de contribuir a equilibrar la participación de todas las personas, independientemente de su sexo, en el uso de los mismos. En ese sentido, en el Plan de Transporte Sostenible del Área Metropolitana de Málaga se detallará el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas integrando la perspectiva de género. La inclusión y participación en el diagnóstico del citado Plan de la máxima variedad posible de grupos afectados, proporcionará una visión de la movilidad en este ámbito geográfico, contribuyendo a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.
17.46 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Planificación de paradas bajo la perspectiva de género, para mejorar la intermodalidad y la seguridad.	Con estas actuaciones se espera promover hábitos de movilidad que propicien y faciliten el uso del transporte público en igualdad entre mujeres y hombres, creando al mismo tiempo actitudes de concienciación sobre la responsabilidad de luchar contra el cambio climático. También se pretende ofrecer datos concretos que creen confianza en la adaptabilidad y seguridad del transporte público frente al transporte privado, así como contribuir en la implicación de las empresas en la igualdad de género
A.2. Inclusión de aspectos relacionados con la lucha contra los estereotipos y la discriminación de género en las publicaciones o campañas para redes sociales relacionadas con la promoción del transporte público que se diseñen.	
A.3. Incorporación de cláusulas sociales relacionadas con la formación laboral en materia de igualdad de género en las contrataciones administrativas, en la medida en que sea posible.	

Fuente: Consejería de Hacienda y Financiación Europea (2022).

Este programa clasificado como G fue auditado en el año 2020, lo que supone el desarrollo del Documento de Orientaciones Estratégicas, que, como se ha visto, tiene el objetivo de planificar y sistematizar los objetivos y acciones concretas y mensurables. La valoración que se hace en el Informe de Evaluación de Impacto de Género del presupuesto sobre el seguimiento de las recomendaciones realizadas en la auditoría de presupuesto y género, es positiva, considerándose que las medidas propuestas son suficientes, aunque algunas sean imprecisas.

Figura 18. Programa 51B ‘Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transporte’: Actuaciones de los Consorcios de transporte metropolitano por la igualdad de género e impactos esperados (III)

ACTUACIONES RELEVANTES PARA AVANZAR EN LA IGUALDAD DE GÉNERO	IMPACTO DE GÉNERO
17.42 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte.	Desde un punto de vista de igualdad de género, se pretende lograr una percepción de mayor seguridad personal de las personas usuarias. También se quiere conseguir una mejor accesibilidad al transporte público por parte de las mujeres y de los hombres, en condiciones de igualdad, sin distinción por lugar de residencia, siempre dentro de las localidades incluidas en el ámbito competencial del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Córdoba.
A.2. Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.	
A.3. Revisión y adecuación de los sistemas de Información y señalética conforme a la perspectiva de género.	
17.43 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Planificación de paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad.	Desde un punto de vista de igualdad de género, con la aplicación de las actuaciones previstas por el Consorcio se pretende lograr una percepción de mayor seguridad personal de las personas usuarias. Las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. También se pretende conseguir una mejor accesibilidad al transporte público de las mujeres y hombres en condiciones de igualdad, sin distinción por lugar de residencia, siempre dentro de las localidades incluidas en el ámbito competencial del Consorcio de Transportes.
A.2. Revisión y adecuación, en su caso, de los sistemas de información y señalética.	
A.3. Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno.	
17.44 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte. El Consorcio de Transportes determinará los puntos de parada al objeto de poder facilitar la conciliación familiar, como medida disuasoria del uso del transporte privado frente al público.	Con estas actuaciones, y teniendo en cuenta el poder transformador de los Consorcios de Transporte por su capacidad de coordinar y gestionar los servicios de transporte público a partir de las necesidades de la población, se espera conseguir una mejora en la percepción del transporte público y una mayor accesibilidad por parte de la ciudadanía, reduciendo las desigualdades entre hombres y mujeres.

ACTUACIONES RELEVANTES PARA AVANZAR EN LA IGUALDAD DE GÉNERO	IMPACTO DE GÉNERO
17.45 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Planificación de paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad.	La primera y principal consecuencia esperada de los tres objetivos operativos propuestos es la implantación, especificada por primera vez a través de actuaciones e indicadores, de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano del Área de Málaga.
A.2. Revisión y adecuación, en su caso, de los sistemas de información y señalética dirigidos a la ciudadanía bajo la perspectiva de género.	
A.3. Incorporación de la perspectiva de género a la definición y ejecución en los planes de transporte.	
17.46 CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA 51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TRANSPORTES	
A.1. Establecimiento de paradas o dotación de equipamiento para estas con el objetivo de mejorar la intermodalidad y la seguridad, y así eliminar barreras de acceso a los medios de transporte que impidan la plena participación de las mujeres en las distintas esferas políticas, económicas y sociales.	Las actuaciones previstas pretenden eliminar dificultades de acceso a los medios de transporte público que puedan influir negativamente en la participación de las mujeres en las diferentes esferas o ámbitos de la sociedad. Se espera adaptar, en la medida de lo posible, las infraestructuras y los servicios de transporte a sus necesidades de movilidad, haciéndolos más seguros y accesibles.
A.2. Mejora de los canales de comunicación que consideren las necesidades de información de hombres y mujeres, atendiendo además a los diferentes rangos de edad y perfiles socioeconómicos.	
A.3. Atención a los contenidos e imágenes que se utilicen en los canales de comunicación para garantizar un tratamiento igualitario.	

Fuente: Consejería de Hacienda y Financiación Europea (2022).

6

Análisis de Fuentes de información disponibles para el estudio de la disponibilidad de datos desagregados por sexo en el ámbito de la movilidad sostenible en Andalucía

6. Análisis de Fuentes de información disponibles para el estudio de la disponibilidad de datos desagregados por sexo en el ámbito de la movilidad sostenible en Andalucía

El análisis fuentes de información disponibles para el estudio de la disponibilidad de datos desagregados por sexo en el ámbito de la movilidad sostenible, ha tenido como objetivo explorar qué tipos de datos están disponibles de manera desagregada por sexo y sistematizada, tanto en las fuentes de información oficiales como en las no oficiales. Un propósito complementario a este estudio de fuentes de información, ha sido realizar una prospección de datos que pudiendo estar disponibles pero que no se estuvieran tratando estadísticamente en la actualidad, de manera que permitir mejorar los diagnósticos en estos ámbitos.

6.1. Fuentes de información provenientes de encuestas, con disponibilidad de datos desagregados por sexo a nivel nacional

Uno de los instrumentos utilizados en España para observar la movilidad de las personas, son las Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EMD), Se trata de encuestas de doble misión: por un lado, facilitan información sobre cómo se mueven las personas, mujeres y hombres, sobre sus hábitos frente a la movilidad y, por otro lado, sirven de instrumento útil para la planificación del transporte. Según el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM, 2020) “permiten a las Autoridades de Transporte Público –ATP- obtener datos esenciales para la planificación del transporte público, con una oferta de servicios que se adapte a la demanda real de viajes”. (p 13).

Atendiendo a su aplicación en la planificación, decir que las EMD, son macro encuestas, realizadas de forma domiciliaria en la que se entrevista a todos los miembros de la familia con objeto de determinar patrones de movilidad. El tiempo de realización y el coste de realización de estas encuestas es alto, lo que hace que, en muchos casos, la metodología utilizada para la realización de la encuesta varíe. Así, dependiendo del presupuesto, en vez de entrevistarse a todos los miembros que residen en el hogar, solo se entrevista a una de las personas que residen en el mismo. De esta forma, es la persona entrevistada la que ofrece la información, no solo sobre sus propios desplazamientos, sino sobre los desplazamientos realizados por todas las personas residentes en el hogar. En términos generales, esta

apreciación metodológica puede no llegar a plantear sesgos desde el punto de vista del análisis de la movilidad cotidiana, pero sí desde el punto de vista de género; debido a que podrían existir desplazamientos, realizados tanto por hombres como mujeres residentes en el hogar, no informados o desconocidos por la persona entrevistada, que podrían resultar de interés en un análisis de la movilidad con perspectiva de género y no son revelados en la encuesta.

Esta apreciación metodológica, puede resultar de interés para encuadrar la información recogida en las bases de datos y en los diferentes estudios que, sobre el análisis de la movilidad sostenible con perspectiva de género. Se muestran en los Planes que, en adelante, serán objeto de este estudio.

Hecha esta puntualización, se realizó una búsqueda de encuestas de movilidad con cobertura nacional con el siguiente resultado: Instituto Nacional de Estadística. El INE (Censo 2001), lanza una encuesta, en este caso mediante cuestionario individual, para el estudio de la movilidad urbana. Si bien facilita datos de interés, desagregados por sexo, solo ofrecen una información parcial de la movilidad, aquella que está relacionada con los motivos de desplazamiento originados por trabajo y estudios, dejando fuera de análisis, aquellos desplazamientos realizados por compras, ocio, y otros motivos, que de forma mayoritaria realizan las mujeres, como es el caso de desplazamientos por cuidados y acompañamiento. Esto hace que el estudio de la movilidad con perspectiva de género, a través de esta fuente, no permita trabajar con información sobre variables que se muestran necesarias para comprender o determinar, en su caso, las diferencias y por ende las necesidades de movilidad de mujeres y hombres.

A nivel nacional, una de las encuestas considerada como referente en el campo de la planificación y gestión del transporte, es la "Encuesta domiciliaria para el análisis de pautas de movilidad de la población residente en España" (MOVILIA). Se trata de una encuesta realizada en dos periodos distintos, una primera oleada en el año 2000 cuyo objeto era "la movilidad cotidiana" al igual que la realizada en 2006 y 2007, esta última centrada en el análisis de la movilidad de "Larga distancia".

Atendiendo a la metodología utilizada en esta encuesta, resulta significativa la selección de informantes. Este se realiza de forma aleatoria, seleccionando a una persona por vivienda; siendo esta persona, la encargada de responder a las preguntas referidas a su "propia movilidad" quedando al margen la información sobre la movilidad del resto de residentes en la vivienda, no pudiendo establecerse relaciones sobre la necesidad de desplazamientos dentro del hogar, lo que podría resultar de interés para afrontar un análisis de la movilidad sostenible con perspectiva de género.

En cuanto a los motivos contemplados en la encuesta referida al periodo 2000/2001, se encuentran: vacaciones, ocio, motivos profesionales (los realizados por trabajo), visita a familiares o amigos, ir a la segunda residencia, y como "otros motivos" de forma conjunta aquellos que en su mayor parte son motivo de desplazamiento de la mujer, como es el caso de estudios, motivos médicos o acompañamiento. En la encuesta MOVILIA realizada en 2006/ 2007 se recogen datos segregados por sexo. Estos se muestran de forma online atendiendo a los siguientes cruces:

Figura 19. Encuesta domiciliaria para el análisis de pautas de movilidad de la población residente en España” (MOVILIA, 2006): variables de análisis desagregadas por sexo

Población	
	Varones y mujeres según edad por provincia Varones y mujeres según edad por área metropolitana y tamaño de municipio Varones y mujeres según grupo de residentes por área metropolitana y tamaño de municipio
Movilidad a los centros de trabajo y de estudio	
Lugar de trabajo	Desplazamiento más habitual. Tiempo medio empleado según sexo y edad
Lugar de estudios	Centros habituales de estudio. Desplazamiento más habitual. Tiempo medio empleado según sexo y edad por provincia
Movilidad general de las personas	
Personas según número de desplazamientos	Por sexo y edad Por sexo y relación con la actividad Por sexo y nivel de estudios Por sexo y nacionalidad
Personas según motivo para no desplazarse	En día medio laborable y en fin de semana: por sexo y edad En día medio laborable y en fin de semana: por sexo y relación con la actividad En día medio laborable y en fin de semana: por sexo y nivel de estudios En día medio laborable y en fin de semana: por sexo y nacionalidad
Desplazamientos	
Personas según motivo	Por sexo y edad en día medio laborable y en fin de semana Por sexo y relación con la actividad en día medio laborable y en fin de semana Por sexo y nacionalidad en día medio laborable y en fin de semana Por sexo y nivel de estudios en día medio laborable y en fin de semana Por duración en día medio laborable y en fin de semana
Según modo principal de transporte	Por sexo y edad en día medio laborable Por sexo y edad. Por motivo de trabajo o estudio en día medio laborable y fin de semana Por sexo y edad. Por motivo de vuelta a la vivienda en día medio laborable Por sexo y edad. Por motivos distintos a trabajo, estudios y vuelta a la vivienda en día medio laborable Por sexo y edad en día medio de fin de semana Por sexo y edad. Por motivos distintos al trabajo, estudios y vuelta a la vivienda en fin de semana Por sexo y relación con la actividad en día medio laborable Por sexo y relación con la actividad por motivo de trabajo o estudio en día medio laborable. Por sexo y relación con la actividad por motivo de vuelta a la vivienda en día medio laborable Por sexo y nivel de estudios. Por motivos distintos a trabajo, estudios y motivo de vuelta a la vivienda en día medio laborable Por sexo y nacionalidad en día medio laborable y fin de semana Por sexo y nacionalidad. Por motivo de trabajo o estudio en día medio laborable y fin de semana Por sexo y nacionalidad. Por motivo de vuelta a la vivienda en día medio laborable Por sexo y nacionalidad. Por motivos distintos al trabajo, estudio y vuelta a la vivienda en día medio laborable y fin de semana
Características Temporales de los Desplazamientos	
Tiempo dedicado a los desplazamientos	Según edad por provincia varones y mujeres en día medio laborable y de fin de semana Según edad por área metropolitana y tamaño de municipio. Mujeres y varones en día medio laborable y día medio de fin de semana Según relación con la actividad por provincia varones y mujeres en día medio laborable y día medio de fin de semana Según relación con la actividad por área metropolitana varones y mujeres en día medio laborable y día medio de fin de semana Según relación con la actividad por área metropolitana y tamaño de municipio varones y mujeres en día medio laborable y día medio de fin de semana

Fuente, elaboración propia a partir de la Encuesta del Ministerio de Fomento MOVILIA 2006

Como se puede observar, la información recogida en la tabla recoge aquellos cruces en los que interviene la variable sexo. La relación de cruces mostrada genera datos que pueden llegar a ser de interés para afrontar estudios de movilidad sostenible con perspectiva de género. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que estas encuestas no tienen replica en años posteriores, quedando como una información aislada que, aunque no permite su comparación con encuestas similares realizadas en años posteriores, si han servido de referente para otras encuestas realizadas, posteriormente, por entidades como el IECA³⁵.

6.2. Fuentes de información provenientes de encuestas, con disponibilidad de datos desagregados por sexo en la CCAA de Andalucía

Antes de profundizar en el análisis de las distintas fuentes de información disponibles en Andalucía sobre movilidad sostenible, resulta necesario distinguir entre la toma de datos por “sexo” y la incorporación de la perspectiva de género. A este respecto, hay que decir que la obtención de datos desagregados por sexo permite conocer la realidad mujeres y hombres sobre el objeto de estudio; sin embargo, incorporar la perspectiva de género implica algo más; implica el conocimiento de las desigualdades existentes entre mujeres y hombres para desplazarse. Ese conocimiento diferenciado de la movilidad es necesario para poder introducir, tal como se indicaba al inicio de este capítulo (imagen 1), modificaciones en los procesos de elaboración de las políticas de movilidad. Por todo ello, incorporar la variable sexo en los cuestionarios, para obtener información sobre los hábitos de movilidad de mujeres y hombres, puede considerarse como el primer paso para la incorporación de la perspectiva de género. A ello se refieren (Delgado, García y Sotelo: 2005) en la Guía de Aplicación práctica para la elaboración de informes con impacto de Género publicada por el Instituto de la Mujer:

La incorporación de la perspectiva de género permite no solo conocer, de forma separada la situación de mujeres y hombres en un ámbito concreto, sino también percibir posibles desigualdades. Solo si pensamos en ellas como tales, podremos intervenir, corrigiendo este sesgo de género en la normativa que se esté desarrollando, al objeto de que cada norma o proyecto legislativo mantenga la misma eficacia para hombres que para mujeres (p11).

Tras la consideración sobre la importancia de analizar los datos con perspectiva de género, en las distintas encuestas orientadas a conocer la movilidad, se muestran las fuentes consultadas, en la CCAA de Andalucía, en las que se observa disponibilidad de datos desagregados por sexo:

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, lanza en 2011, la “*Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía*”. El objetivo de esta encuesta es conocer, a través de características sociodemográficas y socioeconómicas de la población, (P3.) la movilidad cotidiana de las personas residentes en Andalucía.

35 En la encuesta de Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía realizada por el IECA en 2011. (<https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/encsocial/2011/>), cuyos resultados se exponen en un documento de trabajo publicado en 2013, “La Movilidad cotidiana en las regiones urbanas de Andalucía La movilidad según distintos perfiles socioeconómicos (https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/doctrabajo/movilidad/movilidad_perfiles.pdf)

Atendiendo a su metodología: se trata de una encuesta realizada en hogares, en la que solo una de las personas de la unidad familiar es la encargada de responder todas las preguntas del cuestionario. La persona entrevistada es la que informa de su movilidad y de la movilidad del resto de personas residentes en el hogar (P.7). Esta fórmula que, como hemos dicho anteriormente, abarata los costes en la realización del estudio, puede llegar a enmascarar la información sobre los desplazamientos de algunas de las personas que viven en el hogar. En este sentido, es necesario tener en cuenta que, no siempre se informa al resto de familiares de los movimientos que se realizan y de las causas que los motivan. Ejemplo de ello podrían ser las situaciones de maltrato en el seno del hogar en el que no se informa por seguridad o, aquellos casos en los que no se desea informar por reserva de intimidad. En este sentido, el seleccionar como parte de la muestra a una sola persona como interlocutora dentro del hogar, da lugar a una posible pérdida de información que podría resultar de interés para el análisis de la movilidad con perspectiva de género. En cualquier caso, en términos de resultados, pese a los posibles sesgos derivados de la selección de la persona informante, esta encuesta facilita datos desagregados por sexo, que permiten el análisis de la movilidad, así como los motivos que hacen que hombres y mujeres se desplacen en día laborable y fin de semana. Así se pueden observar, entre otros: los desplazamientos que se realizan por acompañamiento, que suelen ser recurrentes en el caso de la mujer.

