

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

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

Resumen ejecutivo

Integrar la perspectiva de género en la planificación de la movilidad implica asumir las diferencias existentes en los hábitos de movilidad de mujeres y hombres asociados a sus roles de género. Si se trata, además, de movilidad 'sostenible', se asume que sus patrones de movilidad tienen un diferente impacto ambiental.

Aproximarse a la consideración del género en la movilidad sostenible requiere hacerlo desde cuatro perspectivas sustanciales: mujer como usuaria del transporte, como trabajadora del sector, como tomadora de decisiones y cómo se ve afectada por las infraestructuras de transporte.

En este sentido, la integración de la perspectiva de género en las políticas de transporte y de movilidad sostenible requiere una especial atención al rol de la mujer como principal gestora de los cuidados. La **'movilidad de los cuidados'** se asocia a los motivos de viaje como acompañar a menores al colegio, a sus actividades extraescolares o al médico, hacer la compra alimenticia o compras ligadas a la gestión de la familia y la casa, visitar o acompañar personas dependientes, enfermas o mayores. De esta manera, 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.

Los datos del **Eurobarómetro sobre movilidad y transporte publicados en 2020** muestran que **las mujeres prefieren caminar, utilizar el transporte público urbano y los trenes no urbanos**, mientras que los hombres eligen más a menudo los medios de transporte individuales, incluidos los coches, las bicicletas, los ciclomotores y los *scooters*, importándoles más la privacidad, la comodidad y el precio. 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 del transporte público, la cuestión ambiental y la seguridad en el transporte.

Todo ello alerta de las desigualdades a las que se enfrentan las mujeres en términos de movilidad. El análisis realizado en el presente estudio muestra que si bien se ha avanzado en la incorporación de la perspectiva de género en términos discursivos, desarrollándose diversos marcos orientativos, aún no se vislumbra un impacto en la sociedad a través del desarrollo e implementación de medidas concretas.

En el ámbito internacional y europeo destacan los avances en la consideración del género ante el cambio climático, en general, y en las políticas de movilidad sostenible, en particular. La **Agenda 2030** y los **Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS)**, con la incorporación de la igualdad de género como un objetivo específico, o la **Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)**, que

reconoce la importancia de involucrar a mujeres y hombres por igual en el desarrollo y la aplicación de políticas climáticas nacionales que tengan en cuenta el género, así lo ponen de manifiesto. En el ámbito europeo, las políticas de movilidad sostenible se integran en el denominado **Pacto Verde Europeo**, que se configura como la referencia de cuestiones físicas o económicas con el objetivo de lograr una economía neutra en carbono, pero también de la inclusividad con un enfoque hacia la atención a las desigualdades, trabajando en línea con la máxima de la Agenda 2030 “**no dejar a nadie atrás**”, esencialmente en lo que a las mujeres respecta. En el ámbito concreto de la movilidad sostenible, la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro** apuesta porque cualquier futura propuesta en el ámbito del transporte se ajuste a las estrategias sobre igualdad de género de la Comisión Europea.

Siendo el Pacto Verde la referencia para lo relacionado con el sustantivo “sostenible”, en relación con el género se debe partir del documento de la Comisión “**Una Unión de la igualdad: Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025**”.

En España, la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, y su marco normativo, la **Ley de Movilidad Sostenible**, se hacen eco de las orientaciones internacionales y europeas, tratando de constituirse en referente del cambio de paradigma de las políticas de transporte en el ámbito nacional, orientándolas a la movilidad sostenible, que se reconoce como un derecho y un elemento de cohesión social. Esta Estrategia plantea de forma explícita, la integración de la perspectiva de género, proponiendo actuaciones como la desagregación según sexo de los datos relativos al transporte y movilidad, la elaboración de guías de buenas prácticas, el refuerzo de la seguridad en el transporte, así como el fomento del empleo femenino en el sector del transporte. Asimismo, la **Agenda Urbana Española (AUE)**, reconoce la movilidad como un elemento clave de las políticas urbanas que favorece la igualdad de oportunidades de las mujeres.

