

## **INFORME RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI.**

---

Se emite el presente informe a solicitud del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco en el ejercicio de la competencia atribuida a Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer por el artículo 21 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.

El informe tiene por objeto verificar la correcta aplicación de lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de la Ley 4/2005 y en las Directrices para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, aprobadas por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de agosto de 2012, y realizar propuestas de mejora en tal sentido.

El Anteproyecto de ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental. Asimismo, ordena los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en Euskadi, coordinada entre las administraciones con competencia en las materias relacionadas con la movilidad.

Se trata, por tanto, de una disposición de carácter general que debe ser evaluada sobre su impacto en función del género, de conformidad con lo establecido en el apartado 2.1 de la Directriz Primera. A tal fin, el órgano promotor de la norma ha emitido el correspondiente Informe de impacto en función del género, en los términos previstos en el anexo I.

Verificado el cumplimiento de los trámites formales previstos por la Ley 4/2005 y las Directrices para la realización del Informe de Impacto en Función del Género, respecto a su contenido nos gustaría señalar que se valora positivamente el esfuerzo realizado en la cumplimentación de todos los apartados y cuestionarios establecidos.

En el **informe de impacto** remitido se describen los objetivos generales de la norma. En el apartado relativo a los objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres se señala que *“la norma no contempla objetivos específicos para promover la igualdad de mujeres y hombres. Sin embargo, entre los objetivos mencionados...se menciona que uno de los objetivos es el de “promover un sistema de transporte público cercano y óptimo desde el punto de vista de las personas usuarias y económicamente sostenible”*

Respecto a esta cuestión, se recomienda introducir en la parte expositiva del anteproyecto de Ley alguna referencia relacionada con la igualdad de mujeres y hombres en el sector del transporte, con el objetivo de visibilizar y reconocer que la división sexual del trabajo incide en las distintas necesidades que tienen hoy en día mujeres y hombres en el uso del transporte urbano y del transporte, así como sus distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos existentes en nuestros pueblos y ciudades.

Por otra parte, en la **Evaluación Previa del Impacto en función del género**, en el apartado referido a la presencia de mujeres y hombres en el sector, el informe señala que *“el anteproyecto de Ley no introduce discriminación alguna por razón de sexo, por lo que la mayor incidencia en el número de personas de distintos sexos que pueden verse beneficiadas por las actuaciones previstas en la norma vendrá únicamente determinada por criterios objetivos”*. A este respecto señalar que las normas, en general, no son neutras al género y que pueden tener un impacto diferente en mujeres y hombres, aun cuando esta consecuencia no estuviera prevista ni deseada. Con carácter general, se considera que las normas son neutras respecto al género, porque se han diseñado pensando en el beneficio de la población en su conjunto y, por tanto, de forma igual para todas las personas, sin hacer distinciones entre mujeres y hombres.

Por tanto, a la hora de llevar a cabo políticas públicas, como este proyecto de Ley, dirigidas a la mejora de la movilidad, urbanismo e infraestructuras del transporte, es vital realizar una correcta planificación para garantizar a las mujeres el acceso en las mismas condiciones que los hombres a las relaciones, bienes y servicios que están a su alcance en la sociedad. De este modo, la responsabilidad de atender una demanda muy concreta de

movilidad, con unas pautas diferentes al patrón de movilidad predominante en los hombres, hace necesaria la incorporación de la perspectiva de género y evitar la creación de barreras y desigualdades para las mujeres.

Respecto al acceso a los recursos, el informe analiza la presencia de mujeres y hombres en el sector del transporte y la movilidad aportando datos que observan notables diferencias, bien se aborde el papel de las mujeres como usuarias del sistema de transportes, donde destaca las diferencias en el uso que de él hacen mujeres y hombres, o bien como integrantes del sector productivo que constituye el transporte, caracterizado por una notable masculinización.

En este sentido, y tal y como ya hemos referido, la planificación urbana y la movilidad, han de tener en cuenta la desigualdad en el acceso a determinados recursos del transporte de las mujeres respecto a los hombres y que pueden suponer notables limitaciones y restricciones a sus desplazamientos. A su vez, el acceso a otros recursos básicos como los económicos, el tiempo, el trabajo productivo y reproductivo, la formación, etc., no solamente afectan al uso que del transporte hacen las mujeres, sino también a su presencia y participación en el sector formativo y productivo del transporte en general.

El VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE, en el *Eje II Transformar las economías y la organización social para garantizar los derechos*, en lo previsto en el *Programa 5* relativo a la *economía feminista de los cuidados* recoge que será imprescindible identificar y aplicar criterios de planificación territorial, urbanística y de diseño de vivienda, espacios públicos y transporte sostenibles que faciliten la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas.