Desde el IECA, también se ofrece información, sobre la movilidad de la población en Andalucía, obtenida a través de teléfonos móviles, resultados “de la explotación estadística de los datos de posicionamiento de los teléfonos móviles ofrecidos en abierto por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (<https://www.mitma.es>), cumpliendo la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

A este respecto, el uso de recogida de información a través de dispositivos móviles, si bien nos proporciona datos que pueden resultar de interés para el conocimiento de los desplazamientos en términos de geolocalización de las personas, también manifiestan ciertas lagunas de información para el estudio de la movilidad con perspectiva de género. Así, la toma de datos a través de teléfonos móviles ofrece información sobre desplazamientos, atendiendo al origen/destino y distribución horaria, pero no facilita información sobre la persona que realiza el desplazamiento, por lo que no se puede determinar si este ha sido efectuado por un hombre o una mujer, una cuestión que puede tener explicación en la Ley de Protección de Datos. Esto se observa en los, ofrecidos por el IECA (obtenidos mediante teléfonos móviles), en los que no se contempla la variable sexo. A esta particularidad, se refiere el “Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía” (PITMA) 2021-2027, en el Documento Resumen del Diagnóstico, realizado en 2022:

Utilizar nuevas tecnologías derivadas del uso de móviles, para tener un mejor conocimiento de la movilidad de la ciudadanía. Aun siendo necesario mantener el anonimato de los datos que se obtengan, es necesario analizar los hábitos y necesidades en sectores diferentes de la población, diferenciando por edades y género (debería aludir al “sexo”). Admitiendo que, “Actualmente la Administración carece de esta información, que permitiría planificar la infraestructuras y servicios de una forma más eficiente (p.13).

En algunos casos, las empresas consultoras que realizan la toma de datos para estudios encargados por la administración acuden a los contratos de la línea telefónica para determinar si el número de teléfono, incluido en la muestra, pertenece a un hombre o a una mujer; pudiendo de este modo, asignar el sexo a la persona observada. Esta maniobra puede dar lugar a sesgos en la investigación, ya que quien formaliza el contrato con la compañía de teléfonos no tiene por qué ser, necesariamente, la persona que utiliza el móvil; que es, en definitiva, sobre quién se observa la movilidad.

Todo ello conduce a pensar, si la estrategia de geolocalización a través de teléfonos móviles es, o no, un instrumento metodológicamente útil, o en su caso eficiente, para el análisis de la movilidad sostenible con perspectiva de género.

Otro de los servicios que ofrece información sobre movilidad, es el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)³⁶. Este se nutre de datos aportados por las Autoridades de Transporte Público (ATP). En el caso de Andalucía, con la aportación de la información procedente de los Consorcios de Transportes Metropolitanos, a excepción del Consorcio Metropolitano de Córdoba y de Huelva, que no se encuentran relacionados en el informe anual que emite este observatorio (correspondiente al periodo 2019/2020).

En el informe de referencia, se incide principalmente en el análisis de la oferta y la demanda de transporte público sin atender a la perspectiva de género, si bien, según se indica en la página web del observatorio, este informe *“pretende ser una base para el desarrollo de estrategias de Movilidad SSS (Sostenible, Segura y Saludable), aportando información y un análisis comparado de medidas y resultados”*.

Atendiendo a los resultados del informe anual anteriormente mencionado, se observan datos desagregados por sexo cuando se analiza la movilidad y demanda de transporte público. (p.13). Sin embargo, en el análisis de estos datos, la información que se muestra se presenta atendiendo al número de viajes “por persona” sin tener en cuenta si son hombres o mujeres. Asimismo, los datos desagregados por sexo, en el informe, no se observan cruzados con otras variables que podrían facilitar información útil para el análisis de la movilidad con perspectiva de género, como es el caso de “los motivos de los desplazamientos de mujeres y hombres”; información que, desagregada, podría arrojar luz sobre desplazamientos “obligados”, como es el caso de desplazamientos por motivos laborales y de cuidados, o motivos “no obligados”, entre los que se reconocen: el ocio, las visitas a familiares y amigos. Asimismo, permitirían redefinir el motivo “compras” hasta ahora entendido como “no obligado” en las Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EMD) y que, en su análisis desde la perspectiva de género, se podría considerar como “obligado”, si se atiende este motivo “compras”, como una necesidad para las familias, cuando responde a la adquisición de productos alimentarios y farmacéuticos.

6.2.1. Planes de Movilidad Urbana Sostenible en Andalucía PMUS

En el año 2006 el Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) publica una guía, con objeto de orientar a las distintas administraciones locales y a las empresas consultoras en la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. En ella, se definen los PMUS como:

Un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos (p.49)

Para este análisis sobre información de datos sobre movilidad con perspectiva de género, tomaremos como referencia, dos Planes de Movilidad Urbana Sostenible, el PMUS de Granada y el de Córdoba:

36 El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), se trata de una “iniciativa de análisis y reflexión” creada por las distintas Autoridades de Transporte Público (ATP) de las principales áreas metropolitanas españolas (Informe OMM 2019-AVANCE 2020. p7). <https://observatoriomovilidad.es/informes/>.

El **PMUS de Granada**, en su documento “Diagnosis (Tomo I)” en el apartado dedicado a objetivos, criterios y estrategias, se abre un capítulo (capítulo 12) para tratar “La perspectiva de género en la planificación de la movilidad y el transporte”. En él, se incluye el género como un enfoque diferencial y se plantean pautas para integrar la dimensión de género en la movilidad. (P.243-44). Entre los factores que consideran inciden en la movilidad de la mujer, se encuentran:

Figura 20. Factores que inPluyen en la movilidad de la mujer

- La división del trabajo (empleos feminizados)
- Acceso al vehículo privado
- Accesibilidad (construcción social del espacio)
- Seguridad en espacios públicos
- Seguridad en desplazamientos

Fuente: elaboración propia a partir de PMUS Granada (p.244)

En base al reconocimiento de estos factores se plantean objetivos y determinan las acciones necesarias, para lograr que la movilidad contemple la perspectiva de género.

En línea con lo anterior y atendiendo a los objetivos necesarios para alcanzar lo que definen como “una movilidad equilibrada desde la perspectiva de género” en el PMUS de Granada, se plantean los siguientes (p.244):

- Aumentar y mejorar la información y la accesibilidad en las paradas e interior de los autobuses. (Paneles electrónicos del servicio, teléfonos gratuitos de ayuda, marquesinas completas, rampas de acceso, eliminación de obstáculos, etc.)
- Mejorar la coordinación de horarios entre líneas y el fomento de la intermodalidad.
- Mantener la oferta de TP fuera de horarios punta, tarifas reducidas para colectivos especiales y billetes intermodales.
- Promover rutas o circuitos peatonales (y ciclistas) seguros y cómodos. (Aceras anchas, firmes adecuados, preferencias de paso, iluminación adecuada, información detallada, zonas de descanso, red continua y conexiones múltiples)
- Participación de las mujeres en la gestión del transporte públicos (plantillas, órganos de decisión y foros ciudadanos) (P.44)

Estos objetivos se muestran orientados a favorecer la movilidad sostenible tanto para mujeres como para hombres. En el caso de las mujeres, todas ellas contribuyen a una mejora para su movilidad y una oportunidad en el caso de la participación en la gestión del transporte público, donde en la actualidad la participación de la mujer sigue siendo minoritaria.

Esta dimensión de género no se observa en todos los PMUS realizados en Andalucía. Así en el **PMUS de Córdoba**, en su memoria de diagnóstico, no se observan referencias a la movilidad con perspectiva de género, aunque si presentan datos desagregados por sexo.

Para la consecución de este Plan, en lo referente a la obtención de los datos, se llevaron a cabo varios trabajos de campo en los que se realizaron distintos tipos de encuesta. A continuación, se muestran las distintas modalidades de encuestas realizadas:

- **Encuestas “Pantalla”.** Las personas encuestadas eran conductores que viajan en su vehículo en un punto determinado de la vía pública. Este trabajo se complementa con un aforo en el que se recoge información sobre el número de ocupantes del vehículo. En esta encuesta no se tuvo en cuenta la variable “sexo en el cuestionario”. En este caso, conocer el sexo de la persona conductora del vehículo, habría facilitado información de interés, por ser susceptible de ser analizada con perspectiva de género.
- **Estudio de Opinión/Percepción de la Movilidad Urbana.** En esta encuesta sí se tuvo en cuenta la variable sexo. El tiempo, los motivos, los modos y otras variables como las sociodemográficas, que arrojan datos, que podría resultar de interés, en su cruce con la variable sexo, para conocer las necesidades de movilidad desde una perspectiva de género.

A este respecto, hay que indicar que incluir la variable sexo en los cuestionarios empleados en la investigación se torna como requisito indispensable para incluir la perspectiva de género. Incluir la variable sexo, es una tarea, que siendo relativamente fácil para la persona que encuesta o entrevista, dota de una información indispensable para aplicar la transversalidad o enfoque de género en la investigación.

De manera general, atendiendo a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y la incorporación en sus diagnósticos de la perspectiva de género, hay que indicar que no se observa una unificación de criterios o una política unificadora que determine la inclusión de la perspectiva de género en todos los Planes para conseguir cambios reales. En este sentido, atendiendo a los casos mostrados de Granada y Córdoba, la variable “sexo” se contempla en los cuestionarios utilizados en ambos planes y, por ende, se recogen datos desagregados por sexo que podrían permitir realizar un análisis de la movilidad sostenible con perspectiva de género. Sin embargo, este análisis se observa solo en el primero de los casos revisados, el caso de Granada, no siendo así en el caso de Córdoba.

6.2.2. Encuestas realizadas por los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía

Desde el **Consortio Metropolitano Bahía de Cádiz (CTMBC)** se lanza, en 2005, una encuesta de movilidad, la “Encuesta domiciliaria de Bahía de Cádiz de 2005”³⁷ con objeto, según se desprende de la “Memoria de gestión económica y del Balance de actividad (2005)”, de “*profundizar en el conocimiento de la movilidad y actualizar datos de una encuesta anterior realizada en el año 1993*”. (P.18).

Atendiendo a la metodología: se entrevistó a una representativa muestra de hogares, recogiendo información de todos los desplazamientos realizados el día anterior a la encuesta. La importancia de la información recogida, para el análisis de la movilidad cotidiana con perspectiva de género, radica en que se entrevistó a todas las personas residentes en el hogar, de manera presencial y personalizada, extrayendo información de hombres y mujeres sobre su propia movilidad. Asimismo, la información recogida en el domicilio, analizada de forma conjunta, permitió conocer, las razones que, en

³⁷ Memoria de gestión económica y del balance de actividad. Año 2005. https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2005/descargas/consorcios/transportes_cadizM.pdf

cada hogar, motivaban los desplazamientos para cada una de las personas entrevistadas. Los datos recogidos en esta encuesta no se encuentran publicados en la web, perteneciendo al Consorcio de Transportes Metropolitano Bahía de Cádiz.

En 2014, el **Consortio de transportes Metropolitano Área de Málaga (CTMAM)**, lleva a cabo, la “Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2014”³⁸. Se trata de una encuesta telefónica realizada en domicilios. Esta encuesta, tiene como objeto recoger información para trazar el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga”. Hay que recordar que uno de los motivos de realización de estos trabajos, es el de recabar información para posteriormente orientar o reorientar, en su caso, la planificación del transporte de forma certera. En este sentido, y atendiendo a la metodología, se realizaron entrevistas de forma combinada, mediante encuesta telefónica y presencial en distintos puntos estratégicos. La información sobre datos no se encuentra publicada, por lo que no se puede afirmar que se contemple la variable sexo, aunque todas las encuestas realizadas por los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía, a las que se puede tener acceso, si disponen de datos desagregados por sexo.

Las encuestas de calidad, o encuestas de satisfacción, de las personas usuarias de los servicios de transportes, que se prestan desde los Consorcios Metropolitanos de Andalucía, se realizan de forma recurrente. En el caso del Consorcio Metropolitano Área de Granada, estas encuestas se realizan de forma anual con objeto de conocer satisfacción del servicio.

En todas ellas se contempla la variable “sexo” lo que permitiría obtener información desagregada atendiendo a esta variable. Sin embargo, las encuestas de movilidad urbana y metropolitana, que se realizan tanto a nivel nacional como autonómico, no tienen un carácter longitudinal. Se trata de encuestas realizadas por las distintas Autoridades de Transporte Público (ATP) cuando se observan necesidades de planificación, lo que hace que se distancien en el tiempo dando lugar a dificultades para la obtención de datos actualizados que permitan un análisis sobre la movilidad con perspectiva de género. A todo esto, habría que añadir que tal como se indica en el estudio realizado por GEA21 para la Dirección General de Transportes de Andalucía (2011)

Hay un problema de partida y es que cada Consorcio elabora las consultas de forma distinta, así como los aspectos que se preguntan por lo que es difícil realizar análisis comparativos (p.5)

En este sentido, la falta de homogeneización en las consultas hace que se pierda la perspectiva de conjunto de la movilidad metropolitana en Andalucía.

6.2.3. Planes de transportes metropolitanos. Movilidad Sostenible como Fuentes de inFormación sobre la movilidad sostenible con perspectiva de género

El carácter cambiante de la movilidad, influido por las nuevas formas de desplazamiento de las personas que asumen trayectos cada vez más largos, la facilidad y la rapidez que supone la realización de los viajes en vehículos privados, y la influencia que esto tiene para el medio ambiente, ha hecho que, desde las Administraciones Públicas, se busquen soluciones para cumplir con el compromiso ambiental. Para ello,

38 <http://consorciotransporte-malaga.com/encuesta-domiciliaria-de-movilidad-2014/>

han fomentado el uso del transporte colectivo e impulsando el uso de transportes no contaminantes de “última milla”. Así, se ha incentivado el uso de la bicicleta, o facilitado la incorporación de patinetes, combinables con el uso de transportes públicos.

Atender al reto de la sostenibilidad ambiental pasa por realizar Planes de Movilidad Sostenible, en los que se determinen las necesidades de movilidad de las personas, para facilitar sus desplazamientos, orientando de forma certera la gestión de los modos de transporte colectivos, en aras de conseguir un transporte eficaz con el menor impacto. Así, desde las distintas Áreas de Transporte Metropolitano de Andalucía, se han ido elaborando “Planes de Transportes Metropolitanos de Movilidad Sostenible”. Hasta el momento se encuentran publicados cuatro planes (Campo de Gibraltar, Huelva, Málaga y Jaén), siendo nueve las Áreas de transporte Metropolitano que conforman la red de Andalucía. El resto de los planes, como es el caso del Plan Metropolitano de Granada, se encuentran en proceso de elaboración.

Atendiendo a su análisis; el Plan de Transporte Metropolitano de Málaga, como ya se ha indicado en el capítulo anterior, aporta datos de movilidad sostenible con perspectiva de género. Por su parte, en el resto de los planes publicados se han observado contenidos que merecen reflexión.

► Sexo y Género como conceptos intercambiables dentro de la Planificación del transporte

“Plan de Transporte Metropolitano de Huelva” (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2020), entre los contenidos presentados su “Documento Resumen del Diagnóstico” se encuentra un apartado titulado “Dimensión de Género” (P.87). Al comienzo de este apartado se dedican unos párrafos para definir el concepto de “perspectiva de género”, presentándolo como idea clave. Sin embargo, se observa cierta confusión en el tratamiento del concepto “sexo” y “género”, en la explicación que ofrecen de los datos. Ambos conceptos se ofrecen de manera intercambiable, algo frecuente, según explica Turbet en la introducción al libro de Geneviève (2003, p.7): “A pesar de que género se define fundamentalmente por su oposición a sexo, es frecuente de encontrar en textos científicos y periodísticos una simple sustitución del segundo por el primero”.

En el caso del texto que nos ocupa, ambos conceptos son utilizados como términos intercambiables. Como ejemplo de ello, en el análisis que se muestra de los datos, se define una distribución “hombre/ mujer” como “distribución por género”, cuando debería indicar que se trata de una distribución por “sexo” (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2020, p.87). Esta confusión que se traslada a todo el contenido del documento no es banal, ya que se muestra como un análisis con perspectiva de género, cuando lo que realmente se observa es un análisis de la movilidad con datos desagregados por sexo.

Este intercambio de conceptos “sexo” y “género”, se observa también en el texto del Plan de Transportes metropolitano del Campo de Gibraltar (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2021). Es el caso en el que se reconoce que “ha sido posible diferenciar por géneros en una base muy completa de datos” (p.12), cuando se indica que: “para cada origen-destino se ha proporcionado segmentada (se refiere a la información) por edad, género (en vez de sexo), lugar de residencia” (P.21). En cualquier caso, el Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar es uno de los que procura una mayor integración de la perspectiva de género, aportando datos que pueden ser de utilidad para determinar la movilidad en Andalucía, atendiendo a las diferencias existentes entre mujeres y hombres en sus necesidades de desplazamiento.

En el caso del documento Diagnostico del Plan de Transporte Metropolitano de Jaén (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2019), esta confusión de términos no se observa. En el documento se muestran resultados según edad y sexo, entendiendo que el sexo corresponde a hecho de “ser hombre o ser mujer” (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2019, p.126).