Andalucía no cuenta con una disposición normativa concreta en esta materia, aunque en la última década se ha desplegado un importante proceso de participación orientado a elaborar un anteproyecto de Ley. Sin embargo, sí se cuenta con otras herramientas que incluyen orientaciones sobre movilidad sostenible y género, como la **Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía**. Esta Ley es una referencia básica en tanto que incorpora el mandato de la promoción de la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte, con el fin de que las políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. Además, se cuenta con herramientas como la **presupuestación con perspectiva de género** que permite que ésta esté presente en ámbitos competenciales como la movilidad sostenible o la planificación territorial y urbanística. En este sentido, destacan **los programas presupuestarios 43B - Actuaciones en materia de ordenación del territorio y urbanismo y 51B - Movilidad e infraestructuras viarias y de transporte** que están cubriendo en cierta medida, algunas lagunas detectadas en las políticas públicas de movilidad sostenible, como por ejemplo que los **Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** no cuenten con una guía para la incorporación de la perspectiva de género, o la necesaria reducción de las diferencias en esta materia entre los **Planes Metropolitanos de Transporte**. Aun así, debe seguir avanzándose en el desarrollo de herramientas como la **Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030**, que debe reforzar, en mayor medida, la integración de la perspectiva de género en sus propuestas en paralelo con el **Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA)** y la **Agenda Urbana Andaluza**, que recogen algunas de las orientaciones nacionales e internacionales.

- 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.
- 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.

Con el objeto de avanzar en el diseño de políticas de movilidad sostenible con perspectiva de género, se requiere, en primer lugar, la **realización de diagnósticos** que evidencien esta realidad desigual, tal y como apuntan algunos de los documentos analizados, y sobre lo que se cuenta con cierta experiencia. No obstante, las diversas fuentes analizadas muestran algunas deficiencias, aunque también algunas potencialidades. En el ámbito nacional destaca la **“Encuesta domiciliaria para el análisis de pautas de movilidad de la población residente en España” (MOVILIA)** realizada por el Ministerio de Fomento en 2006, en la que, si bien ofrece datos desagregados por sexo, se ofrece información parcial de la movilidad, dejando fuera del análisis los 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. La **“movilidad de cuidados”** requiere adentrarse en el análisis de motivos de viaje por lo que no puede obviarse esta información. Además, la selección de informantes se realiza de forma aleatoria, seleccionando a una persona por 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. Esto último, también ocurre en la **“Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía”** realizada por Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Seleccionar como parte de la muestra a una sola persona como interlocutora dentro del hogar, da lugar a una pérdida de información de interés para el análisis de la movilidad con perspectiva de género. Actualmente, las **técnicas de geolocalización a través de la telefonía móvil** generan una gran cantidad de información sobre los desplazamientos, no obstante, requieren superar igualmente algunas limitaciones: en este caso, en cuanto a la recogida de información desagregada según sexo para el análisis de la movilidad sostenible con perspectiva de género. El IECA ofrece este tipo de información sobre la movilidad de la población en el ámbito nacional y en Andalucía, que no contempla la variable sexo. En Andalucía, además, los **Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)**, así como los **Consortios de Transportes Metropolitanos de Andalucía**, desarrollan sus propias encuestas, observándose una falta de unificación de criterios a la hora de incluir la perspectiva de género, lo que dificulta una visión de conjunto sobre la movilidad urbana y metropolitana en Andalucía. Asimismo, se denota cierta **confusión en el tratamiento del concepto “sexo” y “género”**, ofreciéndose en los textos de forma intercambiable, llegando a considerar un análisis con perspectiva de género, cuando lo que realmente se lleva a cabo es un análisis de la movilidad según sexo.

