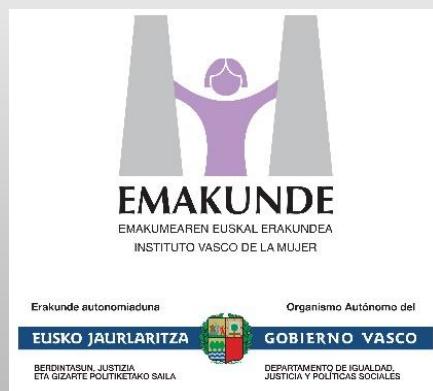


EMAKUNDE-INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

LA EVALUACIÓN DE IMPACTO EN
FUNCIÓN DEL GÉNERO EN
TRANSPORTE Y MOVILIDAD



2021

Título: "La evaluación de impacto en función del género en el Transporte y la movilidad"

Edita: EMAKUNDE-Instituto Vasco de la Mujer
Manuel Iradier, 36. 01005 Vitoria-Gasteiz

Autoría: Red2Red

Fecha: Actualizada en diciembre 2021

INDICE

1.	CONTEXTUALIZACIÓN	4
2.	ASPECTOS CLAVE A ANALIZAR PARA EVALUAR EL IMPACTO DE GÉNERO	7
2.1.	PRESENCIA DE MUJERES Y HOMBRES EN EL SECTOR	7
2.2.	DESIGUALDADES EN EL ACCESO A RECURSOS	13
2.3.	DESIGUALDADES EN LA PARTICIPACIÓN DE MUJERES Y HOMBRES	22
2.4.	INCIDENCIA DE LAS NORMAS SOCIALES Y VALORES	26
2.5.	MANDATOS ESPECÍFICOS EN MATERIA DE IGUALDAD	32
3.	LEGISLACIÓN.....	35
4.	FUENTES DE DATOS	36
5.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA	38

1. CONTEXTUALIZACIÓN

Adoptar el enfoque de la perspectiva de género en el análisis de la movilidad implica analizar cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades y pueblos; y cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, el hábitat o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Como veremos a continuación, transversalizar la perspectiva de género en la movilidad significa avanzar en varios ámbitos: en primer lugar, en obtener una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; en segundo lugar, atender el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; en tercero, analizar las barreras en el acceso a determinadas formas de movilidad y las nuevas oportunidades que se dibujan; y en cuarto lugar, avanzar hacia el incremento de la participación en la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

La correcta planificación de los sistemas de transporte y movilidad son vitales para garantizar a las mujeres el acceso en las mismas condiciones de igualdad 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 al ámbito del transporte y la movilidad para evitar la creación de barreras y desigualdades para las mujeres.

La manera en la que las mujeres distribuyen su tiempo está, en muchas ocasiones, condicionada por el peso que las tareas reproductivas tienen en su actividad cotidiana. La escasa valoración de estas tareas y la consideración equivocada de que éstas únicamente tienen lugar en el interior de las viviendas no hace sino despreciar un gran número de los desplazamientos cotidianos que las personas que se ocupan de la reproducción, mayoritariamente mujeres, realizan como acompañar al colegio a hijos o hijas, la atención y acompañamiento a otras personas dependientes, la realización de compras, la atención a la salud o la realización de gestiones administrativas. Colegios, centros de salud o comercios son, por lo tanto, destinos de trabajo para muchas mujeres y algunos hombres. El transporte, como elemento vertebrador de estos desplazamientos, se convierte así en una dimensión fundamental a atender para contribuir a facilitar el trabajo reproductivo, así como la realización de otras actividades (ocio, formación, empleo, etc.) necesarias para el desarrollo de las personas.

La introducción de la perspectiva de género en el transporte supone asimismo el reconocimiento de una voz hasta ahora silenciada en las decisiones y la planificación por su escasa presencia en el sector. La lenta incorporación de las mujeres a determinados ámbitos del transporte está facilitando que se empiecen a atender las demandas y necesidades específicas de las mujeres para así lograr un transporte más equitativo socialmente.

Desde este enfoque, se pretende aportar un conocimiento más profundo del transporte y la movilidad para lograr incorporar una perspectiva de género que contribuya a dar una mejor respuesta por parte del sector a los nuevos desafíos y retos sociales, ambientales y económicos que actualmente se plantean a escala local y global.

La relación cada vez más estrecha entre tecnología y transporte mediante nuevas modelos de negocio abren la puerta a nuevas formas de movilidad urbana, que podrían ser una oportunidad para ayudar a las mujeres a satisfacer mejor sus necesidades diarias de movilidad o, por el contrario, convertirse en servicios menos accesibles para determinados grupos de mujeres y reforzar aún más la brecha de movilidad que la planificación de los sistemas de transporte ha cimentado a lo largo de los años. El camino hacia la sostenibilidad precisa incrementar el uso del transporte público, para lo que es fundamental incorporar de manera equitativa a hombres y mujeres, y, sobre todo, atender a la demanda existente donde las mujeres juegan un papel protagonista.

Por otro lado, se aborda la escasa presencia de las mujeres en el sector del transporte, condicionada de partida por un significativo menor acceso a las ramas de educación superior vinculadas al sector, así como por una serie de construcciones sociales estereotipadas en torno a los supuestos atributos o competencias requeridas en determinadas ocupaciones del sector, más vinculadas a competencias supuestamente masculinas y a condiciones de trabajo poco facilitadoras de la conciliación de la vida personal, laboral y familiar. Esta menor presencia en el sector se traduce a su vez en una significativa menor participación en los órganos de dirección de las empresas públicas o de las organizaciones empresariales representativas del sector.

Se trata por tanto de incorporar una visión más inclusiva en el transporte y la movilidad que ayuden a las autoridades vascas y todas las entidades privadas relacionadas con el sector, a conseguir implementar y promover, tal y como establece la Agenda Vasca 2030, una ciudad más igualitaria, segura y sostenible para todas las personas de la sociedad vasca por igual. Una Agenda que apuesta claramente entre las metas del Objetivo 11 por la potenciación del transporte público sostenible e intermodal, del que son usuarias en mayor medida las mujeres.

Por su parte, la Agenda Urbana Vasca Bultzatu 2050, destaca claramente el importante papel que la movilidad juega en la vertebración de las ciudades para hacerlas más amigables y para dar respuesta a los retos urbanos. Es por ello que entre sus prioridades estratégicas (5.2.) se sitúa la apuesta por una nueva movilidad, orientada, entre otros objetivos, a la reducción del uso del vehículo particular y la mejora de los servicios de movilidad sostenibles; a promover la accesibilidad particularmente para las personas de movilidad reducida; y a desarrollar políticas destinadas a la reducción de la necesidad de movilidad. Objetivos todos ellos que, en la medida en que se alcancen, sin duda redundarán en una mejora en las pautas de movilidad de las mujeres en Euskadi.

La Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres establece en su Artículo 46 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 una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas”.