Estas diferencias, sesgos o posibles errores metodológicos, pueden ser atribuidos una falta de conocimiento sobre el tratamiento del sexo como variable o del género como categoría de análisis.

► Atendiendo la planificación de la movilidad y los procesos participativos

Hay que tener en cuenta que la movilidad, tal como la definen Aravena et al. (2019) es de carácter “multifactorial”. Según estos autores, elementos como la subjetividad de las personas, en relación con cómo estas perciben los problemas que observan, sus sensaciones y las emociones derivadas de sus experiencias frente a la movilidad, son cuestiones a tener en cuenta en los planes de movilidad. A este respecto, determinan que la aplicación de una metodología participativa puede resultar una fórmula eficaz para atender a todas estas cuestiones dentro de la planificación. Partiendo de esta consideración, y con objeto de analizar la transversalidad de género en los Planes de Transporte Metropolitanos, se tomó como ejemplo el Plan de transporte Metropolitano de Huelva. En él, atendiendo a su Plan de participación Ciudadana (anexo VI)³⁹ se plantea entre sus objetivos:

Garantizar en todas las fases la participación de la ciudadanía de forma individual o a través de asociaciones y grupos sectoriales. Con especial atención a grupos de interés (residentes, asociaciones vecinales, de mujeres, de comerciantes, diversidad funcional, grandes centros atractores, transporte... (p.3)

Se observa, como entre los colectivos invitados, se contempla la participación de las asociaciones de mujeres. Tener en cuenta la voz de las mujeres en estos procesos, es considerar a la mujer como parte implicada en la planificación del transporte; una condición necesaria para incluir la transversalidad de género en la planificación de la movilidad sostenible.

La presencia de los colectivos de mujeres en estos procesos de participación ciudadana, encuentra su justificación en los estudios realizados por Stock (2012), en los que se determina que las mujeres no solo sufren de manera diferente, sino que también contribuyen de manera diferente al cambio climático y al desarrollo sostenible, debido a diferencias en el comportamiento. Ejemplo de ello son las diferencias de comportamiento de mujeres y hombres frente al cambio climático, a las que alude Stock, siendo los hábitos de movilidad de las mujeres más sostenibles que los de los hombres, ya que estos últimos, hacen un mayor uso del automóvil. En este sentido, si las necesidades de desplazamiento de las mujeres son distintas que las de los hombres, estas han de ser tenidas en cuenta en la planificación del transporte. Conocer estas necesidades permitirá, a quienes se encargan de planificar y gestionar los servicios de transporte público, diseñar una oferta de movilidad sostenible e inclusiva, adaptada a los requerimientos tanto de hombres como de mujeres.

39 https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/anexo_vi_participacion_ciudadana_ptmhu.pdf

► Datos segregados por sexo y la inclusión de la transversalidad de género

Plan Metropolitano de Jaén, “Plan de Movilidad sostenible” (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2019), en la parte de diagnóstico de su informe, se realiza un análisis de la movilidad (p.118). Este análisis es fruto de una encuesta domiciliaria realizada en Jaén capital y en los municipios que conforman su área metropolitana” en 2018 (EDJ18).

Atendiendo a la metodología, se entrevista a una sola persona para conocer los desplazamientos realizados el día anterior, y se recogen datos para definir el hogar, como es el número de miembros, vehículos y disponibilidad de aparcamiento.

Atendiendo a los datos, al igual que en el caso de Huelva, se contempla la variable sexo en los cuestionarios. En este caso, tal como se ha indicado anteriormente, con su correcta diferenciación con la categoría género. Sin embargo, en el análisis que se presenta de los datos obtenidos, no se contempla la perspectiva de género. Como de ejemplo: el caso en el que se pregunta a las personas encuestadas por la disponibilidad de carné de conducir y disponibilidad de vehículo (Tabla 70 p. 128/129). Se observa que no se tiene en cuenta el cruce con la variable sexo. Esto implica que podemos saber el número de personas que disponen, o no, de carné, pero no el número de mujeres “cautivas” que dependen del transporte público para poder realizar sus desplazamientos (p. 128).

En cuanto a la disponibilidad de estos datos, estos se pueden obtener de los informes publicados. Las bases de datos resultantes de esta encuesta no se encuentran accesibles en la web.

Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 2021). Considera las diferencias por razones de género frente a la movilidad, contemplando esa realidad en la planificación de la movilidad.

Uno de los principios rectores del Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar relativo a la participación ciudadana son la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia (p.11)

En este sentido, se observa como en el punto IV se dedica un apartado a la perspectiva de género. Según reza en este documento:

La integración del principio de igualdad de género en la redacción del Plan se ha llevado a cabo gracias a las diferentes herramientas que proporciona la Guía de aplicación “La Evaluación de Políticas Públicas con Enfoque de Género”, de la Junta de Andalucía (p.12).

Así como ejemplo, respecto a la Actividad económica y al empleo, no solo se facilitan datos por sexo, sino que también se analiza la brecha de género (p.33).

7

Percepciones y discursos en torno a la integración de género en las políticas andaluzas de movilidad sostenible entre organismos de la Junta de Andalucía con competencias en la materia

7. Percepciones y discursos en torno a la integración de género en las políticas andaluzas de movilidad sostenible entre organismos de la Junta de Andalucía con competencias en la materia

A continuación, se muestran los resultados de los discursos obtenidos mediante entrevistas realizadas a personas expertas. Todas ellas, con cargos de responsabilidad en organismos pertenecientes a la Junta de Andalucía que ostentan competencias en el ámbito de la movilidad sostenible y la integración del género en las políticas públicas andaluzas.

Las entrevistas se realizaron en:

- Instituto Andaluz de la Mujer (IAM)
- Agencia Andaluza de la Energía
- Oficina Andaluza de Cambio Climático
- Dirección General de Movilidad (Junta de Andalucía)
- Consorcios de Transportes de Andalucía
- Comisionado para el Cambio Climático en Andalucía

Tal como se indicaba al inicio de este estudio, con el planteamiento metodológico dispuesto, con estas entrevistas el objetivo que se persigue es determinar el grado de conocimiento, que las personas entrevistadas tienen, sobre movilidad sostenible con perspectiva de género y su relación con las políticas que se desarrollan o impulsan, a través de sus competencias. Asimismo, se ha pretendido recoger información sobre la disponibilidad de datos fruto del desarrollo de sus políticas, planes o acciones, en la incorporación o adopción de la estrategia del “mainstreaming”, o transversalidad, de género y de su inclusión en los presupuestos.

Para ello, el análisis de contenido de las entrevistas realizadas, se presentación a continuación, agrupado en torno en las principales cuestiones y tópicos abordados en las mismas.

- Sobre el grado de conocimiento de la movilidad sostenible con perspectiva de género y la disponibilidad, y en su caso la calidad de los datos disponible.
- Sobre acciones transversales en las que se observa la perspectiva de género
- Sobre movilidad sostenible con perspectiva de género y protección al medio ambiente
- Sobre las diferencias encontradas entre la movilidad de la mujer del ámbito rural (metropolitano) y urbano
- Sobre la consideración de género en torno al Presupuesto y los programas presupuestarios

7.1. Sobre el grado de conocimiento de la movilidad sostenible con perspectiva de género y la disponibilidad, y en su caso la calidad de los datos disponibles

La realidad sobre la movilidad en Andalucía, desde el punto de vista de género, no es conocida en términos globales. El conocimiento sobre la movilidad que tienen las personas expertas, entrevistadas para este estudio, se muestra sectorial. En algunos de los casos, solo se tiene información de la movilidad con perspectiva de género en el ámbito urbano, desconociéndose la situación existente en el ámbito rural.

En este sentido se observa que, entidades como los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía, tienen un conocimiento mayor, debido a que las necesidades de información, para la planificación del transporte, lleva a sus responsables a realizar encuestas de movilidad o de satisfacción de los servicios que ofrecen, de donde obtienen información sobre algunos parámetros que determinan la movilidad de hombres y mujeres. Asimismo, junto con la Dirección General de Movilidad, desde el servicio de planificación y explotación del transporte, se están impulsando y promoviendo la elaboración de los “Planes Metropolitanos de Transportes” (anteriormente analizados). De estos estudios se derivan diagnósticos, en los que la variable “sexo” tiene un tratamiento como variable sociodemográfica que le permite examinar si hay algún componente dentro de la movilidad que les permita concluir; sirva como ejemplo: sobre el uso mayoritario por parte de hombres y mujeres del transporte público o de la bicicleta, o valorar la disponibilidad de carné de conducir en ambos casos. Estadísticas que muestran información, sin entrar en el análisis de las posibles diferencias existentes entre hombres y mujeres, atendiendo a hábitos y necesidades que hacen que la movilidad y la necesidad del uso de uno u otro medio de transporte, en ambos casos, sea distinta.

Esta reflexión o análisis de los datos, se echa en falta por aquellos organismos que informan esos planes (no los elaboran), como es el caso de la Oficina Andaluza del Cambio climático, que atienden a esta información sobre el uso del transporte público para tratarla desde el punto de vista de cómo se ha incluido la perspectiva del cambio climático. Es entonces, cuando observan los datos segregados por sexo, como datos de diagnóstico, echando en falta, en algunos de estos planes, una interpretación sociológica con perspectiva de género de los datos aportados; una interpretación, que pueda orientar, en su aplicación, a medidas concretas que se puedan asociar a los planes.

Al igual que ocurre con la mayor parte de los organismos en los que se han realizado entrevistas, en el caso de la Oficina Andaluza del Cambio climático no existen datos que se puedan aportar sobre movilidad y género, en atención al cambio climático. Tienen información en la afección al cambio climático en su relación con el género, pero no existen estudios que tengan en cuenta el cruce entre: movilidad, género y cambio climático. Si bien, se reconoce la *importancia de crear un grupo de trabajo que pudiese avanzar en este sentido*. De cualquier forma, en los planes y proyectos que se realizan desde la Oficina Andaluza del Cambio climático, si tiene en cuenta la perspectiva de género. Es el caso de “*El Plan Andaluz de Acción por el Clima, PAAC*”⁴⁰ una planificación aprobada con rango de decreto en 2021. Esta planificación se lleva a cabo siguiendo las buenas prácticas de género en las planificaciones estratégicas, atendiendo a guías como es la guía práctica de participación transversal “*La evaluación de Políticas Públicas con Enfoque de Género*” (IAAP, 2019). Asimismo, en cuestión de género, toda la vinculación que se hace en la planificación, por ejemplo, con los ODS, se ha hecho

40 <https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/cambio-climatico/plan-andaluz-accion-clima-2021-2030>

considerado la perspectiva de género. De igual forma, siempre que se diseñan indicadores de seguimiento en materia de cambio climático como es en el caso de “El Plan Andaluz de Acción por el Clima PAAC” se incluye la perspectiva de género. Todas estas acciones, hacen que, en conjunto, se observe un esfuerzo por integrar la perspectiva de género en la planificación, aunque se echa de menos el *apoyo a los promotores de planificación de organismos o personas expertas, en materia de género, que orienten estas iniciativas.*

El desde el Instituto Andaluz de la Mujer -IAM-, sobre movilidad sostenible con perspectiva de género, solo se ha llevado a cabo un proyecto “Córdoba, tu ciudad segura”, en el que se trabajan la movilidad urbana y la accesibilidad. Asimismo, en línea con el objeto de estudio, se han llevado a cabo, determinadas acciones como la “Estrategia de Conciliación” en el análisis del uso diferencial del tiempo, conectando así con la realidad de la mujer para sus desplazamientos.

Atendiendo a datos objetivos, las personas entrevistadas, reconocen una falta de conocimiento y de reflexión sobre lo que supone, en su ámbito de trabajo, la movilidad con perspectiva de género. La percepción de la movilidad que se tiene desde el punto de vista del cambio climático no ha contemplado, aunque consideran que podría ser de interés, la perspectiva de la movilidad en su cruce con la perspectiva de género, algo que también ocurre con el resto de los organismos en los que se han realizado las entrevistas.

En cuanto a la calidad de los datos, las personas entrevistadas, aluden a la necesidad de reflexión sobre la información recogida en las distintas consultas orientadas a definir la movilidad, se muestran conscientes de que la información que se genera y se publica, en forma de planes o diagnósticos, se observa en gran medida carente de reflexión sobre lo que supone la transversalidad de género en cada una de las políticas o actuaciones que se realizan atendiendo a la movilidad en general y, en el caso que nos ocupa, a la movilidad sostenible con perspectiva de género.

En línea con lo anterior y atendiendo a la calidad de los datos que se muestran en los Planes de Transportes, se hace referencia a las limitaciones de información que estos tienen debido a que muchos análisis, que se considera serían necesarios, no se hacen; lo que se realizan, son meras descripciones sobre el modo y forma en la que hombres y mujeres se desplazan. En este sentido, definen la existencia de una “*gran lucha*” (se entiende que con las empresas consultoras a las que se les adjudica la realización de estos planes) de que la importancia no radica en cómo hacer un buen plan, sino en cómo hacer que en estos planes incluya bien la transversalidad de género. Algunas de las personas expertas entrevistadas, hacen referencia a datos que, en su lectura, podrían ser extrapolables a cualquier ámbito geográfico por no tener en cuenta las peculiaridades económicas, políticas o sociales del área metropolitana o urbana para la que se realiza el Plan.

A propósito de la opinión de las personas entrevistadas que, para llevar a cabo sus políticas tienen como referente los Planes de Transportes Metropolitanos. Estas inciden en que la información que estos Planes ofrecen es descriptiva y parcelada sobre el género, la movilidad o el medioambiente.

Las personas entrevistadas echan de menos una lectura integral que informe sobre la movilidad sostenible con perspectiva de género, que incluya medidas específicas que conecten con la realidad rural o urbana objeto de estudio.

Asimismo, echan en falta, la inclusión de medidas “ejemplo”, a seguir para la ejecución de esos planes. Como causa a la que se atribuye esta falta de transversalidad en los planes, se argumenta la falta de

tiempo, los presupuestos reducidos con los que se cuenta para llevar a cabo la realización de los planes, y la complejidad que implica incluir la perspectiva de género en el ámbito de la movilidad sostenible.

A tal efecto, se reconoce la dificultad de traducir las distintas necesidades de movilidad, en medidas concretas que contemplen la transversalidad de género. Al mismo tiempo, se reconoce el esfuerzo que se realiza por parte de los órganos directivos o los promotores de planificación por trabajar la transversalidad, siendo conscientes de la necesidad de contar con personas expertas, en materia de género, que les ayuden en ese ejercicio de incorporación de la perspectiva de género en sus planes.

7.2. Sobre acciones transversales en las que se observa la perspectiva de género

Haciendo repaso de los programas de “Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible” Moves II y Moves III⁴¹, desde la Agencia Andaluza de la Energía se encuentran algunas actuaciones que, aunque no se han llevado a cabo pensando en incluir una perspectiva de género, son tendentes a mejorar la movilidad en cuestiones que afectan a la seguridad de mujeres y hombres. Por su parte en el programa “Moves II”, a través de la actuación 4, se impulsan mejoras del transporte público y fomento de los modos unipersonales y sostenibles, referidas a la necesidad de contar con infraestructura necesaria para asegurar una movilidad sostenible atendiendo a:

Dotación de toldos y de iluminación adecuada y segura, para fomentar los desplazamientos a pie, que fomentan también los desplazamientos seguros y Ampliación de espacios públicos y de aceras, que redundan en una mayor seguridad de la vía pública.

Se trata de medidas que benefician a toda la ciudadanía, pero que en el caso de la mujer podrían resultar de interés para atender a su seguridad en el caso de una mayor iluminación de los espacios públicos, y de mayor comodidad en labores de cuidado y acompañamiento, con la ampliación de espacios para carritos, y sillas de ruedas.

En el caso del “Moves III” una de sus líneas de actuación es la relacionada con “El Reto Demográfico”. Se trata de una media encaminada a la ayuda de personas, hombres y mujeres empadronadas en municipios de menos de 20.000 habitantes, actuaciones que permiten asentar a la población en el medio rural. Atendiendo al género, aunque no se mide el impacto (por lo que no se dispone de datos), se tiene en cuenta que las mujeres en entornos rurales pueden tener más necesidades de desplazamiento a las ciudades por motivos diversos, como puedan ser compras o para llevar a sus hijos al colegio.

Es este sentido, se considera que estas medidas pueden atender, no solo el reto demográfico, sino también a la igualdad de género en el entorno rural.

En términos generales, pese al reconocimiento de la falta de inclusión de la perspectiva de género en planes y diagnósticos, se observan políticas y medidas que se llevan a cabo, por parte de estos organismos, que tienden a eliminar barreras que comportan desigualdad de acceso y frente a la movilidad.

41 Programas de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible. Programas de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible. <https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/es/entidades-colaboradoras/incentivos-2017-2020/programa-de-incentivos-la-movilidad-eficiente-y-sostenible-moves-iii-andalucia>

Así desde la Dirección General de Movilidad se presta atención a las necesidades de movilidad, o de seguridad en el transporte que se traducen en una mayor seguridad para hombres y mujeres, y que, en el caso de estas últimas, se entiende como una necesidad prioritaria. Es el caso de la adecuación e iluminación de aparcamientos y marquesinas o paradas a demanda en horarios nocturnos.

A esto se suma, el denominado programa “Andalucía Rural Conectada”, orientado a dar servicio de transporte a municipios que se encuentran fuera del ámbito metropolitano. Este nace fruto de la necesidad de comunicar pequeñas poblaciones con los municipios de cabecera, considerados centros de atracción; municipios donde se encuentran concentrados la mayor parte de los servicios públicos. La movilidad se practica con taxi a la demanda, y puede resultar especialmente útil para quienes tengan necesidad de desplazarse. Esto en el caso de mujeres “cautivas” puede dar solución a los problemas de movilidad que dificultan o imposibilitan su acceso al empleo o a servicios que solo se prestan en el ámbito urbano.