- Las encuestas sobre género y movilidad sostenible deben actualizarse en Andalucía (los datos más recientes datan de 2011), incorporando aspectos señalados en este estudio como los datos etnográficos.
- 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 motivaciones.

Esta confusión, así como los sesgos metodológicos observados en cuanto a la selección de los informantes en las encuestas, pueden ser atribuidos a una falta de conocimiento sobre el tratamiento del sexo como variable o del género como categoría de análisis. La obtención de datos desagregados por sexo, aun considerándose un primer paso fundamental en el análisis de la perspectiva de género, implica un conocimiento real de las desigualdades existentes entre mujeres y hombres. En este sentido, además de intentar superar las trabas señaladas, se hace necesario acompañar, por ejemplo, este tipo de análisis por otro tipo de estrategias de **investigación de carácter etnográfico**, como la elaboración de mapas de movilidad desde la perspectiva de género, diarios de viaje, entrevistas, etc., tal y como se muestra en las referencias a buenas prácticas recogidas en el presente estudio, que se han llevado a cabo en otras ciudades y países.

El conocimiento sobre la movilidad que tienen las personas expertas entrevistadas para este estudio, se muestra sectorial y no es conocido en términos globales. La información de la movilidad con perspectiva de género es más conocida en el ámbito urbano que en el rural.

En cuanto a la calidad de los datos, las personas expertas entrevistadas en el marco del presente estudio, se muestran conscientes de que la información que se genera y se publica en forma de planes o diagnósticos, se presenta 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. A tal efecto, reconocen 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, mostrando 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.

El **conocimiento experto**, así como su difusión entre la ciudadanía, es una de las propuestas señaladas por algunos de los marcos de referencia analizados.

Otra de las causas asociadas a la falta de sensibilidad en las cuestiones de género en las políticas de movilidad, es la **escasa representación de las mujeres** tanto entre las personas responsables de la toma de decisiones como entre las dedicadas a la investigación, planificación o proyectos de ingeniería y diseño en el sector, que implica un sesgo inconsciente hacia la consideración de las soluciones de transporte con una visión masculina. En cierta manera, en el ámbito del transporte se ha venido trabajando con un enfoque de planificación para todas las personas, entendiendo que la movilidad es neutral al género, lo que beneficia claramente a los hombres. Es por lo que la promoción de mujeres en los ámbitos de decisión, así como el fomento del empleo femenino en el sector de transportes en general, es otra de las propuestas señaladas por diversos organismos.

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 **mejora de la seguridad y accesibilidad** es uno de los ámbitos de actuación en los que se han encontrado un mayor número de propuestas por parte de la administración andaluza, y aunque a veces estas medidas no están diseñadas específicamente para ello, benefician la movilidad de las mujeres. Acciones como la dotación de toldos y de iluminación adecuada y segura, para fomentar los desplazamientos a pie, así como los desplazamientos seguros, o la ampliación de espacios públicos y de aceras, que redundan en una mayor seguridad de la vía pública, dentro del **Plan Moves II** de la Agencia Andaluza de la Energía. O las actuaciones previstas dentro del **Programa presupuestario 51B - Movilidad e infraestructuras viarias y de transporte** orientadas a aumentar la seguridad de la red de transporte público para garantizar la protección de los colectivos más vulnerables, mediante la mejora de la accesibilidad al transporte público a las personas mayores y con movilidad reducida, o mediante 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. Algo parecido, ocurre en cuanto a la **movilidad sostenible en el ámbito rural**. Si bien se desarrollan algunas medidas, no se incorpora la perspectiva de género. Así, el **Programa Andalucía Rural Conectada**, que trata de conectar a las poblaciones que carecen de los servicios de transporte, da respuesta 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.** No solo las grandes aglomeraciones urbanas, también las pequeñas ciudades o 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 respuesta desde las políticas públicas.

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.

trabajo de inversión

ti
ga
ción

IEHPA

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