En definitiva, para alcanzar la igualdad de oportunidades en el ámbito del transporte y la movilidad se requiere del cumplimiento de los mandatos establecidos por la legislación vigente en materia de igualdad. Ello implica para las instituciones y entidades responsables en estos ámbitos que, entre otras iniciativas, sean capaces de conseguir una mayor participación de las mujeres, no únicamente en los órganos de dirección públicos y/o privados correspondientes, sino en todo el proceso de planificación y diseño de las redes, políticas y medidas que ayuden a lograr un transporte inclusivo para todas y todos; lo que a su vez requiere la inclusión de la perspectiva de género en los estudios de movilidad, como herramienta clave para conocer los hábitos y las necesidades específicas de las mujeres.

2. ASPECTOS CLAVE A ANALIZAR PARA EVALUAR EL IMPACTO DE GÉNERO

2.1. PRESENCIA DE MUJERES Y HOMBRES EN EL SECTOR

La presencia de las mujeres en el sector del transporte y la movilidad presenta notables diferencias según se estudie el papel de las mujeres bien como usuarias del sistema de transportes, donde destacan las importantes diferencias en el uso que de él hacen hombres y mujeres, o bien como integrantes del sector productivo que constituye el transporte, caracterizado por una notoria masculinización.

- **Las mujeres como usuarias del transporte.**

Según los datos del Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca (2016), el número de **desplazamientos diarios** de los hombres (3,44) es ligeramente superior al realizado por las mujeres (3,23). Sin embargo, el patrón de movilidad de las mujeres está más caracterizado por un uso de los modos no motorizados (53,4% frente al 45,1%). 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 trabajo reproductivo.

Las diferentes pautas de movilidad de las mujeres y hombres vienen determinadas por las **razones que motivan a cada sexo a desplazarse**, lo que a su vez propicia las diversas formas elegidas para hacerlo. Mientras que los desplazamientos por motivos de ocio, gestiones personales o estudios se distribuyen en proporciones similares en ambos sexos, los desplazamientos debidos a cuestiones de trabajo son un motivo señalado en menor medida por las mujeres que por los hombres (26,0% frente al 34,6%). Por otro lado, el hecho de que recaiga en las mujeres la mayor responsabilidad en el cuidado y atención de terceras personas y en tareas derivadas del hogar hace que los desplazamientos por motivos de acompañamiento (11,1% entre las mujeres y 6,4% entre los hombres) así como por compras domésticas sean superiores en las mujeres que en los hombres (11,6% y 5,5% respectivamente).

Como consecuencia de esta necesidad de desplazarse por un mayor número de motivos que los hombres, la movilidad de las mujeres difiere respecto a los hombres en cuanto a los modos de transporte utilizados para sus desplazamientos. Las mujeres cuentan con una mayor **tasa de utilización del transporte público** (15,4% en las mujeres frente al 8,2% de los hombres). Algunos datos muestran como el uso de determinados medios de transporte, como es el caso del autobús urbano, es mayoritariamente femenino (69%

de mujeres frente al 31% de hombres)¹. Para muchas mujeres, el acceso al vehículo privado está restringido por motivos económicos y por una mera cuestión práctica. Tener que enlazar distintos puntos de la ciudad, muchos de ellos próximos entre sí, sin duda, es complicado hacerlo en vehículo privado por la dificultad y el estrés que puede suponer aparcar, enfrentarse a atascos, etc. Esta es una de las principales razones por las que las mujeres realizan un mayor número de **desplazamientos a pie** de corta distancia, especialmente a escala de barrio, mientras que el uso del coche es el medio elegido por una mayoría de los hombres para realizar sus desplazamientos:

Tabla 1. Distribución de los desplazamientos según los principales modos de transportes

	% Mujeres	% Hombres
Automóvil	28,5	42,2
Andando	52,0	42,1
Bicicleta	1,4	3,0
Autobús urbano e interurbano	8,3	3,8
Transporte colectivo ferrocarril	7,1	4,4
Transporte colectivo carretera	8,3	3,8
Moto	0,3	2,1
Multimodal	1,0	0,7

Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca, 2016

Actualmente, las ciudades avanzan hacia un uso cada vez más racionalizado del transporte privado y apuestan por modelos de movilidad urbana más sostenibles y accesibles para su ciudadanía, que den respuesta a los cambios en los modelos energéticos, así como a las restricciones al uso del vehículo privado por motivos medioambientales. Para dar respuesta a estos nuevos retos en la movilidad urbana, están apareciendo en las ciudades nuevos vehículos de movilidad eléctrica de reducido tamaño, denominados **vehículos de movilidad personal (VMP)**. Este tipo de vehículos cada vez están más presentes como una alternativa de desplazamiento en muchas ciudades; sin embargo, en algunas ciudades vascas como Vitoria-Gasteiz apenas un 1,3% de las viviendas cuentan con algún tipo de patinete eléctrico o segway², quedando reducido su uso más para la iniciativa privada de alquiler de este tipo de vehículos o para el uso turístico que para la movilidad urbana de la población residente. En las ciudades que ofertan este tipo de servicios de movilidad mediante vehículos VMP su uso está más extendido entre los hombres que entre las mujeres (61% frente al 39%), principalmente en personas jóvenes entre los 18 y los 35 años (43%). A la hora de elegir un VMP, un 60% de las personas en Bizkaia se decantan por el patinete eléctrico, siendo un 30% de las personas que lo utilizan mujeres³.

¹ Informe anual Lurraldebus 2020

² Encuesta de movilidad en Vitoria-Gasteiz, 2019.

³ Informe de Evaluación previa del impacto en función del género EPIG

En lo que respecta a **nuevos modos de movilidad compartida**, si bien su presencia en algunas ciudades vascas es todavía muy modesta, se pueden sacar algunas conclusiones a nivel nacional⁴. La diferencia a favor de las mujeres en cuanto al uso del vehículo compartido supera en dos puntos a los hombres, los cuales tienden a decantarse más por un uso más individual de los medios de transporte y así tienden a utilizar más el carsharing⁵ (lo usan el 8% de los hombres frente al 5% de mujeres) donde pueden llegar a ser más del 70% de los usuarios en alguna empresa del sector. Por último, en lo que respecta a los vehículos de turismo con conductor (VTC), no parece haber una diferencia entre ambos sexos, siendo el porcentaje tanto de mujeres como hombres que hacen uso de este tipo de servicio del 23%.

Parece, según los datos mostrados, que a pesar de que cada vez más mujeres están integrando estos nuevos servicios de movilidad en sus desplazamientos diarios, éstas tienden a optar por aquellas formas colectivas que implican un uso compartido y no individual, especialmente entre las mujeres menores de 35 años. Es este grupo de edad el que más se mueve mediante VTC (30%) frente a sólo el 18% de mujeres mayores de 35 años, habiendo casi la misma diferencia en lo que al uso del coche compartido se refiere, y poniendo de manifiesto una **brecha generacional** importante en lo que a los usos de las nuevas formas de movilidad urbana cada vez más presentes en las ciudades.