7.3. Sobre movilidad sostenible con perspectiva de género y protección al medio ambiente

En los discursos recogidos, se reconoce que, con carácter general, cualquier actividad realizada tiene impacto en el medio ambiente; si se particulariza con la movilidad sostenible, se entiende que la repercusión medioambiental es directa sobre la incidencia en el cambio climático, respecto a la biodiversidad, a la economía circular, a la reducción de emisiones y, por ende, a la calidad del aire. Con carácter particular no se sabe si desde el punto de vista medio ambiental, incluir la perspectiva de género puede llegar a ser un valor añadido, aunque entienden que puede serlo por la estrecha relación existente. En cualquier caso, no hay datos sobre su incidencia. La relación sobre género y medio ambiente se observa de forma clara, pero se desconoce, por falta de datos, como puede afectar esa relación. Se entiende que el impacto está relacionado con los hábitos frente a la movilidad y su repercusión en las emisiones generadas, en la huella de carbono etc. que conllevan un tratamiento desde la sensibilización y concienciación de la ciudadanía. Así, comportamientos como el uso del transporte público, mayoritario en el caso de las mujeres, se observan más alienados con la sostenibilidad.

7.4. Sobre las diferencias encontradas entre la movilidad de la mujer del ámbito rural (metropolitano) y urbano

La información que se maneja sobre “datos históricos de la demanda” Identifican que el perfil del usuario del transporte público sería el perfil de una mujer. Lo que se debe, según los discursos, a cuestiones culturales. Así, en aquellos hogares donde solo se dispone de un vehículo en la vivienda, la persona que lo usa en la unidad familiar, suele ser el marido (compañero). La mujer, por su parte, tiene que desplazarse en transporte público. A esto, se atribuye, el que los datos de demanda de movilidad disponibles en cualquier modo, ya sea en autobús, metro o tren de cercanía, arrojen, mayores niveles de demanda por parte de mujeres que de hombres.

Las personas entrevistadas reconocen la necesidad de observar, otras razones o motivos, hábitos o pautas culturales, que obligan a la mujer a desplazarse de forma distinta de los hombres. Entienden que ese conocimiento facilitaría la adecuación de los servicios que se ofrecen a las necesidades de movilidad que tienen las personas, de forma diferenciada.

En línea con lo expuesto y atendiendo a la necesidad de movilidad obligada de la mujer para atender a compromisos laborales, cabe preguntarse si los servicios de transporte público están orientados a incentivar la movilidad de las mujeres en su acceso al mercado laboral. En este sentido, las actuaciones que están realizando, según las personas entrevistadas que se encargan de la planificación de la movilidad metropolitana, van orientadas a que el transporte público sea seguro en todos los sentidos: “seguro que lo voy a coger, o que a la hora que lo necesito va a estar, que dentro del vehículo voy a poder viajar de forma segura y que voy a llegar a tiempo a mi destino”. Seguridad antes durante y después.

Por todo ello, se muestran conscientes de la importancia de detectar las necesidades específicas de movilidad (obligada), que tiene la mujer que trabaja en cuidados, o en el sector servicios, que realiza compras o tareas en las que el hombre no participa o no lo hace en la misma medida, y aquellas que tienen que ver con hombres y mujeres que trabajan y se acogen al derecho de conciliar. En este sentido, se reconoce que se ha ido pasando de una planificación del transporte público estática, en que la hora punta es de 7 a 8:30 y de 1 a 3 por la mañana y por la tarde a las 9 de la noche, a una más dinámica en la que se considera un adelanto de esa hora punta a las 6 o las 7 de la tarde.

Estos cambios, que se atribuyen a una nueva forma de valorar el tiempo libre, tiempo de ocio, han dado lugar a que se opte por una reducción del tiempo dedicado a la comida para adelantar la hora de salida del trabajo. Todo ello, en favor de jornadas laborales de tarde más cortas, que permitan más tiempo para dedicar al desarrollo personal y la conciliación familiar.

Considerar, en la planificación del transporte, esas variables y esos nuevos hábitos frente a la movilidad, pasa por incluir, en las políticas orientadas a la movilidad en transporte público, la transversalidad de género, lo que implica ir más allá de la toma de datos segregados por sexo.

7.5. Sobre la consideración de género en torno al Presupuesto y los programas presupuestarios

En cuanto al presupuesto, y atendiendo al procedimiento, como ya se ha expuesto, se elabora de forma anual siguiendo las indicaciones de la Dirección General de presupuestos de la Consejería de Hacienda y de Financiación Europea de la Junta de Andalucía. Es este organismo quien orienta, sobre cómo elaborar los presupuestos, siendo una de las recomendaciones, (como parte de la normativa básica), la incorporación de la perspectiva de género. Sin embargo, es ese centro directivo quien decide si aplica o no aplica esa incorporación. En el caso de la Agencia de la Energía, no aplica, por lo que no se realizan presupuestos con perspectiva de género. En sus programas no se contempla de manera específica el género. Cuando se redacta una convocatoria se hace en función de los Reales Decretos, de aquellos fondos que vienen desde el Ministerio, o bien a través de decretos ley de la propia Comunidad Autónoma que, a su vez, vienen de la normativa de las directivas europeas que, según las personas expertas no contemplan, discriminación de género. No obstante, como hemos visto anteriormente, desde la Agencia se realizan actuaciones en las que trasciende o se tiene en cuenta, de una forma implícita, la perspectiva de género.

Atendiendo al presupuesto, el Instituto Andaluz de la Mujer (IAM), además de las competencias en igualdad, se asumieron las de violencia de género (antes competencias de la dirección general de violencia de género) creándose dos fondos presupuestarios, uno en atención a la violencia de género (31T) y otro para igualdad (32G), quedando asimilados a distintas partidas presupuestarias.

Según la información que, sobre presupuesto y género, se facilita desde la Coordinación de la Red de Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía, se están llevando a cabo, algunas encuestas de calidad que incorporan una metodología cualitativa, en las que se incide en la perspectiva de género. A través de ellas, se han detectado aspectos de interés que han pasado a formar parte de la memoria de los presupuestos públicos de los Consorcios de Transportes Metropolitanos para 2022. Así, en el presupuesto se incluyen, acciones e indicadores dirigidos al género; en este caso, no asociados a partidas presupuestarias de género por tratarse de acciones transversales. Es el caso del anexo VII dentro de la ficha de recursos, de la memoria de presupuestos para 2022 del Consorcio de Granada y que es común al resto de Consorcios. En ella reflejan, según nuestro entrevistado, dos aspectos considerados fundamentales: “identificación de las principales actuaciones relevantes para alcanzar la igualdad de género” en la que se definen tres actuaciones: la planificación de paradas bajo la perspectiva de género, seguridad e intermodalidad. A ello se suma una segunda actuación que tiene que ver con, revisión y adecuaciones y en su caso sistemas de información y señalética. Como tercera y última actuación, establecer paradas de demanda con posibilidad de horario nocturno con objeto de facilitar mayor seguridad en los desplazamientos que se realizan por la noche; medida pensada para todas las personas, pero de forma prioritaria, en la seguridad de la mujer (de ello se tratará de forma más ampliada en el capítulo V).

8

Propuestas de mejora para
la integración de género
en las políticas regionales
de movilidad sostenible
y en los programas
presupuestarios

8. Propuestas de mejora para la integración de género en las políticas regionales de movilidad sostenible y en los programas presupuestarios

En este capítulo se exponen las principales conclusiones que emanan de estudio en cada una de sus principales dimensiones, para, a partir de ellas, sustentar propuestas vertebradas de planificación para la mejora para la integración de género en las políticas de movilidad sostenible de la región y en los programas presupuestarios en los que estas se articulan.

Estas propuestas se acompañan, en el siguiente epígrafe, de una recolección de iniciativas innovadoras y buenas prácticas identificadas en el contexto internacional y europeo que pueden iluminar la mejora en los principales ámbitos de mejora que se proponen.

8.1. Conclusiones y propuestas sobre las principales tendencias en materia de movilidad sostenible y género

La exposición de las principales tendencias en materia de movilidad sostenible y género realizada en el Capítulo 3, a través de los principales documentos de referencia publicados en el ámbito internacional, invitan a una serie de propuestas para mejorar las políticas públicas de movilidad sostenible a partir de la integración de la perspectiva de género:

- Es necesario incorporar el análisis de la integración de género en el ámbito de la sostenibilidad entendiendo a la mujer como un vector de cambio que incide positivamente en las políticas de cambio climático, en general, y en las de movilidad sostenible, en particular.
- La consideración del género en las políticas de movilidad sostenible debe hacerse desde cuatro prismas:
 - Mujeres como usuarias
 - Mujeres como trabajadoras
 - El impacto de género de las infraestructuras de transporte
 - Mujeres como tomadoras de decisiones
- Para mejorar en la elaboración de las políticas públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible, deben ofrecerse estudios específicos sobre estos ámbitos.

- En el trabajo con los diagnósticos sobre la situación de la movilidad sostenible deben abordarse al menos las siguientes cuestiones y dimensiones de análisis:
 - La inequidad en el acceso a las infraestructuras de transporte y las implicaciones del patrón clásico de análisis trabajo-residencia en la planificación urbanística y de movilidad.
 - La segregación en el mercado de trabajo del sector del Transporte
 - La ausencia de la mujer en la toma de decisiones
 - La violencia asociada al género
- Hay que abordar el fortalecimiento de las capacidades en la recolección de datos, yendo más allá de la mera información en torno al sexo e incorporando información cualitativa sobre las razones que condicionan patrones.
- Las encuestas sobre género y movilidad sostenible deben actualizarse en Andalucía (los datos más recientes datan de 2011), incorporando aspectos señalados como en este estudio como los datos etnográficos
- Debe avanzarse en la integración de datos espaciales y estadísticos en la información que se ofrece. El Big Data y la incorporación de datos privados son también aspectos que deben guiar las propuestas en este campo a futuro.

8.2. Conclusiones y propuestas sobre el marco normativo y de planificación en el ámbito internacional y europeo

Trabajar por la movilidad sostenible implica considerar la transición energética, la innovación en infraestructuras, los efectos en el cambio climático o el desarrollo territorial, en los ámbitos más físicos de la Agenda 2030, y la educación, la seguridad o el género, en sus aspectos más sociales.

Nuestro contexto de planificación a nivel internacional y europeo presenta una clara apuesta en materia de movilidad sostenible que interpela a la planificación andaluza en esta materia:

- El camino hacia la neutralidad del carbono o la contaminación cero debe abordar las causas fundamentales de la desigualdad mediante una transición justa que no deje a nadie atrás.
- La planificación de la movilidad sostenible no puede separarse del marco en el que se inserta: la lucha contra el cambio climático.
- En el ámbito europeo, a la hora de plantear la planificación de la movilidad sostenible debemos tomar como referencia al Pacto Verde Europeo.
- Siendo el Pacto Verde la referencia para lo relacionado con el sustantivo “sostenible”, en relación con género debemos partir del documento de la Comisión “Una Unión de la igualdad: Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025”.
- Las estrategias de movilidad y planificación urbana europeas señalan expresamente la obligatoriedad de integrar las cuestiones de género en estos ámbitos

8.3. Conclusiones y propuestas sobre el marco normativo y de planificación en el ámbito nacional

El recorrido por el marco normativo en España muestra la **existencia de diversos instrumentos normativos, planes y estrategias de carácter sectorial o territorial**, que confluyen en sus ámbitos de actuación en búsqueda de la movilidad sostenible y que requieren de un enfoque integrador que aglutine esta realidad multinivel y multisectorial, en búsqueda de “optimizar recursos y aprovechar sinergias” tal y como reconoce el propio MITMA (2021, p.115) y máxime, si se trata de integrar la perspectiva de género.

En el ámbito nacional, se asume un **cambio de paradigma** en las políticas de transporte y movilidad, lo que es importante ya que constituye la base sobre la que se sustenta la incorporación de la perspectiva de género en las políticas de movilidad sostenible. Esto se relaciona con su alineación con propuestas internacionales como la Agenda 2030 que plantea un horizonte temporal común, y constituye el marco político básico de referencia, aludiéndose a la movilidad inclusiva o movilidad para todos e incluso a la movilidad del cuidado.

Así, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, trata de constituirse en catalizador del cambio de paradigma, dando, por ejemplo, orientaciones para la incorporación de la perspectiva de género en las políticas de movilidad y transporte, aunque el carácter genérico de algunas de ellas quizá no oriente, en gran medida, a los agentes relacionados con el sector transporte, a asegurar oportunidades de movilidad para todas las personas.

- Una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible es que se incorporen medidas concretas como las que pueden adoptarse en el ámbito del empleo, en línea con las que incorpora la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 a escala nacional, pues, como se ha visto, es este un espacio por cubrir en las políticas andaluzas de movilidad sostenible.

La Agenda Urbana Española (AUE) sí contempla entre sus objetivos la búsqueda de la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, planteando líneas de actuación más concretas, relativas a la organización del espacio urbano y la movilidad. Hay que tener en cuenta que la AUE, trata de ser, a su vez, el referente para el desarrollo de las Agendas Urbanas Locales, lo que puede tener un mayor impacto en el logro de los objetivos en torno a la movilidad y género.

- Una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible es que acometan la superación del discurso programático en torno a la movilidad inclusiva o la movilidad de los cuidados y desarrollen normativas más vinculantes, tal y como trata la Ley de Movilidad Sostenible, que incluye un artículo en este sentido, instando, entre otras cosas, a la realización de diagnósticos sobre esta realidad que constituyan la base para el diseño de medidas, erigiéndose estos diagnósticos, a su vez, como otra línea para avanzar hacia la mejora en estas políticas.

8.4. Conclusiones y propuestas sobre el marco normativo y de planificación en Andalucía

- Andalucía cuenta con un anclaje normativo muy importante y que parte desde el ámbito competencial de la igualdad de género: la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía y transversalidad de género en la Comunidad Autónoma, que promueve la investigación con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte, para el diseño de políticas públicas óptimas que den respuesta a las diferentes necesidades.
- En Andalucía, la necesidad de adoptar un enfoque integrado es más que evidente, encontrándose referencias a la movilidad sostenible en ámbitos competenciales diferentes: transporte, pero también urbanismo y ordenación del territorio. De esta realidad es consciente la propia administración andaluza, valorando en varios documentos, la necesidad de integrar la planificación urbanística y territorial, con la de movilidad, lo que, como ya se ha comentado, es aún más necesario si se integra la perspectiva de género.
 - Una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible es, pues, promover actuaciones hacia la integración de la planificación urbanística y territorial, con la de movilidad, contemplando de manera transversal la perspectiva de género.
- El PITMA, por ejemplo, incluye una medida específica orientada a la sensibilización de administración y empresas en materia de movilidad y género. Y, la Agenda Urbana Andaluza, trata de impulsar el diseño de una ciudad para todas las personas, incluyendo orientaciones directamente relacionadas con la movilidad y otras que, relativas al ordenamiento, pueden tener incidencia en la movilidad.
- Se observan importantes desequilibrios territoriales al no impulsarse de la misma manera la perspectiva de género en los proyectos de movilidad, lo que se aprecia claramente en los Planes Metropolitanos de Transporte.
 - Una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible es, pues, contemplar un seguimiento exhaustivo de estas cuestiones sobre los desequilibrios territoriales derivados de la desigual consideración del género en los proyectos de movilidad, no solo en los Planes Metropolitanos sino también en los PMUS.

En esta línea, por ejemplo, la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030, plantea una actuación de seguimiento de las planificaciones en los distintos municipios, que debería conllevar también la vigilancia de la incorporación de la perspectiva de género en las mismas. Además, esta desigualdad territorial en movilidad sostenible y género puede beneficiarse de iniciativas como la metodología JASPERS o de procesos de transferencia de buenas prácticas.
- La elaboración y redacción de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030, forma parte de las actuaciones del Programa presupuestario 51B, que incluye, además, actuaciones orientadas a la movilidad de la población rural, que no se plantean desde una perspectiva de género, siendo un ámbito en los que las necesidades de mujeres y hombres son diferentes. O a la seguridad, que, aunque incluye una actuación que puede incrementar la seguridad de las mujeres, no se contempla así.
 - Una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible es, pues, contemplar la perspectiva de género en las actuaciones del Programa presupuestario 51B orientadas a la movilidad de la población rural y en materia de seguridad.

- En Andalucía destaca cómo la presupuestación con perspectiva de género está cubriendo en cierta medida, algunas lagunas detectadas en las políticas públicas de movilidad sostenible. Por ejemplo, el programa 43B que se propone ‘Elaborar un documento de referencia para la integración de la igualdad y accesibilidad en los planes de ordenación territorial’ como documento de referencia que sirva de base para la incorporación de contenidos con perspectiva de género en la planificación territorial y urbanística que sean competencia exclusiva de la administración de la Junta de Andalucía, da respuesta a la necesidad detectada en el caso de los PMUS que no cuentan con una guía específica en este sentido.
 - Una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible es, pues, como se ha indicado, llevar a cabo un seguimiento de que se elaboran efectivamente estos documentos de referencia, y monitorear igualmente que los documentos programáticos y planes territoriales incorporan efectivamente y transversalizan el enfoque de género.
- El Programa 51B, en el ámbito de los Consorcios Metropolitanos, establece para los nueve Consorcios, un mismo objetivo: implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano.
 - La puesta en práctica de actuaciones tendentes a lograr este objetivo constituye en sí mismas una propuesta para la mejora de las políticas de movilidad sostenible en Andalucía, que ayudará a reducir las diferencias encontradas en sus planificaciones.
- Las entrevistas realizadas han puesto de relieve cómo la calificación de los programas presupuestarios en torno a la escala G+, modula la preocupación y el interés de los centros directivos en contemplar la dimensión de género en sus marcos normativos y de planificación.
 - Estudiar la viabilidad y oportunidad de, en base a toda la evidencia expuesta en este informe, así como a los marcos de planificación y normativos que nos interpelan, elevar a G+ la calificación de los programas presupuestarios que afectan de lleno a la movilidad sostenible en Andalucía, tanto el programa 51 B como el programa 43B.