Por otro lado, en relación con las diferencias de mujeres y hombres en cuanto a la participación en la toma de decisiones, en el informe se aportan datos sobre la participación social y laboral de mujeres y hombres en órganos, entidades y empresas del ámbito adscritas al departamento. Se constata que la presencia de las mujeres en el conjunto del sector productivo del transporte sigue siendo notablemente inferior, así como

es escasa su representación en ciertos cargos o puestos de dirección que tradicionalmente son ocupados por hombres.

Para alcanzar la igualdad de oportunidades en el mundo del transporte y la movilidad se requiere del cumplimiento de los mandatos establecidos por la legislación vigente en materia de igualdad. Ello implica que las instituciones y entidades responsables en estos ámbitos podrán ser capaces de conseguir una mayor participación de las mujeres, no únicamente en los órganos de dirección públicos y/o privados correspondientes, sino también en todo el proceso de planificación y diseño de redes, políticas y medidas que ayuden a lograr un transporte inclusivo para todas y todos.

En cuanto a la incidencia de las normas sociales y valores el informe extrae del estudio realizado por la Dirección de Suelo y Transportes del Departamento de Ordenación territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa una serie de pautas de movilidad diferentes que se dan entre mujeres y hombres.

El reconocimiento de las diferencias de género en el uso del transporte y la movilidad implica hablar de los diferentes papeles y roles sociales que son atribuidos a cada uno de los sexos. Considerar que hombres y mujeres se mueven de manera muy diferente en la ciudad, así como que la presencia de unas y otros en el conjunto del sector del transporte sigue siendo desigual, no significa reforzar los estereotipos existentes sino por el contrario, favorecer la igualdad de oportunidades, ya que las desigualdades se hacen palpables.

A continuación se exponen diversos aspectos que inciden en las normas sociales y valores, y que es necesario tener en cuenta a la hora de planificar la movilidad:

- La falta de corresponsabilidad de los hombres en las tareas del hogar, la necesidad de un refuerzo de los servicios comunitarios y de apoyo al cuidado de las personas así como la necesidad de una mayor implicación de las empresas en la tarea de la reproducción social condiciona la organización del tiempo de las mujeres. Por su parte, los accesos a los medios de transporte condicionan las oportunidades de las mujeres para moverse en el entorno.

- El transporte público no siempre responde de manera adecuada a las necesidades de las personas que tienen que compatibilizar vida laboral, personal y familiar y realizan complejas cadenas de tareas cada día. La comodidad y una correcta accesibilidad, tanto a las infraestructuras del transporte como a los distintos equipamientos móviles, es otro elemento fundamental para facilitar a las mujeres el uso del transporte público frente a su menor acceso al vehículo privado.
- La mayor sensación de inseguridad que con carácter general tienen las mujeres tiene también incidencia en su movilidad. Atender y mejorar cuestiones como la accesibilidad, las zonas de espera y recorridos en estaciones, iluminación, limpieza o la presencia de personal son sin duda determinantes para garantizar la libertad y la posibilidad de desarrollo personal y de acceso a los servicios en las ciudades de todas las personas sin discriminación por razón de sexo.
- El escaso reconocimiento social que las tareas reproductivas tienen en la sociedad tiene sus consecuencias en la falta de consideración de las necesidades que van asociadas a dichas tareas.
- En el ámbito profesional se ha generado una construcción social estereotipada sobre determinados puestos de trabajo del sector del transporte que los relaciona sistemáticamente con tareas que han sido tradicionalmente desempeñadas en su mayoría por hombres, asociadas a ideas distorsionadas como la fuerza física o la peligrosidad del sector, lo que ha ido relegando el sector a las mujeres mayoritariamente a tareas administrativas o de atención al cliente.

Respecto a las medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, nos parece muy positivo que la norma incluya en su art. 23 que la participación pública se realizará tomando en consideración la perspectiva de género. Es del todo relevante que en la elaboración de los diferentes instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos se ofrezca un cauce para la participación efectiva a través del tejido asociativo, con el fin de proponer objetivos e intervenciones más ajustadas a las necesidades detectadas en el desarrollo de las políticas de movilidad sostenible. Así, la

participación de las mujeres en los procesos de consulta pública se convierte en una herramienta indispensable para hacer posible y garantizar el éxito de la intervención en áreas urbanas habitadas. Los mecanismos de participación pueden dar a conocer cómo es la experiencia diaria de las mujeres en el entorno urbano y ayudar a conocer sus necesidades y limitaciones de cara a fomentar acciones a favor de la igualdad de oportunidades en el ámbito urbano.

En cuanto al **contenido del anteproyecto de ley**, se realizan las siguientes propuestas de mejora:

Teniendo en cuenta, por un lado, el cumplimiento del artículo 3 sobre principios generales de la Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres y por otro, el compromiso adoptado por Euskadi referente a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, nos parece fundamental que en la Exposición de Motivos, junto a la dimensión ambiental, social y económica, la presente ley recoja también la dimensión relativa a la igualdad de mujeres y hombres y el enfoque de género.