Esta misma realidad también se pone de manifiesto al estudiar la movilidad de las mujeres mediante otros modos de transporte más convencionales. No todas las mujeres tienen la misma **forma de moverse** y hacen el mismo uso del transporte público. Las mujeres cuentan también con mayor variabilidad que los hombres en cuanto al nivel de renta, las responsabilidades, la edad o la situación laboral. Son precisamente las mujeres más jóvenes y las de mayor edad las que hacen un mayor **uso de medios no motorizados**: andando o bicicleta (50,8% y 65,2% respectivamente), mientras que cuando hablamos del uso individual del automóvil (bien como conductora o como pasajera) así como de motocicletas, son la franja entre los 20 y los 64 años dónde más generalizado está este uso (36,3% en las mujeres entre 20 y 44 años y 29,9% en mujeres entre 45 y 64 años). Las mujeres de esta franja de edad son las que más se mueven diariamente debido tanto a sus obligaciones laborales como a sus responsabilidades familiares. El vehículo privado en estos casos satisface mejor que el transporte público la múltiple y variada necesidad de desplazamiento que demandan. Es también en estas franjas de edad donde las diferencias con respecto a los hombres son más significativas, llegando a ser la diferencia de 18 y 22 puntos porcentuales respectivamente. Estos datos confirman la diferencia existente en cuanto al uso que hombres y mujeres hacen del vehículo privado.

⁴ [La mujer, motor de transformación hacia la movilidad del futuro](#)

⁵ Servicio de alquiler de coches de uso temporal

Las mujeres, en lo relativo a la **seguridad vial**, suelen adoptar más precauciones como conductoras de vehículos privados, así como tienden a tener una mayor percepción del riesgo al volante en comparación con los hombres. Tanto para el 85% de las mujeres como para los hombres el estilo de conducción de las mujeres es inseguro, sin embargo, los motivos que llevan a las mujeres a tener este estilo difieren para unas y otros, ya que mientras para las mujeres es debido a su mayor prudencia y precaución mientras conducen, para los hombres lo es por su mayor inexperiencia e incompetencia al hacerlo. Por su parte, para más del 90% de las mujeres, el estilo de conducción de los "hombres conductores" es agresivo-ofensivo. Incluso para los hombres andróginos (91,7%) como para los hombres masculinos (72,8%) ese mismo estilo es el que más define el estilo de conducción masculino. Son los hombres los que tienen una menor percepción del riesgo cuando conducen. Sólo un 34,6% de los hombres masculinos consideran temerario el estilo de conducción de los hombres conductores frente a un 72,5% de las mujeres femeninas. Parece por tanto que a la hora de considerar la culpabilidad en la siniestralidad vial, siguen cumpliéndose ciertos estereotipos de género que muestran como muchos hombres comparten la opinión de la incapacidad de las mujeres al volante al mismo tiempo que es el exceso de confianza de los hombres lo que para muchas mujeres supone un mayor riesgo para la conducción⁶.

Por lo tanto, la mayor prudencia que las mujeres parecen tener cuando conducen junto con la mayor percepción del riesgo en la conducción respecto a los hombres afecta a su menor probabilidad de accidentabilidad, tal y como se confirma según los datos del Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico de Euskadi para 2020, con el número de **personas implicadas en accidentes de tráfico**. Así, el número de mujeres conductoras implicadas en accidentes con víctimas fue del 23,8% frente el 76,2% de los hombres, siendo la franja de mujeres entre los 25 y los 44 años las más afectadas con un 46,0% del total de ellas, seguidas de la franja entre 45 y 64 años (35,1%). Respecto a los accidentes sin víctimas, las cifras guardan cierta similitud con las anteriores, ya que las mujeres implicadas supusieron el 21,6% frente al 79,4% de los hombres, siendo la franja entre 25 y 44 años las más implicada en dichos accidentes (49,2%).

Según la tipología familiar, es en aquellos hogares que cuentan con descendencia donde el uso del vehículo privado está más generalizado, suponiendo el 39,7% de los desplazamientos en este tipo de familias (siendo la diferencia entre 10 y 15 puntos respecto a otras tipologías familiares). Es en el matrimonio o parejas con hijos e hijas donde los desplazamientos debido al acompañamiento es más alto, en torno al 11% del total de los mismos. La dificultad que muchas veces supone desplazarse con menores por la falta de accesibilidad a los distintos equipamientos (colegios, guarderías, centros de salud, etc.), el insuficiente espacio para carritos u

⁶ Estereotipos de género y seguridad vial. Análisis, identificación y categorización de representaciones sociales sobre el riesgo y seguridad vial, desde una perspectiva de género

otros bultos o las trabas físicas en las instalaciones y vehículos (ausencia de ascensores, rampas, autobuses a bajo nivel, etc.); hacen optar en mayor medida a las mujeres por la comodidad y accesibilidad que les proporciona el vehículo propio.

La mayoría de los desplazamientos que efectúan hombres y mujeres se realizan a **nivel intramunicipal**, a diferentes puntos dentro del mismo municipio (63,5% en el caso de los hombres y 71,8% en el de las mujeres). Si, por lo tanto, las mujeres se mueven más dentro de la ciudad, en distancias cortas, y con un predominio de los desplazamientos no motorizados (53,4%), será necesario cuando se aborden las pautas de movilidad en la planificación urbanística centrarse no sólo en el diseño y planificación de los distintos modos de transporte (autobús, tranvía o ferrocarril), sino atender otros modos de desplazamientos. Un buen diseño urbano que garantice la accesibilidad, el confort y la seguridad en sus calles y espacios públicos, constituye el otro elemento fundamental en el impulso de una movilidad pensada desde la perspectiva de género.

- **Las mujeres en el sector productivo del transporte.**

El primer dato que llama la atención es la escasa presencia de las mujeres, especialmente en determinados ámbitos del sector. Según un estudio de la industria del transporte en la CAE de 2019⁷, las personas ocupadas en el sector del transporte (sin incluir la actividad del sector movilidad y logística) lo conformaba un 80,9% hombres y un 19,1% de mujeres.

Otras industrias también relacionadas con el sector como pueden ser la dedicada a la fabricación del material del transporte o bien la construcción, vinculada a la ejecución de las infraestructuras (carreteras, túneles, ferrocarril, etc.) también muestran cifras de baja presencia de mujeres. Para el primero de los casos éstas constituían el 13,50% del personal ocupado, mientras que en el caso de la construcción la presencia de las mujeres corresponde aproximadamente al 9% del total. En definitiva, se trata de un sector muy masculinizado.

Uno de los sectores con mayor peso en el sistema productivo de la CAE es el de la **automoción**. Según señala ACICAE (Clúster de la automoción), el sector está compuesto por 300 empresas en todo el Estado, que facturan más de 20 mil millones de euros y da empleo a más de 85.000 personas, de las que 40.000 se encuentran en la CAE. A eso hay que sumarle el peso específico de Daimler Vitoria, con cerca de 135 mil vehículos anuales y 3.000 personas empleadas. Si bien no se dispone de datos sobre la proporción de hombres y mujeres en el sector en la CAE, los datos proporcionados por los estudios realizados en el Estado, apuntan a un sector no tan masculinizado aparentemente, con una presencia de un 44% de mujeres ocupadas en la fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques en 2010⁸.

⁷ Panorámica del Transporte en Euskadi 2019. Observatorio del Transporte en Euskadi “OTEUS”
⁸. Clúster de la automoción del País Vasco.

No obstante, merece la pena destacar el importante papel que según los movimientos asociativos señalan, algunas mujeres “en la sombra”, vinculadas, por ejemplo, al sector del transporte por carretera tienen como gestoras autónomas que apoyan a sus parejas o familiares, los camioneros. Es común en este subsector encontrar a muchas mujeres, que no figuran sin embargo en las cifras de empleo, que se responsabilizan de toda la gestión del empleo autónomo de sus parejas.