8.5. Conclusiones y propuestas sobre la disponibilidad de Fuentes de información para el estudio de la movilidad sostenible con perspectiva de género

En atención a los estudios que se realizan para obtener datos que informen sobre la movilidad sostenible con perspectiva de género, hay varias conclusiones del estudio realizado:

- Como hemos observado, son empresas consultoras las que mediante concurso público adquieren el compromiso de realización de los planes y diagnósticos, entre otros trabajos en los que se realizan trabajos de campo para la recogida de información. En este sentido se observa, falta de homogeneidad en la ejecución de estos estudios, lo que dificulta la comparación, y el conocimiento sobre la evolución de la movilidad sostenible en Andalucía.
 - A este respecto, se hace necesario recordar que, los pliegos de condiciones que determinan la ejecución planes o diagnósticos han de definirse y ser aprobados por la parte contratante, que

ha de velar por que estos contemplen la perspectiva de género en su ejecución. Lo que incluye, la variable "sexo" en los cuestionarios, para poder segregar los datos, pero también contar con hombres y mujeres en los procesos participativos, para conocer sus necesidades de movilidad y los problemas que tienen para acceder a ella.

- El análisis de la información recabada sobre movilidad sostenible, ha de ir más allá de la mera presentación de los datos segregados por sexo o de entender como análisis la realización de algunos cruces de datos.
 - Tal como se indicaba al inicio del estudio, en atención al esquema planteado por Fernández (2015), hay que atender a la incorporación de la perspectiva de género en la fase de resultados y en la medida de lo posible medir el impacto de esa incorporación para conseguir introducir un enfoque integrado de género.
- Se ha observado una disposición a la inclusión de la perspectiva de género en los diagnósticos que se realizan de la movilidad, sin embargo, no se observa que el trabajo realizado se traduzca en medidas concretas para conseguir una movilidad que atienda a hombres y mujeres, acorde con sus necesidades de desplazamiento. Se trabaja la perspectiva de género de una forma "generalista" sin tener en cuenta las necesidades de hombres y mujeres en una zona geográfica concreta.
 - Por esto, los datos deberían de ir acompañados de un análisis sociológico de la información con perspectiva de género que ofrezca información a la vez que muestre las carencias y defina las necesidades que tanto las mujeres como los hombres tienen para desplazarse, indagando pues en las motivaciones que la determinan.
- Los estudios segregados por sexo atienden a una primera división dentro del análisis, pero, el género, como categoría de análisis, requiere de un estudio que va más allá de los resultados numéricos.
 - Es necesario realizar un análisis cualitativo que dé cuenta de las diferencias existentes en la movilidad de mujeres y hombres para poder redefinir la demanda y orientar, de forma certera e igualitaria, la oferta de servicios públicos de transporte sostenible.

8.6. Conclusiones y propuestas sobre los discursos recabados en torno a la movilidad sostenible y género en los centros directivos competentes de la Junta de Andalucía

- Conviene destacar la confusión que se observa, en las personas entrevistadas, sobre el concepto sexo y género que hace que, en algunos casos, estén considerando que incluyen la perspectiva de género en sus planes, cuando en realidad lo que ofrecen son datos desagregados por sexo. Esto, sumado a la dificultad que implica y encuentran, para la inclusión de la perspectiva de género en sus investigaciones, hace que esta perspectiva no se observe en planes y presupuestos. Sin embargo, durante las entrevistas y fruto de la reflexión sobre lo que implica incluir la perspectiva de género en la movilidad sostenible, se han ido recordando medidas, llevadas

a cabo de en sus planes, que de forma transversal contemplan esta perspectiva de género, sin pretenderlo a priori. Esto denota que, aunque hay un desconocimiento de lo que implica aplicar esa perspectiva en cada una de las áreas en las que trabajan las personas entrevistadas, existe cierta sensibilidad y compromiso, por su parte, con la igualdad de género.

- Al plantear la necesidad de una movilidad sostenible con perspectiva de género, aparece en todos los casos la idea de mejorar “la seguridad en los desplazamientos”. Esta cuestión se observa en los discursos como prioritaria, y en algunos casos como la única necesidad que tienen las mujeres al desplazarse.

Sin embargo, aunque la seguridad es una necesidad y un derecho para la mujer, esta no es la única. Las dificultades de desplazamientos de las mujeres están relacionadas con los horarios, la frecuencia de los servicios de transporte públicos, y las infraestructuras, atendiendo a paradas y espacios de aparcamiento público entre otras.

Incluir la transversalidad de género en las políticas de movilidad, pasa por un conocimiento de la movilidad y los hábitos que tienen frente a ella, hombres y mujeres, un conocimiento que permita detectar esas necesidades concretas para orientar las actuaciones necesarias.

- Merece la pena subrayar que el tiempo de entrevista, se ha convertido en tiempo de reflexión sobre movilidad sostenible con perspectiva de género y su incidencia en cuestiones como el cambio climático o la energía. Una relación que para algunas de las personas entrevistadas ha supuesto un enfoque novedoso, un eslabón perdido que es necesario recuperar e incluir en su labor estratégica.
- Es recomendable incorporar asesoramientos específicos de género en los procesos de elaboración de la normativa y de los documentos de planificación que regulan la movilidad sostenible en Andalucía. Esta alternativa se puede combinar con jornadas de sensibilización entre los centros directivos competentes en movilidad sostenible y género, en las que se difunda la evidencia disponible al respecto y los requerimientos que se derivan del marco internacional y europeo que interpela a Andalucía.

9

Buenas prácticas
y actuaciones de
referencia para la
integración del género
en las políticas de
movilidad sostenible
de Andalucía

9. Buenas prácticas y actuaciones de referencia para la integración del género en las políticas de movilidad sostenible de Andalucía

La síntesis de conclusiones y propuesta de actuación que se derivan de este estudio y que se acaban de exponer, encuentran en la experiencia internacional un importante conjunto de pistas y orientaciones para su aplicación práctica y contextualizada en Andalucía.

Con el propósito pues de propiciar agendas de mejora en materia de movilidad sostenible y género en la planificación y normativa andaluza, así como en el contexto de sus programas presupuestarios, se ofrece a continuación una serie de experiencias, proyectos y prácticas innovadoras. Y, junto a ellas, se presentan territorios y ciudades con experiencias destacables en movilidad sostenible y género.

9.1. Proyectos y experiencias innovadoras

9.1.1. Proyecto SUM4ALL

SuM4All (<https://www.sum4all.org/>) es una coalición mundial de 56 organizaciones internacionales y empresas para transformar el futuro del transporte y la movilidad.

En 2021, la Asociación fue reconocida como “campeona” del cambio climático por el Grupo de Acción Climática Global de la CMNUCC. La Asociación SuM4All se ha convertido en la principal plataforma mundial para la cooperación internacional en materia de transporte y movilidad, un centro mundial de excelencia técnica y un depósito de conocimientos y recursos políticos mundiales sobre movilidad sostenible. Y es en este marco donde queremos destacar sus propuestas respecto a las líneas de trabajo que deben impulsarse para conectar la movilidad sostenible con la cuestión de género.

El Paper 3 centrado en Género del proyecto SUM4ALL, titulado *Global roadmap of action: Toward Sustainable Mobility*⁴² presenta una buena clasificación de estas líneas de acción:

Los diagnósticos y documentos presentados nos sitúan ante la tesitura de identificar en qué líneas de trabajo se debe avanzar para conectar la movilidad sostenible con el género.

42 <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/229591571411011551-0090022019/original/GenderGlobalRoadmapofAction.pdf>

Diversidad e inclusión:

- Incidir en el concepto de acción positiva de género para hacer que el transporte sea más inclusivo.
- Aumentar la diversidad de quienes trabajan en el transporte para responder mejor a las necesidades de las mujeres como usuarias.

Barreras legales y sociales:

- Abordar las principales disposiciones legales y normas sociales que pueden restringir la movilidad de las mujeres

Diálogo político, desarrollo de capacidades y sensibilización:

- Desarrollar la capacidad y las competencias públicas en materia de género y transporte a nivel nacional, regional, local y comunitario.
- Crear una política de movilidad sostenible que se conecte con otras políticas más integrales, como por ejemplo la educación y los esfuerzos por mejorar la presencia femenina en las carreras STEM.
- Impulsar campañas de concienciación sobre el género y el transporte en los sectores público y privado y en la sociedad civil, con el objetivo de que las mujeres tengan los mismos derechos de movilidad que los hombres.
- Utilizar el diálogo político y las conferencias regionales para compartir el aprendizaje y la experiencia sobre género y transporte.

Recogida de datos:

- Mejorar el conocimiento de las necesidades de los usuarios mediante la recopilación de datos desglosados para comprender mejor las diferencias significativas entre el uso del transporte por parte de hombres y mujeres, las preferencias de modo y las necesidades de movilidad.
- Mejorar las directrices sobre la planificación, el diseño, la aplicación, la medición, el seguimiento y la evaluación, para reflejar mejor los perfiles de los usuarios masculinos y femeninos.

9.1.2. Travelling in a Woman´s Shoes

Transport Infrastructure Ireland ha desarrollado recientemente (julio 2020) un proyecto titulado “Viajar en los zapatos de una mujer”⁴³, que pretendía conocer las necesidades de viaje de las mujeres de las mujeres en Irlanda para informar sobre el futuro de la política de la política y el diseño del transporte sostenible. Su objetivo ha sido comprender las decisiones de movilidad que toman las mujeres y a qué cotidianidad se enfrentan diariamente.

43 <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/travelling-in-a-womans-shoes>

Este estudio analizó los datos disponibles, otros estudios de Irlanda y la literatura global pertinente, siendo una de sus innovadoras propuestas la de incorporar la metodología etnográfica, que no se utiliza prácticamente en la investigación de transporte, al análisis de datos en torno al género y las conductas de movilidad. Esta aproximación ha permitido una mejor comprensión de las realidades con las que se enfrentan las mujeres a diario, introduciendo perspectivas diversas centradas en aspectos como el estrés, el miedo o la alegría.

El estudio ofrece hallazgos, lógicamente “desde los zapatos de una mujer” sobre el uso y perspectiva de los modos de transporte, la influencia de los roles familiares en la movilidad, la seguridad en el transporte, su inclusividad y el influjo sobre un cambio de conducta hacia la sostenibilidad en la movilidad.

Aunque en todas las perspectivas de análisis se ofrecen hallazgos interesantes, destacamos aquí principalmente los relacionados con la capacidad de la mujer para influir en conductas más sostenibles:

- La preocupación femenina por el cambio climático es clara, pero apenas se conoce sobre la relación entre comportamientos individuales de transporte y la sostenibilidad.
- El apoyo al uso del coche en planes de uso compartido de forma segura es una buena práctica.
- Las mujeres (en este caso en Dublín) son las que menos utilizan el coche, y las que están más dispuestas a reducirlo aún más.
- La consideración en el análisis de los niños en edad escolar es fundamental en la investigación sobre el cambio de actitudes y comportamientos en la familia.
- El cambio de comportamiento requiere el pleno apoyo de la sociedad y las familias.
- La flexibilidad en las jornadas laborales podrían influir en la distribución de las tareas domésticas y la demanda de viajes.

Como propuestas de elaboración de políticas:

- Facilitar los desplazamientos multimodales entendiendo la conectividad a través de la visión de género.
- Aplicar una perspectiva de género a los sistemas de transporte compartido para mejorar los servicios y reducir el uso del coche.
- Proporcionar incentivos e infraestructuras para los vehículos eléctricos con el fin de reducir las barreras para los hogares para su compra.
- Aumentar la educación sobre el cambio climático para todos los grupos de edad y promover las formas en que los individuos y las familias pueden reducir su huella de carbono a través de la educación.
- Impulsar modelos laborales de jornadas diarias más flexibles, incidiendo en permisos, o consideración de circunstancias en la realización de la jornada, parentales por cuidado de niños.

9.2. Territorios y ciudades con experiencias destacables en movilidad sostenible y género

9.2.1. Travel in London: Understanding our diverse communities (Londres, 2019)

La entidad pública “Transport for London”, que ostenta la responsabilidad de la movilidad en Londres, tiene un marcado compromiso por la inclusividad del sistema de transporte. En este contexto, los análisis de género vienen ocupando un aspecto central en la estrategia de transporte de la alcaldía. Esta estrategia se centra sustancialmente en reducir la dependencia del automóvil en favor de un mayor uso de los desplazamientos a pie y en bicicleta y del transporte público.

Debemos tener en cuenta que la Ley de Igualdad de 2010 del Reino Unido, y su Reglamento de 2017, exhorta a las entidades públicas a impulsar Informes sobre la brecha salarial de género. Transport for London publica anualmente su Informe “Transport for London Gender Pay Gap Report”⁴⁴ y, además, en el año 2019 acometió un gran estudio sobre la inclusividad en el sistema de movilidad londinense, abordando las desigualdades a las que se enfrentan las mujeres, las personas mayores, los jóvenes, las personas con discapacidad y el colectivo LGTBI.

En esta profunda investigación se trabajó por identificar las diferentes barreras a las que se enfrentan las comunidades de Londres a la hora de acceder al transporte, por un lado, y, por otro, describir las pautas de viaje, el comportamiento de los distintos grupos y las actitudes hacia cuestiones como las tarifas, la seguridad personal y la satisfacción con los servicios provistos. El objetivo final era el de establecer un marco de conocimiento profundo sobre estos aspectos que ayuden a las personas responsables de la toma de decisiones en los sistemas de transporte a reducir esas desigualdades.

En el ámbito de las desigualdades en torno al acceso de la mujer, el estudio presentó los siguientes patrones de conducta:

- Las mujeres tienden a completar más viajes entre semana de media que los hombres. Los viajes realizados por las mujeres suelen ser más cortos.
- Caminar es el tipo de transporte más utilizado por las mujeres (el 95% camina al menos una vez a la semana).
- Las mujeres son más propensas a utilizar los autobuses que los hombres (62% frente al 56%), pero son menos propensas a utilizar otros tipos de transporte, incluido el metro (38% de mujeres frente al 43% de hombres)
- Las mujeres tienen menos probabilidades que los hombres de conducir al menos una vez a la semana (el 33% frente al 42%). Sin embargo, tienen más probabilidades de ser pasajeras de un coche (el 51% frente al 37% de los hombres)
- Las mujeres tienen más probabilidades que los hombres de viajar con carritos de bebé o de hacer la compra, lo que puede afectar a la elección del transporte.

44 <https://content.tfl.gov.uk/tfl-gender-pay-gap-summary-report-2021.pdf>

- Las mujeres son más propensas que los hombres a sufrir incidentes preocupantes cuando viajan en transporte público, siendo un factor disuasorio respecto a usar el transporte público especialmente potente para ellas.
- Las mujeres tienen menos probabilidades que los hombres de estar empleadas a tiempo completo o parcial, lo que se refleja en la menor proporción de viajes realizados por motivos de trabajo

Las razones que los hombres y las mujeres aducen como obstáculos para utilizar el transporte público suelen ser similares. Los obstáculos más mencionados por ambos son la saturación de los servicios, el coste del viaje y las interrupciones del servicio. Sin embargo, hay una serie de aspectos que disuaden mucho más a las mujeres que a los hombres de utilizar el transporte público con más frecuencia, entre el que destaca especialmente la seguridad:

- El 28% de los hombres dicen que “no les preocupa en absoluto” su seguridad personal (es decir, estar a salvo de delincuencia o comportamiento antisocial) en el transporte público mientras que ese porcentaje es la mitad (el 14%) para las mujeres.
- Una proporción significativamente mayor de mujeres había experimentado un incidente preocupante específico en los últimos tres meses (37%, frente al 28% de los hombres)
- Existen aún ciertas reticencias a trasladar esta cuestión de inseguridad a un plano de denuncia pública: el 41% de las mujeres que sufrieron un incidente de comportamiento sexual no deseado no lo denunciaron porque consideraron que no era lo suficientemente grave.

Figura 21. Transport For London Gender Pay Gap Report (2019)

El informe aporta multitud de datos micro relativos al uso de hombres y mujeres del autobús, coche, andar, bicicletas o metro. Entre los estudios de caso incorporados, queremos destacar la iniciativa pública londinense centrada en animar a las mujeres al uso de la bicicleta en la ciudad. Para ello, Transport for London analizó las principales razones por las que las mujeres deciden no ir en bicicleta: colisiones, exceso de tráfico, falta de confianza

Las nuevas infraestructuras de la ciudad están contribuyendo a aumentar el uso de la bicicleta y a animar a más personas a utilizarla. El número de mujeres ha aumentado un 4% entre 2016 y 2019 y desde que se puso en marcha Quietway 1 en 2016⁴⁵, el número de mujeres que utilizan la ruta ha aumentado del 29% al 35%.

La consideración de estas cuestiones que suponen una barrera que impiden el uso femenino de la bicicleta podría aumentar el número de mujeres que la utilizan para ir al trabajo en 30.000 cada día, incrementando el uso de la bicicleta en Londres en torno a un 10%, lo que equivale a más de 50.000 desplazamientos extras al día.