La Agenda 2030 supone un avance sustancial desde una perspectiva de género, ya que, por un lado, recoge como objetivo específico “Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas” (Objetivo 5) y, por otro, la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres están reconocidos como elementos fundamentales para la consecución del resto de objetivos y metas propuestas. Además de este objetivo, y en relación a las metas vinculadas al avance de la igualdad de mujeres y hombres, también está el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 Ciudades y comunidades sostenibles, en donde se adopta el compromiso de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres.

De conformidad con lo previsto en el artículo 3.4 y 16 de la Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres, en lo referente a los principios de actuación recogidos en el artículo 3, sería recomendable añadir en el apartado a) de dicho artículo que la consideración de la movilidad sostenible se hará incorporando la perspectiva de género

en todas las políticas y acciones, es decir, tomando en consideración de manera sistemática las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y así, promover la igualdad en todas las actuaciones para que su intervención sea más eficaz.

Por otro lado, la Ley 4/2005 en su artículo 46 señala que “los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género, considerando entre otras, cuestiones relativas a la seguridad de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como a fomentar mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas”. Por lo tanto, y con el fin de dar cumplimiento a dicho mandato, se recomienda añadir un párrafo que haga referencia a la aplicación de este compromiso, en el capítulo III relativo a los instrumentos de planificación y órganos de gestión, y se analicen formas de darle desarrollo.

Del mismo modo, en referencia al Capítulo III del anteproyecto de ley, recordar que el art. 18 de la Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres señala que los poderes públicos vascos han de tener en cuenta de manera activa el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres en la elaboración y aplicación de las normas, así como de los planes, programas y otros instrumentos de formulación de políticas públicas.

Al mismo tiempo, no debemos olvidar que tal y como se establece en el Programa 5 del Eje II del VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE, la planificación territorial, urbanística y de diseño de vivienda, espacios públicos y transporte sostenibles deberán incluir una serie de medidas destinadas a facilitar la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas.

Para ello, sería aconsejable contar con la participación de la técnica de igualdad del departamento y/o con personal experto en igualdad de mujeres y hombres a la hora de realizar el estudio y elaboración de cualquiera de los planes regulados en el presente

anteproyecto de ley, ya sean éstos planes de movilidad sostenible, planes de movilidad urbana sostenible, o de infraestructuras de transporte, estudios de movilidad, etc., con el objeto de incluir la perspectiva de género en todo el proceso. Una de las funciones principales de la unidad es asesorar en materia de igualdad de mujeres y hombres, incluido el asesoramiento durante la elaboración de planes y políticas sectoriales.

Respecto al artículo 19. Indicadores de evaluación y seguimiento, se recomienda introducir una referencia a la necesidad de crear y/o incorporar en el proceso de evaluación una serie de indicadores para poder medir el nivel de la satisfacción de necesidades de movilidad y seguridad urbana de las mujeres y otros colectivos olvidados en la planificación urbana, y señalar los cambios sociales que existen en mujeres y hombres a lo largo del tiempo, evaluando desde un modelo más sostenible, tanto en términos de calidad de vida como ambientales.

Por otro lado, se recomienda incluir en las estadísticas del transporte un nuevo concepto denominado *la movilidad del cuidado*<sup>1</sup>, acuñado por Inés Sánchez de Madariaga. Este concepto define una nueva categoría para las encuestas de transporte que considera la dimensión de género en la movilidad urbana. Según la autora, las estadísticas actuales minusvaloran el peso del conjunto de viajes vinculados al cuidado, y a la reproducción social que fundamentalmente son realizados por las mujeres porque se recogen con una serie de sesgos que desvalorizan estos viajes, ocultando los desplazamientos relacionados con el cuidado, o no contabilizando los realizados a pie, o no describiendo correctamente los viajes encadenados.

Para finalizar, se recuerda que según lo señalado en el artículo 2.3 de la Ley 4/2005, los artículos 3, 16, 18.4 y 23 son de aplicación a todos los poderes públicos y a las entidades privadas con las que los poderes públicos suscriban contratos, convenios o concedan ayudas, por lo que deben disponer de datos desagregados por sexo, hacer un uso no sexista del lenguaje, promover una presencia equilibrada de mujeres y hombres en los distintos

---

<sup>1</sup> Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas del transporte. I. Sanchez de Madariaga y E. Zucchini. 2020 <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364>



ámbitos de toma de decisiones y en sus órganos de dirección y colegiados y respetar los principios generales que en materia de igualdad de mujeres y hombres establece el artículo 3 de la Ley 4/2005. En este sentido, se sugiere incluir expresamente todas estas obligaciones en los contratos y ayudas que se realicen al amparo de esta Ley.

En Vitoria-Gasteiz, a 29 de abril de 2021