2.2. DESIGUALDADES EN EL ACCESO A RECURSOS

La desigualdad en el acceso a determinados recursos del transporte de las mujeres respecto a los hombres es una dimensión frecuentemente olvidada en la planificación urbana y de la movilidad que, sin embargo, puede 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.

La **comodidad y seguridad** en el transporte no siempre está garantizada para las mujeres. De hecho, estos constituyen dos de los motivos esenciales en la elección del modo de transporte en las mujeres (elegidos en un 73% y 62% como primer y segundo factor respectivamente)⁹. Otros motivos prioritariamente considerados por las mujeres en la elección del transporte son la **puntualidad y la accesibilidad** al modo de transporte en cuestión (valorados en un 49% y 46% respectivamente)³.

El acceso, por lo tanto, a sistemas de transporte no solamente asequibles y accesibles sino especialmente seguros constituye una de las principales necesidades de las mujeres en cuanto a su movilidad en las ciudades, tal y como está recogido en el Objetivo nº11 de la Agenda 2030 sobre Ciudades y Comunidades Sostenibles¹⁰. El estudio de "Violencia machista contra las mujeres en la CAPV: percepción, incidencia y seguridad"¹¹ elaborado por el Gobierno Vasco y publicado en 2012 indicaba que la percepción de seguridad de las mujeres en su zona de residencia era considerada como poco segura para el 11,9% de mujeres frente al 8,5% de hombres, percibiendo su zona como muy segura el 18,1% de mujeres y el 31,4% de hombres. La diferencia entre ambos sexos es aún más notable cuando se compara la percepción de seguridad andando en soledad durante la noche en la zona de residencia, en cuyo caso el 22,9% de las mujeres se sienten poco seguras frente al 10,8% de los hombres, mientras el 8,5% se sienten nada seguras frente a solo el 2,1% de hombres. Analizando los mismos datos pero esta vez desagregados por edad, se observa como son las mujeres jóvenes, entre 16 y 29 años, el grupo que presenta mayor inseguridad por la noche, en total el 40% de ellas dicen sentirse poco o nada seguras frente al 8,5% de hombres en esa misma franja de edad. Estas diferencias también se aprecian en mujeres entre los 30 y 39 años, aumentando la sensación de seguridad en sus barrios a medida que aumenta también la edad. Sin duda, los mayores desplazamientos por motivos de ocio nocturno que estas franjas de edades realizan en comparación con edades más tardías, unido al mayor número de desplazamientos a pie que en general hacen las mujeres respecto de los

⁹ Datos recogidos del estudio "La igualdad de género en el sistema de transportes de Gipuzkoa".

¹⁰ [Agenda 2030: Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles](#)

¹¹ [Violencia machista contra las mujeres en la CAPV: percepción, incidencia y seguridad](#)

hombres, convierten a la seguridad en una preocupación y condicionante para la movilidad de las mujeres.

En el informe “Integración de la perspectiva de género en el urbanismo del Bilbao metropolitano”¹² de 2017, un 32% de las mujeres consultadas han sentido inseguridad en alguna ocasión en la zona donde realizan la mayor parte de las actividades cotidianas. La mayor percepción de inseguridad por parte de las mujeres en sus desplazamientos se debe a la ausencia de actividad en sus barrios o entornos próximos a determinadas horas, sobre todo a partir de la tarde y especialmente durante la noche; en concreto un 82% de las mujeres dicen tener esa percepción. No obstante, un 70% de las mujeres del área metropolitana de Bilbao consideran que los recorridos peatonales en sus barrios o zonas aledañas están suficientemente iluminados, no existen túneles, callejones o pasos subterráneos de escasa visibilidad y no existen espacios socialmente conflictivos.

Sin duda, la movilidad de las mujeres en la ciudad está en muchas ocasiones coartada por la mayor o menor **percepción de seguridad** que sienten muchas de ellas en sus recorridos cotidianos. Es esta percepción la que condiciona sus movimientos y limita el derecho de las mujeres a una movilidad libre y autónoma. Según el informe anteriormente citado, casi un 25% de las mujeres consultadas habrían pedido a otra persona que la vaya a buscar por la inseguridad que siente en situaciones concretas, lo que pone de relieve lo lejos que para muchas mujeres está conseguir una movilidad segura y libre en su entorno urbano.

Algunas iniciativas llevadas a cabo en algunos municipios de la CAV han contribuido a mejorar la percepción de la seguridad de las mujeres en los servicios de transporte. Así, empresas como DBUS han puesto en marcha el servicio de paradas a demanda, dirigidos especialmente a mujeres en sus trayectos de vuelta en las líneas autobuses nocturnos¹³, aunque únicamente en sus líneas búho los viernes, sábados y vísperas de festivos. Iniciativas similares se están llevando a cabo en otros municipios como Bilbao, donde igualmente están habilitadas paradas intermedias en los recorridos de sus autobuses nocturnos “gautxoris” para las mujeres, principales usuarias de este medio de transporte y que representa el 70% del pasaje de los autobuses que operan en Bilbobus¹⁴.

A través de los datos proporcionados por el EUSTAT se muestran las consecuencias que el acceso a los siguientes recursos tiene en el transporte y la movilidad de las mujeres:

¹² [Perspectiva de género en el urbanismo de Bilbao Metropolitano](#)

¹³ [DBUS: servicio de paradas a demanda en sus líneas de autobuses nocturnas](#)

¹⁴ [Paradas intermedias en los autobuses nocturnos de Bilbao](#)

- **Económicos:** Las mujeres cuentan con una tasa de ocupación 8,4 puntos por debajo de la de los hombres (cuando hay dos o más hijos o hijas a su cargo dicha diferencia de ocupación aumenta, siendo de 83,8% en hombres y de 70,3% en mujeres). Cuando hablamos del nivel de renta igualmente la diferencia en detrimento de las mujeres aumenta hasta 36,4 puntos.

Estos datos lógicamente se traducen, entre otros factores, en un menor poder adquisitivo de las mujeres, que puede limitarlas, por ejemplo, en el acceso al vehículo privado, lo que en algunos casos podría reducir sus posibilidades de acceder a empleos que no estén próximos a sus domicilios por la imposibilidad de compatibilizarlos con su vida familiar. Asimismo, el menor poder adquisitivo limita también el acceso en condiciones de igualdad con los hombres al transporte colectivo, sea público o privado. Esta limitación se produce, sobre todo, en los transportes más caros (trenes de alta velocidad o aviones) pero también se da en el resto de transportes colectivos, aunque sean más económicos, ya que deben de hacer un mayor esfuerzo económico para el abono de precio correspondiente.

- **Tiempo:** Según la encuesta sobre usos del tiempo (2018) del EUSTAT, la distribución del tiempo entre hombres y mujeres muestra como estas últimas no solamente prestan más dedicación al cuidado de niños y niñas (1:45 frente 1:21)¹⁵ y a las tareas relacionadas con el juego e instrucción de este mismo grupo (2:06 frente a 1:39), sino que además las mujeres emplean más tiempo en la mayoría de las tareas relacionadas con el hogar (preparar comidas, limpieza, ropa y compras), en total dedican al trabajo doméstico 3:06 frente a los 1:55 de los hombres. Incluso cuando se compara la dedicación de mujeres y hombres con empleo a esas mismas actividades se observa como sigue siendo muy superior en las mujeres (2:29 frente a 2:00 en las tareas de cuidados y 2:29 frente a 1:37 en el trabajo doméstico).