45 Una nueva ruta ciclista que va de la estación de tren de Waterloo a la de Greenwich utilizando una serie de carreteras secundarias y calles.

9.2.2. Recolección de datos sobre las necesidades de las mujeres. Reino Unido

Tal y como recoge el informe “Addressing gender equity and vulnerable groups in SUMP”⁴⁶, el Reino Unido cuenta con algunas de las mejores prácticas internacionales en relación con la recogida de datos. La Oficina de Estadísticas Nacionales presta especial atención al suministro de datos sobre las diferencias de movilidad en función del género y al tratamiento de las estadísticas.

La Oficina pública estadísticas nacionales de transporte con alto nivel de detalle del comportamiento de hombres y mujeres, incluyendo desglose del uso de los modos de transporte, la distancia, las profesiones, el nivel de satisfacción y los motivos de viaje.

Concretamente, es la Encuesta Nacional de Viajes el principal foco de datos. Este informe se publica anualmente y es una encuesta de hogares sobre los viajes personales de los residentes en Inglaterra que se desplazan dentro de Gran Bretaña, a partir de datos recogidos mediante entrevistas y un diario de viaje de siete días, que permite analizar las pautas y tendencias.

Entre sus productos más recientes encontramos el trabajo estadístico en torno al uso multimodal de todos los modos de transporte. Ésta es una actividad estadística semanal que impulsó el Departamento de Transporte en 2020 ligado al COVID-19 pero que ha despertado un enorme interés, siendo la tabla estadística más descargada del Departamento, lo que nos sugiere que hay un marcado interés por la multimodalidad, aspecto que ya hemos señalado anteriormente que, desde la óptica de la integración del género, debe ocupar un lugar central en los diagnósticos y las políticas.

9.2.3. Planificación urbana con enfoque de género. Umea (Suecia)

El estudio “Addressing gender equity and vulnerable groups in SUMP” destaca también a la ciudad de Umea como un municipio de referencia en el marco de la planificación urbana con enfoque de género.

El municipio viene trabajando desde hace 30 años por “crear las condiciones para que las mujeres y los hombres tengan el mismo poder para dar forma a la sociedad y a sus propias vidas”.

Desde el año 2008, que Umea firmó la carta europea sobre la igualdad de género en la vida local, ha desplegado una estrategia en el ámbito de la movilidad sostenible para trabajar con la igualdad de género. Cada vez que la autoridad local planifica un nuevo proyecto de movilidad, trata de integrar una comprensión de lo que esto significa para las mujeres y los hombres, así como para los niños y las niñas.

La investigación de partida reflejó aspectos que ya hemos contemplado en este informe:

- Las mujeres de la ciudad tienden a trabajar en el sector de los cuidados, como en residencias de ancianos, guarderías, escuelas y hospitales.
- Este tipo de trabajo comienza a primera hora de la mañana. Por ello, los primeros usuarios de la carretera por las mañanas suelen ser mujeres.
- Las mujeres viajan más en bicicleta y en transporte público, lo que significa que muchos de los primeros usuarios diarios de la carretera son ciclistas.

46 https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic-guide_gender-equity_vulnerable-groups_final.pdf

Así por ejemplo una de las iniciativas que ha tomado la ciudad ha sido la de cambiar sus horarios de limpieza de nieve, para retirar en primer lugar la de los carriles para bicicletas.

En su página web (<https://genderedlandscape.umea.se/in-english>) podemos encontrar aspectos como que el 56% de las mujeres tienen patrones de movilidad considerados sostenibles (42% hombres), que desde el municipio han impulsado iniciativas como la planificación de un corredor subterráneo peatonal con enfoque de género o que han podido identificar que, gracias a una campaña de encuesta de movilidad, los hombres de la ciudad tenían entre un 15 y un 20 por ciento menos de probabilidades de utilizar el transporte público que las mujeres y que actuar directamente con los patrones de movilidad de los hombres tendría un mayor impacto medioambiental positivo global que seguir ecologizando su sistema de transporte público.

9.3. Pautas y orientaciones sobre género de tomadores de decisiones en movilidad sostenible

El “Green Paper 2021 Gender and Smart Mobility” (Ramboll Smart Mobility, 2021) nos ofrece un análisis de las desigualdades y diferencias de género en el transporte y la movilidad. El informe se centra en siete contextos nacionales (Finlandia, Noruega, Dinamarca, Suecia, Alemania India y Singapur) para los que se han realizado entrevistas a expertos locales encuestas y grupos de discusión en las siete capitales.

Los comentarios reseñados en los casos de estudio europeo de este informe son de interés para mejorar la comprensión que podemos tener de estas cuestiones en Andalucía.

9.3.1. Helsinki, Finlandia

Los datos de género se recogen, y se han recogido, de forma bastante exhaustiva en las estadísticas de transporte finlandesas. Las estadísticas sobre tiempos actuales y pasados muestran que el género es uno de los factores que explican las diferencias en el comportamiento de la movilidad.

Aunque las estadísticas de transporte finlandesas han mejorado a lo largo de las décadas y los datos relacionados con el género se recogen ahora de forma más exhaustiva, todavía nos falta en la investigación sobre género y movilidad.

Los patrones de movilidad de las mujeres son más sostenibles e, incluso, más sociales. Promoviendo elecciones de movilidad pensadas para mujeres estamos siendo más sostenibles.

Los cambios culturales son lentos, y la historia nos muestra que las regulaciones, como los cinturones de seguridad y la reducción de velocidad, han desempeñado un gran papel en el cambio de actitudes en el transporte. Las administraciones públicas deben apostar por regular claramente en favor de soluciones más comunitarias y menos individuales de movilidad.

9.3.2. Oslo, Noruega

Las mujeres en Noruega tienen una mayor preferencia por el transporte público transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta, y no tienen apego emocional a los coches como la mayoría de los hombres de los hombres". El modo de desplazamiento privado, individual, en coches de gran cilindrada se ha diseñado pensando en el hombre.

Los estudios de impacto del tráfico y del medio ambiente forman parte de los procesos rutinarios de planificación del transporte, pero apenas hay análisis desde el punto de vista social. El transporte tiene innumerables repercusiones sociales, de forma que éstas deben formar parte del diagnóstico y las soluciones propuestas.

Cuando se trata de nuevas soluciones de movilidad, como el compartir la bicicleta, el propio diseño inicial de la política sigue adoleciendo de la perspectiva de género. Por ejemplo, las estaciones de carga del sistema de bicicletas compartidas de bicicletas compartidas en Oslo se colocaron inicialmente sólo en zonas céntricas donde se encuentran los sectores de empleo dominados principalmente por los hombres.

En relación con otra solución inteligente como es el uso compartido de vehículos, se constató que las familias con niños pequeños, especialmente las que viven en zonas céntricas, están dispuestas a utilizarlo y renunciar a la propiedad del coche, pero la falta de asientos para niños afectaron en el diseño inicial de la provisión del servicio está afectando a su apropiación.

Noruega tiene muchos datos para hacer evaluaciones significativas de las brechas de género existentes en el marco de la movilidad sostenible pero siguen faltando análisis que formen parte de la toma de decisiones.

9.3.3. Estocolmo, Suecia

Suecia ha incorporado el género en la elaboración de políticas públicas desde hace muchos años, pero todavía sigue sin formar parte integral de la planificación del transporte y la movilidad. Las evaluaciones de impacto social y otros métodos cualitativos para evaluar los impactos sociales de los proyectos de planificación del transporte deben formar parte del cuerpo de conocimientos de referencia.

Al describir los hábitos de movilidad y desplazamiento de las personas es importante distinguir entre los conceptos de accesibilidad y movilidad. La movilidad descrita a través de encuestas nacionales de viajes, ofrece una comprensión básica de cómo se desplazan las personas, pero los servicios y actividades que se realizan a través de estos viajes, así como sus razones, no pueden inferirse de este tipo de datos. La accesibilidad, en cambio, considera otros factores como los horarios de apertura de los espacios a los que se acude (Centros de trabajo, colegios, supermercados, hospitales, etc.) y dónde se sitúan esos espacios en el territorio. Cuanto más dispersos, mayores serán las necesidades de los desplazamientos.

En torno a la reflexión sobre los responsables de la toma de decisiones y los planificadores, hay que reseñar que necesitan más conocimientos teóricos sobre las desigualdades de género dentro del sector del transporte. El actual perfil masculinizado del sector, asociado a la proveniencia de formaciones académicas de las ramas de ciencia y tecnología son barreras a la permeabilidad de este conocimiento mucho más social y que requiere de aproximaciones menos cuantitativas.

9.3.4. Copenhague, Dinamarca

En Dinamarca, el avance en las políticas de igualdad juega incluso en contra de seguir profundizando en ámbitos como el de la movilidad sostenible, puesto que socialmente existe un amplio consenso en que los hombres y las mujeres son iguales, tan iguales que no hay que abordar el género en la planificación y elaboración de políticas de transporte.

A pesar de esta percepción, los datos nos muestran diferencias entre hombres y mujeres en la consideración de la movilidad. La mayoría de planificadores y tomadores de decisiones, públicos y privados, son hombres, por ejemplo. Esto es una barrera clara para avanzar en la integración del género en el transporte, sobre todo en lo que se pueda considerar como medidas “suaves”, que son necesarias para una real equidad pero que quedan soslayadas.

La digitalización y la tecnología están asumiendo un papel cada vez más relevante en el transporte y la movilidad. Pero la tecnología no es neutral desde el punto de vista del género. El perfil de ingeniería predominante en el sector no está especialmente capacitado para reflexionar sobre cómo la tecnología nos afecta como personas y cómo influye en nuestra vida cotidiana. Nuestros sentimientos, esperanzas y sueños no se incluyen en el debate sobre la digitalización y la automatización de la movilidad.

9.3.5. Berlín, Alemania

Según las estadísticas alemanas (2018), el 47% de las mujeres en Alemania tienen un trabajo a tiempo parcial. La razón principal que se aduce es que están cuidando de los hijos o de otros miembros de la familia. Entre los hombres, solo el 9% tiene un trabajo a tiempo parcial. En el mercado de trabajo, el hecho de tener hijos influye en las pautas y necesidades de movilidad de las mujeres en mayor medida que las de los hombres.

Las mujeres de Berlín utilizan el transporte público y caminan más que los hombres. Las mujeres también son más multimodales y necesitan servicios flexibles, seguros y puntuales porque ellas, en mayor medida que los hombres, tienen un trabajo de cuidados no remunerado en el hogar.

Aunque muchas estaciones de transporte público no tienen un nivel de accesibilidad adecuado, el transporte público sigue siendo el modo de transporte más seguro y puntual en Berlín. Además, está muy integrado con otros modos de transporte, lo que facilita la flexibilidad de los viajes multimodales.

Sentirse segura es muy importante para las mujeres cuando se mueven por Berlín. Si es posible, muchas mujeres evitan viajar de noche, pero si tienen que hacerlo, tienden a elegir el modo que proporciona el enlace más directo con el hogar.

Al igual que comentábamos respecto a Oslo, el servicio de coches compartidos no incorpora ciertos servicios extras que son necesarios para aumentar el uso de las mujeres del mismo, como es el de las sillas para niños.

Al desarrollar nuevas soluciones y servicios de movilidad los datos y la información sobre las necesidades, preocupaciones y preferencias de las mujeres deben incluirse desde el principio del proceso. Existe un enorme potencial para crear soluciones digitales que ayuden a las mujeres a sentirse más cómodas y seguras en sus desplazamientos.



Bibliografía

Bibliografía

- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L (2019). Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Aravena, J.L., Cerda, F.N., y Del Valle, E.A. (2019). Participación ciudadana y movilidad sostenible: el caso del área metropolitana de Concepción, Chile. *Revista de Urbanismo*, (40). En línea: <https://revis-taurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/52227>
- Asian Development Bank (2013). Gender tool kit: Transport. Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All. Asian Development Bank. Mandaluyong City, Philippines. En línea: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>
- CIVITAS (2014). Policy note: smart choices for cities: gender equality and mobility: mind the gap! CIVITAS WIKI consortium. En línea: http://www.civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf
- Comisión Europea (2011). Libro blanco del transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Dirección General de Movilidad y Transporte COM(2011) 144 final, de 28 de marzo de 2011. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>
- Comisión Europea (2019). Pacto Verde Europeo. Comunicación de la Comisión. Bruselas, 11.12.2019. COM(2019) 640 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52019DC0640>
- Comisión Europea (2020). Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. COM(2020) 789 final. Bruselas, 9.12.2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>
- Comisión Europea (2020). Una Unión de la igualdad: Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. COM(2020) 152 final. Bruselas, 5.3.2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0152&from=ES>
- Comisión Europea (2021). El Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM:2021:811:FIN>

- Consejería de Fomento y Vivienda (2018). Plan de Transporte Metropolitano de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible. Diagnóstico de la situación actual. En línea: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-movilidad/planes-movilidad-sostenible/paginas/plan-movilidad-malaga.html>.
- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (2019). Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible. En línea: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/landing-page/-/asset_publisher/4V1kD5gLijq/content/plan-de-transporte-metropolitano-bah-c3-ada-de-c-c3-a1diz.-plan-de-movilidad-sostenible./20151
- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (2019). Plan de Transporte Metropolitano de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible. En línea: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-movilidad/planes-movilidad-sostenible/paginas/plan-movilidad-area-jaen.html>
- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (2021). Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible. Versión preliminar. En línea: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-movilidad/planes-movilidad-sostenible/paginas/plan-movilidad-campogibraltar.html>
- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (2020). Plan de Transporte Metropolitano Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible. En línea: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-movilidad/planes-movilidad-sostenible/paginas/plan-movilidad-huelva.html>.
- Consejería de Hacienda y Financiación Europea (2022). Informe de Evaluación de Impacto de Género del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 2023. Junta de Andalucía. En línea: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/economiahaciendayfondoseuropeos/areas/presupuestos/proyecto-presupuesto-2022/paginas/proy-genero2022.html>
- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (2018). Agenda Urbana de Andalucía 2030. Junta de Andalucía. https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/urbanismo/agenda_urbana_andalucia_2030.pdf
- CTMAM (2014). Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2014. Consorcio de transporte metropolitano de Málaga. En línea: <http://consorciotransporte-malaga.com/encuesta-domiciliaria-de-movilidad-2014/>
- Delgado, F., García, C. y Sotelo, M. (2005). Guía de aplicación práctica para la elaboración de informes de impacto de género de las disposiciones normativas que elabore el gobierno, de acuerdo a la ley 30/2003. Madrid: Instituto de la Mujer. En línea: <https://www.inmujeres.gob.es/publicacioneselectronicas/documentacion/Documentos/DE0259.pdf>
- Drăguțescu, A. (2020). Addressing gender equity and vulnerable groups in SUMPs. ICELI ES. European Union. En línea: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic-guide_gender-equity_vulnerable-groups_final.pdf

- EEB y WECF (2021). ¿Por qué el Pacto Verde Europeo tiene que ser ecofeminista? Por la inclusión de una perspectiva de género transformadora en las políticas verdes. European Environmental Bureau (EEB). Women Engage for a Common Future (WECF). Informe en línea <https://secureservercdn.net/160.153.138.219/n9z.b0b.myftpupload.com/wp-content/uploads/2022/05/%C2%BFPor-que%CC%81-el-pacto-verde-Europeo-tiene-que-ser-ecofeminista-informe-versio%C%81n-espan%CC%83ol.pdf>
- EIGE (2016). Gender in transport. European Institute for Gender Equality. : Publications Office of the European Union. file:///C:/Users/Usuario/Downloads/ti_pubpdf_mh0116810enn_pdfweb_20170124171709%20(3).pdf
- European Commission, (2014). She moves: women's issues in transportation. Directorate-General for Mobility and Transport DG MOVE. Publications Office, 2014, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/62974>
- EVA, Europäische Akademie (2014). WISE II: Women's Employment and Gender Policy in Urban Public Transport Companies in Europe. Union Internationale des Transports Publics European Transport Workers' y European Transport Workers' Federation (ETF). <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/WISE-II-Brochure-English.pdf>
- Fernández, E. (2015). Mainstreaming de género y cambio social. Anales de la Cátedra Francisco Suárez, 2015, num. 49, p. 333-365. En línea: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/acfs/article/view/3288/3316>
- Fundación Heinrich Böll Unión Europea y Fundación Verde Europea (2021). Atlas Europeo de la Movilidad. Realidades y datos del transporte y la movilidad en Europa 2021. https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-12/AtlasMovilidadUE2021_FINAL_WEB.pdf
- GEA21 (2011). Patrones de Movilidad en el transporte público de Andalucía. Proyecto financiado por el Fondo G+. Grupo de Estudios y Alternativas, 21. Dirección General de Transportes. Junta de Andalucía En línea: https://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/transportes_infraestructuras/Destacados/patrones_movilidad_transporte_publico_andalucia/Parametros_movilidad_AndalucxEDa.pdf
- Geneviève, F. (2003). Del sexo al género: los equívocos de un concepto. Edit. Cátedra. ISBN: 8437621089.
- Heffernan, Heidegger, Köhler, Stock y Wiese (2022). A Feminist European Green Deal: Towards an Ecological and Gender Just Transition. Friedrich Ebert Stiftung Foundation. <https://eeb.org/library/a-feminist-european-green-deal-towards-an-ecological-and-gender-just-transition/>
- IAAP (2019). La evaluación de Políticas Públicas con Enfoque de Género: Guía de aplicación. Instituto Andaluz de Administración Pública. En línea: https://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/publico/anexos/evaluacion/Evaluacion_Enfoque_Genero.pdf
- IDAE (2006). Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. ISBN-13: 978-84-86850-98-2. En línea: <https://www.idae.es/publicaciones/pmus-guia-practica-para-la-elaboracion-e-implantacion-de-planos-de-movilidad-urbana>

- IECA (2013). La Movilidad cotidiana en las regiones urbanas de Andalucía. La movilidad según distintos perfiles socioeconómicos. Documentos de Trabajo. Consejería de Economía, Innovación Ciencia y Empleo. En línea: https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/doctrabajo/movilidad/movilidad_perfiles.pdf
- ITF (2018). Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies. Discussion Paper No. 2018-01. International Transport Forum <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf>
- ITF (2022). Gender Equality and the Role of Women in Decarbonising Transport. International Transport Forum. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/gender-equality-women-decarbonising-transport.pdf>
- Medir, L., Navarro, C., Magnier, A. y cabria, M. (2022). Women Leadership at the Apex. The Distinctiveness of Urban Women Mayors in Europe. Urban Research & Practice, DOI: <https://doi.10.1080/17535069.2022.2136011>
- Ministerio de Fomento (2007). Encuesta Movilidad Cotidiana Movilia 2006/200 . Ministerio de Fomento. http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/Movilia2006_2007/
- Ministerio de Fomento (2019). Agenda Urbana Española. <https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW061>
- MITMA (2021). es.movilidad la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030. España, Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. <https://esmovilidad.mitma.es/ejes-estrategicos>
- MITMA (2022). Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/participacion-publica/apl_sostenible_info_publica.pdf
- OMM (2020). Informe OMM 2919- Avance 2020. Observatorio de la Movilidad Metropolitana En línea: <https://observatoriomovilidad.es/informes/>
- Ramboll Smart Mobility (2021) Gender and Smart Mobility. Green Paper 2021 https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility_report.pdf
- Räty, R. y Carlsson-Kanyama, A. (2009). Comparing energy use by gender, age and income in four European countries. FOI, Swedish Defence Research Agency <https://www.compromisorse.com/upload/noticias/001/1560/foir2800.pdf>
- Rupprecht Consult-Forschung y Beratung GmbH (editor) (2019): Directrices para la elaboración e implementación de un plan de movilidad urbana sostenible. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_spanish_2021.pdf
- 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(1), 581–598. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>

- Sánchez-de Madariaga, I. y Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Sansonetti, S. y Davern, E. (2021). Women and transport. European Parliament's Committee on Women's Rights and Gender Equality (FEMM). Policy Department for Citizens' Rights and Constitutional Affairs. Directorate-General for Internal Policies. PE 701.004, December 2021. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf)
- Stock, A. (2012). El cambio climático desde una perspectiva de género. Policy Paper, 18. Fundación Friedrich Ebert. Quito, Ecuador. En línea: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/09023.pdf>
- SuM4All (2019). Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility. Sustainable Mobility for All Paper 3. Gender. Washington DC. En línea: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/229591571411011551-0090022019/original/GenderGlobalRoadmapofAction.pdf>
- Sustainable Mobility for All (2019). Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility: Gender. Washington DC, License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/229591571411011551-0090022019/original/GenderGlobalRoadmapofAction.pdf>
- The World Bank group (2010). Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff. The World Bank. Washington, D.C. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/669831468330934298/pdf/569540NWP0Tran10Box353751B01PUBLIC1.pdf>
- United Nations (2008). Report to the United Nations Economic Commission for Europe Executive Committee on the implementation of the priorities of the UNECE Reform for strengthening some activities of the Committee: The Inland Transport Committee and gender issues in transport. ECE/TRANS/2009/7. 17 December 2008. <https://unece.org/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf>

Webgrafía:

- Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Conferencia de Naciones Unidas contra el Cambio Climático (UNFCCC) <https://www.un.org/es/climate-change>
- Paquete de Medidas "Objetivo 55" -Fit for 55-<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>
- Plan Andaluz de Acción por el Clima -PAAC-. <https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/cambio-climatico/plan-andaluz-accion-clima-2021-2030>
- Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021- 2027. Documento Resumen del Diagnóstico febrero 2002 En línea: https://www.juntadeandalucia.es/export/drupal-jda/docresumendiag_pitma_21_27_feb.pdf

Proyecto Diamond <https://diamond-project.eu/about-diamond/>

Proyecto TinnGO -European Observatory for GENDER SMART TRANSPORT- <https://transportgenderobservatory.eu/resources/gender-diversity-action-plans/>

Otra bibliografía consultada:

Acevedo, J. y Bocarejo, J.P. (2009). Movilidad sostenible una construcción multidisciplinaria. Revista de Ingeniería, núm. 29, mayo, 2009, pp.71-74. <https://www.redalyc.org/pdf/1210/121013257009.pdf>

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2008). Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0681581.pdf>

Álvarez, E.M. y Gómez, C.J. (2017). Recomendaciones para la incorporación de la perspectiva de género en el planeamiento urbano. Ciencia, Técnica y Mainstreaming Social, 1(1), 29. <https://doi.org/10.4995/citecma.2017.7626>

ClosinGap (2019). La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro. Women for Health and Economy, Informe 5, 78 pág. https://closinggap.com/wp-content/uploads/2020/11/Informe_-_Movilidad_compressed.pdf

Col-lectiu Punt6 (2021). Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), Buenos Aires, ISBN: 978-980-422-228-3. En línea: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/guia_movilidad_cotidiana_con_perspectiva_de_genero_0.pdf

Diez, J.M. y López, M.E. (2016). Planes de Movilidad Urbana Sostenible en las Ciudades Españolas. Congreso Nacional del Medio Ambiente, CONAMA. July, 1-23. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0705452.pdf>

Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo (2010). LIBRO BLANCO de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español. Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana, Madrid. ISBN 978-84-96387-51-5.

FEMP (2009). Factores determinantes del transporte público urbano colectivo en España. Federación Española de Municipios y Provincias.

FEMP (2010). La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos Locales. Federación Española de Municipios y Provincias.

García et al. (2010). Guía para incorporar la perspectiva de género a la investigación en salud. Escuela Andaluza de Salud Pública, Granada. En línea: <https://www.repositoriosalud.es/handle/10668/2575>

- Hernández, D. (2014). Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo. *Crítica y Emancipación*, VI (11), 161-214, primer semestre de 2014. En línea: https://ucu.edu.uy/sites/default/files/pdf/2015/politicas_trasnporte_publico.pdf
- Herrera, A. y Razmilic, S. (2018). Movilidad urbana, equidad de género y participación laboral. Puntos de Referencia. Centro de Estudios Públicos. Edición online N° 477, marzo 2018 https://www.cepchile.cl/cep/site/docs/20180308/20180308095645/pder477_srazmilic.pdf
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetarako Aldizkaria. *Revista de Servicios Sociales*, 40, 61-66. En línea: <https://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Movilidad%20sostenible%20y%20equidad%20de%20genero.pdf>
- Izárraga, C. Grindlay, A.L. (2012). Hacia un modelo de movilidad urbana sostenible en Andalucía. *Revista Actualidad*. Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces. 65, 2012. <https://www.centrodeestudiosandaluces.es/contenido/datos/publicaciones/documentos/Actualidad65.pdf>
- Jirón, P. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1-8. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Junqueira, A. et al (2019). ¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para contribuir con la construcción de ciudades seguras y sostenibles? *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 73-92. En línea: http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/junqueira_nunes_sabino/494
- Miralles, C. & Martínez, M. (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-Americana de Geografía e Género*, Ponta Grossa, v. 3, n. 2, p. 49-60, ago. <https://doi.org/10.5212/rlagg.v.3.i2.049060>
- Montoya et. al. (2021). Movilidad Sostenible con Perspectiva de Género. Decálogo para Planes de Movilidad Urbana Sostenible Sensibles al Género. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Transport Gender Lab. En línea: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Decalogo-para-planes-de-movilidad-urbana-sostenible-sensibles-al-genero.pdf>
- Ojeda, S. (2013). La Movilidad cotidiana en las regiones urbanas de Andalucía. La movilidad según distintos perfiles socioeconómicos. Documentos de trabajo. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Sevilla.
- Olmo-Sánchez, M.I. (2015). La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte: una aproximación cuantitativa. Tesis Doctoral. Departamento de Economía y Administración de Empresas Servicio de Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga <http://hdl.handle.net/10630/10413>
- Olmo-Sánchez, M.I. y Maeso-González, E. (2012). Diferencias de Género en la Movilidad en Regiones Urbanas de Andalucía. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, Ponta Grossa, v.4, n.2, p.13-28, ago.

- Olmo-Sánchez, M.I. y Maeso-González, E. (2014). La perspectiva de género en el análisis de la movilidad laboral: una aplicación empírica mediante un modelo logit. Comunicación presentada en el Congreso I+D 2014 Aportaciones a la Investigación sobre Mujeres y Género. V Congreso Universitario Internacional "Investigación y Género": Sevilla, 3 y 4 de julio de 2014 778-796. https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/43156/Pages%20from%20Investigacion_Genero_14-1-5.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Scholl, L. et al. (2021). Disrupting Personal (In)Security? The Role of Ride-Hailing Service Features, Commute Strategies, and Gender in Mexico City. SSRN Electronic Journal, December. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3991824>
- Soto, P. (2014). Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de La Mujer*, 19(42), 199-214. <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/SotoVenezuela.pdf>
- Soto, P. (2016). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 0(16), 127-146. <http://revistas-cientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606/3301>
- Soto, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios, Revista de Investigación Social*, 13(32), 37. <https://doi.org/10.29092/uacm.v13i32.524>
- Tobío, C. (1995). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF+S*, 0(13), 1-9. <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2622>
- Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad Complutense de Madrid. https://oa.upm.es/39914/1/ELENA_ZUCCHINI.pdf



Anexo:
Guiones de entrevistas

Guiones utilizados en las entrevistas realizadas con objeto de conocer la percepción de personas que, de forma directa o transversal, trabajan por la movilidad y la sostenibilidad medioambiental con perspectiva de género.

Comisionado para el cambio climático

Entrevista realizada el 14 de Julio 2022

Guion realizado atendiendo a las funciones que se desarrollan desde el Comisionado para el Cambio Climático y Modelo Energético (Consejería de Presidencia).

1. ¿Usted conoce cuál es la realidad desde el punto de vista de género de la movilidad en Andalucía?
2. En términos generales: ¿Qué se está haciendo desde las Consejerías en materia de género?
3. Atendiendo al género como un tema transversal, ¿qué competencias tienen las consejerías en materia de género?
4. En relación con la lucha contra el cambio climático y para la transición a un nuevo modelo energético. ¿Se diseñan con perspectiva de género las políticas de la Administración de la Junta de Andalucía?
5. En caso de incluirse: ¿Cómo se incluye la perspectiva de género en las políticas enfocadas a la lucha contra el cambio climático y para la transición a un nuevo modelo energético?
6. ¿Desde Cuándo se está teniendo en cuenta el enfoque de género en estas políticas? (en caso de no tenerse en cuenta, preguntar el motivo)
7. Desde la Consejería: ¿Qué políticas considera se deberían trabajar, y no se está haciendo, con enfoque de género? ¿Usted cómo lo haría?
8. En relación con el seguimiento y evaluación, que hacen de las actuaciones de la Administración de la Junta de Andalucía, en relación con la lucha contra el cambio climático, y para la transición a un nuevo modelo energético ¿Se tiene en cuenta la perspectiva de género?
9. Atendiendo a la tarea que desarrollan, relativa a la promoción de las políticas de mitigación y adaptación frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético. ¿Esas políticas se trabajan atendiendo a la igualdad de género?
10. En La tarea de supervisión y promoción de la perspectiva de lucha frente al cambio climático en la planificación estratégica impulsada por la Junta de Andalucía y en la contratación pública, esta ¿Cómo se valora la perspectiva de género en esas contrataciones públicas?
11. El diseño de las prioridades y los principios para la elaboración de las políticas destinadas a garantizar la transición hacia un sistema energético seguro, competitivo y sostenible en Andalucía. ¿En ese diseño, se tienen en cuenta las prioridades y las necesidades de movilidad de las mujeres?
12. En atención a la evaluación de los objetivos vinculados a la política energética andaluza: ¿Qué papel juegan las mujeres dentro de esos objetivos?

Agencia Andaluza de la Energía

Entrevista realizada el 15 de Julio 2022

1. ¿Usted conoce cuál es la realidad de la movilidad en Andalucía, desde el punto de vista de género?
2. Las acciones orientadas a movilidad sostenible, que se impulsan desde la Agencia Andaluza de la energía, ¿contemplan la perspectiva de género?
3. De cara a preparar el presupuesto de la Agencia Andaluza de la energía, ¿qué instrumentos de apoyo le gustaría tener o necesitaría en su caso para poder un buen diagnóstico en el ámbito de la movilidad sostenible con perspectiva de género?
4. ¿Cómo se puede potenciar la integración de la igualdad de género en la planificación presupuestaria de las políticas de movilidad sostenible que se llevan a cabo desde la Agencia?
5. Atendiendo a la cuestión "presupuesto y género" desde la Agencia Andaluza ¿se dispone de datos? ¿Qué información nos puede ofrecer?
6. En relación con la planificación desde la Agencia Andaluza de la Energía ¿disponen de asesores o algún tipo de equipo específico en cuestiones de género?
7. Considera que las dificultades de movilidad que pueden encontrar las mujeres, tanto por horarios como por distancia, pueden repercutir en su situación económica y en su desarrollo profesional/laboral?
8. Atendiendo a las áreas metropolitanas y al servicio que se presta desde las áreas rurales: en algunos casos, las mujeres pueden llegar a tardar varias horas en llegar a la ciudad y las mismas en su regreso al domicilio ¿considera que esto puede desincentivar a las mujeres en su incorporación al mercado de trabajo?
9. En su apoyo al favorecimiento del desarrollo del tejido empresarial de Andalucía, ¿Qué esfuerzos se están haciendo, con respecto a la movilidad con perspectiva de género, tanto zonas rurales como urbanas? En este sentido: ¿qué iniciativas se podrían llevar a cabo para mejorar ese impulso?
10. Atendiendo al consumo familiar: En familias desfavorecidas y sobre todo en familias monomarentales, en las que la mujer soporta todo el peso del gasto del consumo. ¿Qué recursos se están destinando a la ayuda de estas familias?
11. En lo que se refiere al ámbito de la investigación, desde la Agencia ¿se está teniendo en cuenta la perspectiva y transversalidad de género?
12. Atendiendo a la transversalidad de género. En el terreno de la gestión ¿existe una cooperación con otros ámbitos de la Administración?
13. Los presupuestos van en caminados a la defensa del medio ambiente y a promover políticas que avanza contra el cambio climático. Todo ello, en busca energías verdes que nos proporcionen alternativas energéticas más baratas: ¿Pero estos presupuestos son inclusivos? ¿En los documentos, informes...Cuándo se habla de sociedad en su conjunto, se tienen en cuenta a hombres y mujeres, y las desigualdades de género que aún existen?

A través de la página Web de la Agencia, nos hemos informado sobre el programa de incentivos para la movilidad eléctrica (Moves III).

14. ¿Cuál es el uso que las mujeres hacen del vehículo eléctrico?
15. ¿Se está incentivando que las mujeres utilicen más el vehículo eléctrico?
16. ¿Cómo se puede incentivar el uso por parte de las mujeres de vehículos sostenibles? ¿Esto se ha estudiado?
17. Atendiendo a esta cuestión, nos gustaría saber ¿si disponen de estadísticas sobre el uso/adquisición de este tipo de vehículos por mujeres y hombres?
18. Asimismo, ¿Si hay estudios sobre el análisis de impacto del uso de estos vehículos atendiendo al género?

Red de Consorcios de Andalucía

Entrevista realizada el 15 de Julio 2022

Guion realizado atendiendo a las funciones que se desarrollan desde la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio:

1. ¿Usted conoce cuál es la realidad de la movilidad en Andalucía desde el punto de vista de género?
2. ¿Cómo considera que es esta realidad en el medio urbano y en el medio rural?
3. Atendiendo a la movilidad: ¿considera que hombres y mujeres en Andalucía están en situación de igualdad?
4. Teniendo en cuenta que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, ¿Cuál es la política, de la Junta de Andalucía, desde el punto de vista de género?
5. En términos generales, no específicos de los Consorcios. Por su experiencia, en materia de movilidad y atendiendo a la gestión del transporte ¿Considera que se está teniendo en cuenta la perspectiva de género?
6. ¿Se trabaja desde los Consorcios de Transportes de Andalucía, en el desarrollo de acciones concretas con perspectiva de género?
7. Atendiendo al factor ergonomía: Considera que los autobuses que se utilizan por los Consorcios de Transportes Metropolitanos, para prestar servicio, están preparados para la movilidad de las mujeres. ¿Espacios para carros de niños...o son más bien autobuses de línea tradicionales?
8. Teniendo en cuenta que la mujer es la principal usuaria del transporte público, y por ende del transporte metropolitano, y atendiendo al mercado laboral, desde la perspectiva de género: ¿Considera que la movilidad está pensada para incentivar la movilidad de las mujeres?
9. ¿Desde los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía, se tienen en cuenta las necesidades de las mujeres en cuestión de horarios?
10. ¿Considera que las dificultades de movilidad que pueden encontrar las mujeres, tanto por horarios, como por distancia, pueden repercutir en su situación económica y en su desarrollo profesional/laboral?

Citar el ejemplo:

Ejemplo 1: Caparacena (Granada) los sábados y domingos no hay servicios. Sin embargo, las mujeres que disponen de menos recursos, y trabajan en el sector servicios, lo hacen sábados y domingos.

11. ¿Se tiene en cuenta estas variables a la hora de definir los horarios del transporte?