Estos datos ponen de manifiesto la doble carga de trabajo que asumen por lo general las mujeres. Para poder encajar todas las tareas que demanda la compatibilización del trabajo productivo y reproductivo en la vida cotidiana resulta fundamental disponer de un sistema de movilidad acorde a estas necesidades.

La actual organización de horarios y rutas de transporte público están pensados para responder a unos patrones de movilidad masculinos basados en el mayor tiempo que los hombres dedican al trabajo o la formación (7:35 frente al 6:33 de las mujeres) y al ocio tanto pasivo (3:05 en hombre y 2:54 en mujeres) como al activo y a los deportes (2:43 frente al 2:13 de las mujeres).

¹⁵ Unidades en horas y minutos.

Las mujeres demandan unos servicios que no basen su oferta en una planificación bajo horas punta o picos de mayores desplazamientos (entre las 8h. y las 10h. de la mañana y primera hora de la tarde entre las 16h. y las 18h.). Éstas, sobre todo las mujeres que trabajan en el hogar, tienden a realizar su actividad diaria a partir de las 10 de la mañana, siendo a partir de esa hora los desplazamientos de las mujeres entre los 35 y 64 años un 8% superiores. Por otro lado, ha de tenerse en cuenta también que para esa misma banda de edad los desplazamientos a última hora de la tarde (a partir de las 20:00h.) son un 7% menores que los realizados por hombres.

Esta necesidad de enlazar múltiples tareas en un solo día mediante el uso del transporte público o por desplazamientos a pie principalmente, implica para las mujeres mayor consumo de tiempo en sus desplazamientos, en detrimento de otras actividades como pueden ser las de tipo profesional, formación o tiempo libre.

- **Formación:** Los hombres tienden a optar en sus elecciones formativas en mucha mayor medida por la formación académica relacionada con el amplio rango de profesionales que engloba el sector del transporte para el desarrollo de su carrera profesional que las mujeres.

En el ámbito de la **formación profesional** (FP) la presencia de mujeres es prácticamente inexistente en algunos grados relacionados con el transporte. Estudios relacionados con la mecánica o puesta a punto de los equipos de transporte apenas despiertan el interés de las mujeres. Igualmente sucede con los grados relacionados con la obra civil para la ejecución de las infraestructuras del transporte. Estos datos contrastan con la mayor proporción de matriculaciones de mujeres en otros grados más relacionados con la gestión, que también están transversalmente vinculados a este sector.

Tabla 2. Alumnado matriculado en estudios de formación profesional de grado medio y superior vinculados con el medio ambiente en la CAE. Curso 2019/2020

Alumnado matriculado en estudios de FP vinculados con el transporte. Curso 2019/2020	% Mujeres	% Hombres.
F.P Grado Medio: Transporte y mantenimiento de vehículos	4,6	95,4
F.P Grado Superior: Transporte y mantenimiento de vehículos	5,6	94,4
F.P Grado Medio: Instalaciones y Mantenimiento	3,8	96,2
F.P Grado Superior: Instalaciones y Mantenimiento	6,8	93,2
F.P Grado Medio: Marítimo Pesquera	5,2	94,8
F.P Grado Superior: Marítima Pesquera	2,9	97,1
F.P Grado Medio: Edificación y Obra Civil	23,0	3,0
F.P Grado Superior: Edificación y Obra Civil	36,7	63,3
F.P Grado Medio: Administración y Gestión	60,9	39,1
F.P Grado Superior: Administración y Gestión	63,4	36,6
F.P Grado Medio: Comercio y Marketing	45,7	54,3
F.P Grado Superior: Comercio y Marketing	42,0 %	58,0 %

Elaboración propia a partir de los datos de la estadística de la enseñanza. EUSTAT

Respecto a los **estudios universitarios**, aunque los niveles de matriculación de las mujeres son superiores a los de la FP, tampoco se consiguen cifras equilibradas, especialmente en aquellos grados o carreras más técnicas (ingeniería informática, electrónica, telecomunicaciones, etc.). Tanto carreras que podrían estar más vinculadas al sector del transporte bien desde el punto de vista de su gestión y planificación, como aquellas cuyos objetivos van enfocados a la construcción de las infraestructuras o el material rodante también muestran un mayor número de matriculaciones de hombres. Otros grados más relacionados con la administración de empresas o el trato con la clientela cuentan con mayor número de mujeres.

Tabla 3. Alumnado matriculado en la universidad en estudios vinculados con el medio ambiente en la CAE. Curso 2019/2020

Alumnado matriculado en el curso 2019/2020	% Mujeres	% Hombres
Grado en Ingeniería Civil	34,60	65,40
Grado en Ordenación del Territorio	25,20	74,80
Grado en Arquitectura Técnica	50,60	49,40
Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo	22,50	77,50
Grado en Ingeniería Mecánica	16,90	83,10
Grado en Ingeniería Marina	7,90	92,10
Grado en Ingeniería Industrial	25,00	75,00
Grado en Geografía y Ordenación del Territorio	25,20	74,80
Grado en Ingeniería Ambiental	50,00	50,00
Grado en Administración y Dirección de Empresas	50,70	49,30
Grado en Marketing y Gestión Empresarial	42,60	57,40

Elaboración propia a partir de los datos de la Estadística de la Enseñanza. EUSTAT

Otro dato ilustrativo es el de las mujeres que solicitaron presentarse a los **exámenes de capacitación profesional** de transportistas del 2021 para ejercer las actividades de transporte público de viajeros y de mercancías por carretera para diferentes ámbitos de actividad¹⁶. Según la relación de solicitantes aprobados en la última convocatoria, y para el caso del transporte de mercancías, el número de mujeres que han superado el proceso de admisión ha sido del 39% del total de los aprobados.¹⁷ En el caso de los exámenes de transporte de personas viajeras el porcentaje de mujeres coincide con la anterior cifra, e igualmente se sitúa en torno al 39% del total de personas que han superado el examen.

- **Empleo:** El mayor número de hombres formados en disciplinas relacionadas con el transporte y la movilidad implica de base una mayor masculinización de la profesión y una escasa presencia de las mujeres en el sector.

Partiendo de esta premisa, a pesar de su cada vez mayor protagonismo en cargos públicos de dirección de las empresas, el papel de las mujeres en el sector del transporte sigue siendo muy inferior al de los hombres. Del total de personas empleadas en el sector del transporte y almacenamiento, tan sólo el 20% corresponde a mujeres. Según un estudio realizado para conocer la situación laboral de la mujer en la CAE, el número de mujeres empleadas en el sector del transporte en el año 2019 fue del 17%¹⁸.