Ejemplo 2: En días laborables desde Caparacena a Granada, 20 kilómetros, se tarda en el trayecto 1 hora y sólo hay 4 servicios. (Igual pasa con Agrón, solo tres servicios y ninguno por la tarde)

12. ¿Se está observando esta problemática desde la perspectiva de género?
13. ¿Considera que esto puede desincentivar a las mujeres en su incorporación al mercado de trabajo?

Siguiendo con las Áreas Metropolitanas, entendiendo que las personas que se encuentran en estas Áreas son las que más necesidades tienen de desplazamiento:

14. ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las mujeres en sus transbordos?
15. ¿Cómo considera que se puede aunar, desde el transporte metropolitano, la sostenibilidad y la perspectiva de género?

Atendiendo al ámbito de la representación de mujeres y hombres, en los puestos de toma de decisión de los distintos departamentos, en los órganos implicados en el tema de la movilidad

16. ¿Considera que están representadas las mujeres en el ámbito de la movilidad en los ámbitos de representación y en puestos de decisión? El caso de las Gerencias de Consorcios de transportes.

En el marco de la planificación general de infraestructuras establecido por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio:

17. ¿Se está teniendo en cuenta la perspectiva de género?
18. ¿Podría decirnos, con qué instituciones o partes de la administración se coordinan, y si en esa labor se tiene en cuenta la perspectiva de género?
19. El día de la movilidad es muy celebrado por los distintos Consorcios de Transportes. Se hace visible en esos actos la situación de la mujer frente al transporte público.

En términos de movilidad y atendiendo a la función que realizan, referida a la programación, promoción y fomento de actividades de educación y sensibilización sobre la movilidad sostenible, a través de actividades de estudio, divulgación, formación y otros:

20. ¿Se está teniendo en cuenta la perspectiva de género?

La actual situación económica y su repercusión en el precio de los carburantes hacen que el uso de transporte público sea cada vez más demandado por hombres y mujeres. Si bien, en la mayor parte de los casos el gasto de las mujeres que realizan viajes en su labor de acompañamiento (mayores, niños) se está viendo incrementado:

21. ¿A este respecto se está teniendo en cuenta o se prevé la posibilidad de ayudas al transporte encaminadas a corregir las desigualdades de género?
22. Atendiendo a la cuestión presupuestaría: ¿existe alguna partida orientada a la eliminación de la desigualdad de género en el ámbito de la movilidad?

En relación con los estudios que se realizan desde los distintos consorcios. Estos se hacen desagregados por sexo y tiene como objeto conocer la calidad del servicio y la satisfacción del usuario.

23. ¿Se hacen estudios para conocer las necesidades de movilidad de las mujeres que utilizan el transporte metropolitano?

Instituto Andaluz de la Mujer (IAM)

Entrevista realizada el 15 de Julio 2022

1. ¿Usted conoce cuál es la realidad, de la movilidad en Andalucía, desde el punto de vista de género?

A través de vuestra página web, hemos visto que El Instituto Andaluz de la Mujer edita publicaciones que versan sobre materias relacionadas con las competencias y áreas de interés del Organismo, como son la situación social de las mujeres en Andalucía, normativa relacionada con igualdad de género, feminismo, coeducación, empleo, violencia de género, uso del tiempo, modelos familiares, recursos para las mujeres, etc. Sin embargo, no se observa entre ellas la movilidad de las mujeres. A este respecto:

2. ¿Consideran que la movilidad de las mujeres es un área de interés para el IAM?
3. ¿Se observan estudios de movilidad social, pero de movilidad espacial?
4. ¿De forma transversal, contemplan acciones orientadas a movilidad de la mujer y en su caso a la movilidad sostenible?
5. Atendiendo a la cuestión “presupuesto y género” desde a IAM ¿se dispone de datos? ¿Qué información nos puede ofrecer?
6. ¿Disponen de diagnósticos, datos o información, nos puede dar o facilidad en términos de movilidad desde el IAM?

Mujeres y hombres no se mueven de igual forma, las necesidades de transporte no son las mismas. Mujeres y nombres no tienen las mismas posibilidades de acceso al vehículo privado. En este sentido:

7. Teniendo en cuenta que la mujer es la principal usuaria del transporte público, y atendiendo al mercado laboral, desde la perspectiva de género: ¿Considera que la movilidad está pensada para incentivar la movilidad de las mujeres?
8. Considera que las dificultades de movilidad que pueden encontrar las mujeres, tanto por horarios como por distancia, pueden repercutir en su situación económica y en su desarrollo profesional/laboral?

Si atendemos a las áreas metropolitanas, el servicio que se presta desde las áreas rurales, en algunos casos las mujeres pueden llegar a tardar varias horas en llegar a la ciudad y las mismas en su regreso al domicilio, nos gustaría saber:

9. ¿Considera que esto puede desincentivar a las mujeres en su incorporación al mercado de trabajo?
10. ¿Disponen de estudios sobre ello?

Atendiendo al ámbito de la representación de mujeres y hombres en los puestos de toma de decisión de los distintos departamentos, en los órganos implicados en el tema de la movilidad:

11. ¿Considera que están representadas las mujeres en el ámbito de la movilidad en los ámbitos de representación y en puestos de decisión?

Ahora se está impulsando el uso de vehículos sostenibles:

12. ¿Cómo considera que se puede incentivar el uso de vehículos sostenibles, por parte de las mujeres?
¿Esto se ha estudiado?

El Plan Andaluz de la Bicicleta tiene por objeto que la bicicleta se use en nuestras ciudades y áreas metropolitanas como un modo de transporte más, fundamentalmente para ir al trabajo, a los centros de estudios, visitas... A este respecto:

13. ¿Considera que las infraestructuras se están adecuando a las necesidades de seguridad que necesitan las mujeres para desplazarse?

Oficina andaluza del cambio climático

Entrevista realizada el 20 de Julio 2022

Atendiendo al género, como tema transversal que afecta a la totalidad de las política públicas, y partiendo de que el cambio climático afecta de manera desigual, impactando en aquellos colectivos que son más vulnerables; como es el caso de las mujeres sufren de manera más acentuada estos cambios:

1. ¿Usted conoce cuál es la realidad, de la movilidad en Andalucía, desde el punto de vista de género?
2. ¿Nos gustaría saber, si tienen datos que nos pudiesen aportar sobre movilidad y el género en atención al “cambio climático”?

En los planes y proyectos que se impulsan desde Oficina Andaluza del Cambio Climático:

3. ¿Se tiene en cuenta la perspectiva de género?
4. ¿Realizan estudios o disponen de datos desagregados por sexo?

En relación con los fondos europeos NEX GENERATION y MRR (mecanismos de recuperación y resiliencia, en su apoyo a la transición ecológica y digital. Dentro de esa línea de la lucha contra el cambio climático nos gustaría centrarnos en las líneas de actuación que están relacionadas con el desarrollo de los transportes sostenibles, de la movilidad sostenible.

5. En este sentido: En el marco de los fondos europeos, ¿Cómo se prioriza la igualdad de género en el ámbito de la movilidad sostenible?
6. ¿Qué vinculación encuentra entre la movilidad sostenible y la protección del medio ambiente?
7. ¿Qué protagonismo, considera, tienen las mujeres en estos procesos?
8. Al referirnos a la movilidad, es ineludible el tema de la ruralidad ¿Considera que, en el ámbito de la movilidad, existe igualdad de género?
9. Teniendo en cuenta que la mujer es la principal usuaria del transporte público, y atendiendo al mercado laboral, desde la perspectiva de género: ¿Considera que la movilidad está pensada para incentivar la movilidad de las mujeres?
10. ¿Considera que las dificultades de movilidad que pueden encontrar las mujeres, tanto por horarios como por distancia, pueden repercutir en su situación económica y en su desarrollo profesional/laboral?
11. Si atendemos a las áreas metropolitanas, el servicio que se presta desde las áreas rurales, en algunos casos las mujeres pueden llegar a tardar varias horas en llegar a la ciudad y las mismas en su regreso al domicilio ¿considera que esto puede desincentivar a las mujeres en su incorporación al mercado de trabajo?

El 25 de junio del 2020.- El Instituto de la Mujer ha publicado el informe "Género y Cambio Climático: un diagnóstico de situación en el que se señalaban algunos desafíos a afrontar en la lucha contra el cambio climático. A ellos me voy a referir:

Una de las cuestiones que se planteaban era la necesidad de realizar una transición climática socialmente justa con sistemas de protección social adecuados que pudiesen evitar bolsas de pobreza energética. A este respecto:

12. ¿Cómo se está llevando a cabo esa transición climática en Andalucía?
13. ¿Se están considerando los hogares monomarentales, teniendo en cuenta que son los que sufren una mayor vulnerabilidad, según los últimos informes del Alto comisionado contra la pobreza infantil del Gobierno de España?

Atendiendo al seguimiento de la eficacia de las políticas desarrolladas y su contribución a la igualdad:

14. ¿Se está midiendo el impacto diferencial en mujeres y hombres y elaborar indicadores con información desagregada por sexo, desde la Junta de Andalucía?
15. En el análisis de las necesidades, ¿se está fomentando la participación paritaria de mujeres y hombres la adopción de decisiones y la puesta en marcha de actuaciones, tanto a nivel local como autonómico?

Así mismo, entre las recomendaciones el informe publicado por el Instituto de la Mujer destacaba la necesidad de:

Introducir el enfoque de género en las líneas de acción relacionadas con la producción, gestión y uso de la energía, con los ecosistemas del agua, con la gestión y eliminación de residuos y la contaminación del aire, así como en la protección de la biodiversidad, los modelos de consumo o la agricultura sostenible.

16. ¿Esto se está haciendo desde la Junta de Andalucía?
17. ¿Podría darnos algunos ejemplos de esta de cómo se está realizado esa inclusión del enfoque de género?
18. ¿Se están teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto a capacidad, poder, resiliencia social, vulnerabilidad y recursos disponibles?
19. ¿Nos gustaría saber si se está aplicando la evaluación de impacto de género en las subvenciones a proyectos relacionados con la lucha contra el cambio climático?

En este sentido:

20. ¿Se están valorando cuestiones como el análisis del territorio y la población afectada, y con datos desagregados por sexo?
21. En materia de pobreza energética ¿se están desarrollando los análisis, de forma detallada con los datos desagregados por sexo? ¿Se conocen algunos resultados significativos a este respecto?

En cuanto a la concienciación sobre la amenaza climática:

22. ¿Se han realizado o se piensan realizar en Andalucía campañas de concienciación de la amenaza climática y de la necesidad de consumir recursos y eliminar residuos de forma responsable?
23. ¿Cómo se plantea (o se ha planteado) la inclusión de la perspectiva de género en estas campañas?
24. Otra de las recomendaciones que se hacían en el estudio, era la de aplicar políticas de igualdad efectiva en materia de urbanismo ¿Esto se está haciendo?

Así mismo se recomendaba el propiciar la participación de las mujeres como agentes de cambio y en foros y eventos en los que se debata la respuesta contra el cambio climático.

25. ¿Cómo se está llevando a cabo esa invitación a las mujeres para participar como agentes del cambio, en estos eventos? ¿podría darnos algún ejemplo?

Desde la Oficina Andaluza del Cambio Climático se impulsa el Plan Andaluz de Cambio Climático. Dentro de este programa, el Programa de Comunicación y Participación tiene por objeto fomentar las acciones de información, formación y corresponsabilización para la participación activa de la sociedad, en la lucha contra el cambio climático, y promover e impulsar la participación ciudadana en el desarrollo de las políticas en esta materia.

26. ¿En qué consiste ese impulso de la participación ciudadana y cuál es el papel de la mujer tanto individual como a nivel de colectivo en este proyecto?

Dirección General de Movilidad

Trabajo realizado el 20 de Julio 2022

Preguntas planteadas al grupo de responsables designados desde la Dirección General de Movilidad
Guion realizado atendiendo a las funciones que se desarrollan desde la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

1. ¿Ustedes conocen cuál es la realidad desde el punto de vista de género de la movilidad en Andalucía? ¿Cómo considera que es esta realidad en el ámbito urbano y en el medio rural?
2. Atendiendo a la movilidad, ¿Considera que hombres y mujeres en Andalucía están en situación de igualdad?
3. ¿Existen políticas de la Junta de Andalucía en cuestión de movilidad urbana sostenible con perspectiva de género? ¿En qué consisten?

Teniendo en cuenta que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, así como de la bicicleta y de desplazamientos a pie, así como sus motivos (asociados al cuidado fundamentalmente):

4. ¿Cuál es la política, en materia de género que se está llevando a cabo desde la junta en este sentido?

Teniendo en cuenta que la mujer es la principal usuaria del transporte público, y atendiendo al mercado laboral, desde la perspectiva de género:

5. ¿Considera que la movilidad está pensada para incentivar la movilidad de las mujeres?
6. ¿Considera que las dificultades de movilidad que pueden encontrar las mujeres, tanto por horarios como por distancia, pueden repercutir en su situación económica y en su desarrollo profesional/laboral?

Si atendemos a las áreas metropolitanas, el servicio que se presta desde las áreas rurales, en algunos casos las mujeres pueden llegar a tardar varias horas en llegar a la ciudad y las mismas en su regreso al domicilio:

7. ¿Considera que esto puede desincentivar a las mujeres en su incorporación al mercado de trabajo?

Atendiendo al ámbito de la representación de mujeres y hombres en los puestos de toma de decisión de los distintos departamentos, en los órganos implicados en el tema de la movilidad

8. ¿Considera que están representadas las mujeres en el ámbito de la movilidad en los ámbitos de representación y en puestos de decisión?

Como se puede ver a través de la web de la Consejería, entre las funciones que realizan, se encuentra la elaboración de normas y la redacción de estudios y planes, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de transporte a partir de las necesidades de la población, en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género. En este sentido, atendiendo a:

La redacción de estudios y planes:

9. ¿Se están realizando estudios que permitan conocer las diferencias de género en términos de movilidad urbana sostenible?
10. ¿Hasta qué punto la información obtenida, en cuanto a estas diferencias, es tenida en cuenta para el desarrollo de políticas/acciones concretas que permitan satisfacer las carencias o necesidades de transporte que tienen las mujeres? ¿Y de éstas en ámbitos concretos, como el medio rural? ¿Y su papel en la movilidad sostenible?

Atendiendo a los criterios de sostenibilidad y accesibilidad. En concreto, a la elaboración de planes y programas de infraestructuras ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma (en el marco de la planificación general de infraestructuras establecido por la Consejería):

11. ¿Se está teniendo en cuenta la perspectiva de género?
12. ¿Podría decirnos, con qué instituciones o partes de la administración se coordinan, y cómo lo hacen, para definir las políticas de transporte y movilidad atendiendo a la perspectiva de género?
13. En ese mismo Informe, el trabajo de los Consorcios de Transporte Metropolitanos en materia de diagnóstico, desde una perspectiva de género, parece ser clave, aunque algo desigual:
 - ¿Se trabaja desde los Consorcios Metropolitanos de Transportes en el desarrollo de acciones concretas?
 - ¿Existe acuerdo para llevar a cabo algún tipo de política en materia de movilidad urbana sostenible y género a implantar en todo el territorio de Andalucía?
14. Siguiendo con las áreas metropolitanas, entendiendo que las personas que se encuentran en estas áreas son las que más necesidades tienen de desplazamiento:
 - ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las mujeres en cuestión de horarios?
 - ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las mujeres en sus transbordos?

En términos de movilidad y atendiendo a la función que realizan, referida a la programación, promoción y fomento de actividades de educación y sensibilización sobre la movilidad sostenible, a través de actividades de estudio, divulgación, formación y otros:

15. ¿Se está teniendo en cuenta la perspectiva de género?
16. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son asunto central en las agendas locales. ¿Considera que se tiene en cuenta, de una manera efectiva, la perspectiva de género en estos planes?
17. En los procesos participativos orientados al diálogo social que se llevan a cabo en las mesas sectoriales de movilidad que se forman en la fase de diagnósticos de los PMUS ¿Qué papel juega la mujer, como colectivo?

La actual situación económica y su repercusión en el precio de los carburantes hacen que el uso de transporte público sea cada vez más demandado por hombres y mujeres. Si bien, en la mayor parte de los casos el gasto de las mujeres que realizan viajes en su labor de acompañamiento (mayores, niños) se está viendo incrementado:

18. ¿A este respecto se está teniendo en cuenta o se o se prevé la posibilidad de ayudas o políticas encaminadas a corregir las desigualdades de género?

Otra de las cuestiones que deseamos abordar es el: El Plan Andaluz de la Bicicleta. Este tiene por objeto que la bicicleta se use en nuestras ciudades y áreas metropolitanas como un modo de transporte más, fundamentalmente para ir al trabajo, a los centros de estudios, visitas. A este respecto:

19. ¿Considera que las infraestructuras se están adecuando a las necesidades de seguridad que necesitan las mujeres para desplazarse?

En lo que se refiere a las actividades del Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible del que ustedes coordinan las actividades de dinamización y desarrollo:

20. ¿podría decirnos en qué consiste la Introducción de la perspectiva de género en los estudios y análisis relativos al sistema multimodal de transporte y sus importantes aspectos derivados de la movilidad y la logística?

21. Atendiendo a la cuestión presupuestaria: ¿existe alguna partida orientada a la eliminación de la desigualdad de género en el ámbito de la movilidad?

En la información presupuestaria (Informe de Evaluación de Impacto de Género en el Presupuesto para 2021) se plantean diversas acciones en materia de movilidad y género.

22. A este respecto: ¿Se han planteado nuevas actuaciones?

23. ¿Cuáles son los avances logrados hasta ahora?

trabajo de inversión

ti
ga
ción

IEHPA

F.P.A. INSTITUTO DE ESTUDIOS SOBRE LA
HACIENDA PÚBLICA DE ANDALUCÍA, M.P.