El acceso a muchos empleos sigue siendo aún difícil para las mujeres por la imagen estereotipada en la sociedad que vincula sobre todo puestos relacionados con la conducción, personal de tráfico o la mecánica a habilidades o competencias exclusivamente masculinas. En la Compañía del Tranvía de San Sebastián (CTSS), encargada, entre otras, de gestionar la red de autobuses (DBUS) y el servicio de alquiler de bicicletas de San Sebastián (Dbizi), el número de mujeres en plantilla apenas llega al 13% del total¹⁹, incluyendo en esa cifra tanto a conductoras, personal de limpieza, administración e inspectoras. En otras empresas públicas como Euskotren, las mujeres representan el 26% del total de su plantilla. Sólo en aquellos puestos de personal comercial y auxiliar, el número de mujeres supera al de los hombres, siendo éstas el 53% del total. En aquellos puestos más relacionados con las operaciones y tareas de mantenimiento, las mujeres apenas representan un 18% del total del personal contratado²⁰. En la empresa pública "Metro de Bilbao" el porcentaje de mujeres en la plantilla representa el 31,7%.

¹⁶ Datos proporcionados por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

¹⁷ Elaboración propia a partir de los datos del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte [Relación de admitidos a las pruebas de competencia profesional de transportistas 2021](#)

¹⁸ Datos según el estudio [Situación de las mujeres en el mercado laboral en Euskadi 2019](#)

¹⁹ Datos según la Memoria Anual 2020: [Memoria Anual 2020 CTSS](#)

²⁰ Datos provenientes de la memoria anual de Euskotren 2019 [Memoria anual Euskotren 2019](#)

En un escenario profesional tan masculinizado es necesario por parte de las empresas y/o organismos del sector, tomar todas aquellas medidas y ejecutar planes y protocolos para evitar que la existente jerarquización de género haga que las mujeres, sus roles y funciones asociadas a ellas, no queden interiorizados y no den lugar a situaciones de violencia con las mujeres. Un 1,4% de las mujeres en la CAE habría sufrido algún tipo de **violencia** en el ámbito laboral, destacando que es la violencia psicológica la más frecuente en él²¹: señalando entre otras manifestaciones que no valoran el trabajo que realiza (8,8%), descalificaciones delante de otras personas (5,8%) o sufrir gritos, insultos o amenazas principalmente (6,6%).

Según los datos disponibles para el conjunto el Estado en 2019 (INE) la brecha salarial de género en el sector de transporte y almacenamiento es del 8,6%, 16 puntos por debajo de la media de la **brecha salarial** para el conjunto de la población ocupada; lo que revela que si bien, la presencia de mujeres en el sector es minoritaria, su retribución es más igualitaria que en otros sectores.

Muchos puestos de trabajo relacionados con el transporte aparentemente resultan incompatibles con la **conciliación de la vida personal, laboral y familiar**. Largas jornadas de trabajo o turnos en horarios poco convencionales también determinan de alguna manera la escasa integración de las mujeres en el sector. De todas las personas ocupadas en la CAE que cuentan con jornada parcial, el 78,57% son mujeres frente al 21,43% de los hombres²². En Metro de Bilbao, del total de personas que cuentan con algún tipo de reducción de su jornada laboral por guarda legal, cerca del 60% son mujeres²³. El peso de las mayores responsabilidades familiares que muchas mujeres asumen las limita no únicamente en cuanto a la menor retribución económica que supone una jornada reducida, sino a la hora de elegir un puesto u otro en función de las medidas de conciliación que le pueda facilitar la empresa contratante.

Un transporte y una movilidad planteada únicamente en función del vehículo privado y con rutas y horarios pensados para satisfacer las necesidades típicas de una jornada laboral a jornada completa, dificulta el acceso de las mujeres a empresas que no estén próximas a sus domicilios, limitándoles sus opciones laborales al tener que basar su empleo en función de la localización del mismo en lugar de atender al beneficio para su carrera profesional.

²¹ [Datos sobre la violencia contra las mujeres CAE 2019](#)

²² Datos según el estudio "Situación de las mujeres en el mercado laboral de Euskadi 2019"

²³ [Datos provenientes de la Memoria Anual de Metro de Bilbao 2020](#)

- **Capacitación digital.** Por último, en una sociedad tan digitalizada, cada vez es más importante contar con unas habilidades digitales esenciales capaces de garantizar el acceso a una amplia gama de oportunidades, entre ellas el transporte y sus nuevas formas de movilidad basadas en el uso de herramientas digitales. Las mujeres por la mayor complejidad y frecuencia de sus desplazamientos se sitúan como agentes fundamentales en la actual movilidad urbana donde cada vez cobra más peso la conectividad como factor decisivo en las nuevas formas de transporte, especialmente las eléctricas y compartidas. Con el fin de asegurar que las mujeres puedan disfrutar y aprovecharse de los beneficios que esta nueva movilidad les puede proporcionar, es necesario asegurar que el acceso digital no sea un elemento de exclusión para algunos grupos de mujeres, especialmente las de mayor edad o aquellas que, aunque con acceso a la tecnología no tiene las competencias necesarias para hacer uso de ella.

Según los datos del EUSTAT, la mayoría de las mujeres en la CAPV son usuarias de internet (82,80%). De entre todas las personas que no disponen de internet o bien por no querer o porque consideran que no lo necesitan, el 65,19% son mujeres, mientras que entre todas aquellas que argumentan que no tienen internet por no tener conocimientos necesarios para utilizarlos, el 64,64% son mujeres.

Según el índice de las mujeres en digital WiD (Women in Digital),²⁴ elaborado por la Comisión Europea, que pretende medir y monitorizar la participación de las mujeres en la economía y sociedad digital, las mujeres en la CAPV se encuentran en la media de la Unión Europea, con un valor del 56,60% por encima de la media de la UE-28 que es de 50,04%. En concreto las mujeres vascas que poseen competencias digitales básicas representan el 59,72%, mientras que en los hombres es un 67,25%. Las cifras, cuando hablamos de competencias digitales por encima del nivel básico o competencias de software básicas tienen a ser más igualitarias y así representan el 29,44% de mujeres frente al 30,99% de hombres y el 45,00% frente al 49,71% respectivamente.

²⁴ [Economía y sociedad digitales en el País Vasco 2019](#)

La accesibilidad a las nuevas formas de transporte basadas en la tecnología y nuevas formas de comunicación también dependen del nivel de educación y digitalización de las y los usuarios. Las nuevas generaciones de mujeres vascas cuentan con mayor preparación en cuanto a habilidades y competencias digitales, lo que sin duda facilitará su acceso a las nuevas formas de movilidad urbana que cada vez están proliferando más en las ciudades. Sin embargo, la definición de la nueva movilidad urbana, más compartida, autónoma y ecológica, deja de lado a muchas personas incapaces de tener acceso a los nuevos servicios por su nivel de ingresos y/o competencias digitales básicas, lo que podría provocar una brecha intergeneracional entre mujeres en lo referente a la movilidad en las ciudades vascas.

2.3. DESIGUALDADES EN LA PARTICIPACIÓN DE MUJERES Y HOMBRES

A pesar de la progresiva incorporación de las mujeres en los puestos de dirección en las empresas del sector y en las instituciones responsables del transporte público, su presencia 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.

La presencia de las mujeres en los principales cargos de dirección con **responsabilidades políticas en materia de transporte y movilidad** en algunas de las más significativas instituciones públicas está igualada respecto a los cargos ocupados por hombres.

Tabla 4. Presencia de mujeres y hombres con responsabilidades políticas en Organismos o Instituciones públicas de la CAE en materia de transporte.

Organismo o Institución Pública	Persona responsable del departamento
Gobierno Vasco: Departamento Planificación Territorial, Vivienda y Transportes	Hombre
Gobierno Vasco: Viceconsejería de Infraestructura y Transportes	Hombre
Diputación Foral de Gipuzkoa: Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio	Mujer
Diputación Foral de Bizkaia: Departamento de Transportes y Movilidad Sostenible	Hombre
Diputación Foral de Araba: Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad	Mujer
Ayuntamiento de Bilbao: Área de Movilidad y Sostenibilidad	Hombre
Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián: Dirección de Movilidad	Mujer
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz: Área de Territorio, Acción por el clima, Movilidad y Espacio Público	Mujer

Elaboración propia a partir de los datos recogidos en la web oficial de cada organismo o institución pública

A pesar de que la participación entre hombres y mujeres en la dirección de los principales órganos de poder de la CAE está equilibrada, los esfuerzos en conseguir una participación más igualitaria en las empresas públicas relacionadas con el transporte, no han sido suficientes para conseguir el equilibrio entre ambos性. En muchos de los casos estudiados, las mujeres apenas suponen el 30% del total de las personas que constituyen el Consejo de Dirección, por debajo del 40% establecido por ley como parámetro de una representación equilibrada:

Tabla 5. Presencia de mujeres y hombres en la presidencia de empresas públicas de la CAE vinculadas al Transporte.

Empresa Pública	Mujeres	Hombres	% Mujeres	% Hombres	Presidencia
Euskotren ²⁵	2	7	22 %	78%	Hombre
Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB) ²⁶	12	24	33 %	67 %	Hombre
DBus ²⁷	5	9	36 %	64 %	Hombre
Metro de Bilbao	5	16	31 %	69 %	Hombre
Euskal Trenbide Sarea (ETS) ²⁸	2	7	22 %	78 %	Hombre
Aparkabisa	3	10	23 %	77 %	Mujer
Uniport ²⁹	0	5	0%	100%	Hombre
Arabat (Vías de Álava S.A.)	1	4	20%	75%	Mujer

Elaboración propia a partir de los datos recogidos en la web oficial de las empresas públicas y de información facilitada por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

De los **sindicatos del transporte** consultados, únicamente se ha podido disponer de información del sindicato UGT Euskadi, de su Federación de servicios, movilidad y consumo, que cuenta en su comisión ejecutiva con 10 hombres y 6 mujeres.

Asimismo, en lo que se refiere a **asociaciones u otros organismos** de representación del sector del transporte en la CAE también se observa la escasa o casi nula participación que las mujeres tienen en los comités u órganos de dirección de las mismas:

- Fundación GUITRANS (Fundación sin ánimo de lucro de la asociación empresarial guipuzcoana de transportistas por carretera): 12 hombres y 2 mujeres.
- ATEIA-GUIPUZKOA-OLT (Asociación empresarial de transitorios de Gipuzkoa): De las 7 personas de su consejo directivo, no hay presencia de mujeres.
- IVL (Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible): Entre las 7 personas de su junta directiva sólo hay dos mujeres (responsable de la secretaría y tesorera). Instituto Vasco de Logística (IVL-LEE).
- Clúster de movilidad y logística (MLC_ITS Euskadi): Presidido por un hombre, cuenta en su estructura interna con diez hombres

²⁵ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración de Euskotren www.euskotren.es

²⁶ Datos provenientes de la suma de las y los miembros que forman el Consejo General, la Comisión Ejecutiva y el Director Gerente, según consta en la página web oficial <https://www.ctb.eus>

²⁷ Según consta en la página web oficial Dbus www.dbus.es

²⁸ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Dirección. www.ets-rfv.euskadi.net

²⁹ Los datos se refieren al presidente, vicepresidente, secretario y tesorero. Los vocales vienen representados por empresas, no siendo accesible la información a las personas que ocupan tales cargos.

(Vicepresidente, Secretario y Vocales) y tres mujeres (una como Tesorera y dos como Vocales).

- Clúster de aeronáutica y espacio del País Vasco (Hegan): la junta directiva está formado por 11 hombres y 1 mujer.

Cabe destacar que los puestos de responsabilidad ocupados por las mujeres en sindicatos, asociaciones u otros organismos suelen ser cargos relacionados con la comunicación, tesorería o como secretarías de junta. Los puestos de presidencia, vicepresidencia o secretaría general son ocupados exclusivamente por hombres, ya que son estos los que normalmente ocupan esos mismos cargos en las empresas relacionadas con el transporte o la logística a las cuales acogen este tipo de organizaciones.

Para disponer de unos **patrones de movilidad equitativos y participativos**, tal y como propone Colectiu 6 (2021)³⁰ es necesario implementar actuaciones como:

- La puesta en marcha de mecanismos legales y normativos de promoción de las mujeres en el sistema de movilidad, a través de planes de igualdad en las empresas operadoras de transporte, acciones positivas en la contratación, condiciones laborales y salariales en igualdad de condiciones, permisos de maternidad y paternidad y de cuidados a otras personas dependientes. Pero también implica adaptar las infraestructuras y los equipamientos de trabajo para que responda a las necesidades de las mujeres.
- El incremento de mujeres en posiciones de poder y decisión en los organismos de movilidad y transporte, garantizando la paridad a través de acciones positivas, de la revisión de horarios y revisando las dinámicas de reuniones para que incorporen una perspectiva de género y eviten dinámicas de mansplaining.
- Incrementando la participación activa de las mujeres usuarias y organizaciones de mujeres en órganos consultivos, garantizando la paridad y la diversidad, revisando los horarios y espacios de reunión para que se acomoden a sus necesidades y visibilizando y valorando el conocimiento de las mujeres.

³⁰ Cooperativa de urbanistas, arquitectas y sociólogas feministas que trabajan desde hace más de 15 años repensando los espacios domésticos, comunitarios y públicos desde una perspectiva de género interseccional, a través de la participación y acción comunitaria, y con el objetivo de poner las necesidades de las personas en el centro de las decisiones

Fomentar la participación de las mujeres es especialmente clave en las fases diagnósticas y de planificación de la movilidad, para lo que pueden ser útiles diversas herramientas que se basan en la participación comunitaria y la adopción de la perspectiva de género interseccional, para recoger la experiencia cotidiana de las personas usuarias, expertas de sus territorios. Entre estas herramientas posibles destacan: los cuestionarios de movilidad con perspectiva de género; la observación participante; las caminatas exploratorias; los mapas de movilidad, etc.

2.4. INCIDENCIA DE LAS NORMAS SOCIALES Y VALORES

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 unos y otras 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.

La falta de corresponsabilidad de los hombres en las **tareas del hogar**, el desarrollo insuficiente de los servicios sociocomunitarios y de apoyo al cuidado de las personas y la ausencia de una mayor implicación de las empresas en la necesaria tarea de la reproducción social, condiciona la organización del tiempo de las mujeres. Por su parte, el acceso a los medios de transporte condiciona las oportunidades de las mujeres a moverse en el espacio: éstas han de realizar una serie de actividades diarias en las que la rapidez, la puntualidad de los medios utilizados y, sobre todo, la coordinación son elementos claves para conseguir dar una respuesta satisfactoria a las mismas. Es por ello que el tiempo se convierte en el recurso más apreciado para muchas mujeres.

Si bien el coche parece ser un medio que responde adecuadamente a las necesidades de la movilidad de las mujeres: enorme flexibilidad, posibilidad de llevar y traer a terceros, capacidad para transportar objetos y compras y percepción de seguridad cuando se viaja de noche; sin embargo, la tendencia de los hombres a monopolizar el uso del vehículo familiar como medio de transporte propio no hace sino aumentar la dependencia de las mujeres del transporte público o no motorizado.

Sin embargo, el **transporte público** no siempre responde de manera adecuada a las necesidades de aquellas personas que han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar y realizan complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello que éstas demandan una planificación del transporte que permita desplazamientos rápidos mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad). Pero también las mujeres lógicamente desean sentirse cómodas en el uso del transporte, lo que viene condicionado en muchas ocasiones por el hecho de que tienen que portar carritos de bebé, bultos de la compra, silla de ruedas, etc. 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. Una correcta planificación del transporte que permita responder adecuadamente a las tareas de la reproducción con la mayor fiabilidad posible es una apuesta fundamental para lograr transversalizar la perspectiva de género al transporte.

La mayor **sensación de inseguridad** que con carácter general tienen las mujeres tiene también incidencia en su movilidad. Una parte de esta inseguridad tiene su origen en la construcción social de los géneros, en función de la cual a sexos diferentes se les asigna trabajos, capacidades o modelos de libertad específicos que hacen que, en buena medida, a las mujeres se las considere como el "sexo débil", como potenciales víctimas que deben ser protegidas por "hombres fuertes y valientes".

No cabe duda que garantizar el acceso de las mujeres a determinadas infraestructuras del transporte considerados como "puntos negros" en términos de seguridad (pasos inferiores, túneles, pasos subterráneos, etc.) constituye uno de los pilares básicos para ayudar a dotar a las mujeres de una mayor **perción de seguridad** en sus desplazamientos urbanos. Por lo tanto, movilidad y planificación urbana han de colaborar estableciendo estrategias y actuaciones conjuntas capaces de ayudar a generar espacios urbanos seguros para toda su ciudadanía, teniendo en cuenta que la simple presencia de personas caminando por la calle mejoran la "seguridad pasiva" del espacio público en aras de fomentar al mismo tiempo una mayor de percepción de seguridad y con ello la libertad de desplazamientos de las personas. La falta de esta libertad, no solamente restringe o limita por ejemplo determinadas desplazamientos, especialmente las nocturnas ya sea por motivos de ocio o de trabajo, sino que al mismo tiempo condiciona el uso de determinados espacios urbanos por parte de las mujeres, provocando que el sentimiento de pertenencia sea menor y en consecuencia también lo sea su participación social 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

Pero el camino hacia una movilidad libre para las mujeres no solamente supone atajar el problema desde la mera actuación sobre las infraestructuras urbanas en su dimensión física. Abordar la movilidad desde una perspectiva de género supone entender que existen múltiples percepciones de seguridad, tantas como personas habitan las ciudades. La manera en que cada mujer percibe la seguridad está condicionada por los diferentes tipos de violencia que las mujeres pueden experimentar en función de su sexo, edad, origen, etc. Para poder atacar el problema de la seguridad y la accesibilidad de las infraestructuras es necesario que todas las acciones referidas a la movilidad y transporte urbano estén basadas en un análisis integral tanto de aspectos físicos, como sociales y funcionales que marcan la percepción de seguridad y en consecuencia la libertad de desplazamientos de las mujeres.

El escaso **reconocimiento social** que las tareas reproductivas tienen en la sociedad sin duda tiene sus consecuencias en la falta de consideración de las necesidades que van asociadas a dichas tareas. Tener en cuenta esta situación significa darle valor social a esa actividad, hacerla más visible y favorecer las condiciones de transporte en lo relativo a su organización, rutas, periodicidad, accesibilidad, etc.

La tradicional visión basada en la consideración del ciudadano o ciudadana tipo como un **modelo más cercano al prototipo masculino** ha propiciado el diseño y la gestión de los sistemas de transportes sin considerar el diferente uso y necesidad que hombres y mujeres tienen de los mismos. Esta planificación del transporte y la movilidad según el patrón de desplazamiento masculino basado principalmente en viajes de ida y vuelta por motivos laborales, no se corresponde con el realizado por las mujeres, que además de los desplazamientos por trabajo, han de realizarlos por cuestiones correspondientes a la función reproductiva así como a la función de atención y cuidado de sus miembros familiares que socialmente se ha descargado en ellas casi en exclusividad.

Por lo tanto, la organización del transporte según un sistema que privilegia los desplazamientos lineales de tipo pendular, típicos de un patrón de desplazamiento masculino, no satisface las pautas de movilidad de las personas que se ocupan de las distintas necesidades de la vida cotidiana que realizan un mayor número de desplazamientos de corta duración. La conciliación de la vida laboral, personal y familiar en un entorno urbano que no ha tenido en cuenta la necesidad de aproximar ambas esferas, de realizar viajes encadenados utilizando un sistema que privilegia los desplazamientos lineales centro-periferia y de realizar tareas de acompañamiento con un sistema de transporte que desconoce y desatiende estas necesidades, supone una carrera de obstáculos cotidiana que tienen que salvar muchas mujeres.

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 (conductor de camión, autobús o metro, mecánicos, operarios de ferrocarril, interventores, trabajadores en la construcción de infraestructuras, etc.), asociadas a ideas distorsionadas como, por ejemplo, la fuerza física en realidad no necesaria, a la supuesta poca habilidad en la conducción de las mujeres, la supuesta peligrosidad del sector, el tratarse de trabajos aparentemente incompatibles con el rol de cuidadoras; lo que ha ido relegando en el sector a las mujeres únicamente a tareas administrativas o de atención al cliente.

Esta división entre un terreno masculino y otro femenino origina un sector con una imagen muy estereotipada que dificulta la incorporación profesional de las mujeres al mismo por las supuestas barreras que se interponen y la falta de elementos atractivos para ellas. El hecho de que en determinados puestos de trabajo la presencia de las mujeres sea minoritaria acentúa más si cabe la atención y la crítica que sobre su comportamiento en el trabajo se hace sobre ellas, sintiéndose a prueba continuamente y fomentando sus dificultades en el sector.

Por otro lado, en la línea de lo planteado, muchas mujeres debido a las mayores **responsabilidades familiares** que asumen ven limitadas en muchos casos sus posibilidades de acceso a puestos de trabajo a jornada completa o bien a aquellos con jornadas con horarios no convencionales típicos del sector del transporte (conductoras, mantenimiento de infraestructuras, operarias, etc.). Estas dificultades de conciliación dificultan más si cabe la incorporación de las mujeres a un sector empresarial poco acostumbrado a considerar medidas de conciliación por la escasa presencia de mujeres en sus plantillas, así como poco dado a promover la igualdad a nivel interno.

Por tanto, a la hora de adoptar medidas de actuación, ha de tenerse en cuenta que incorporar la perspectiva de género de manera transversal en las políticas del transporte significa incorporar de una manera más decidida y obligada las **necesidades y sugerencias de las mujeres** como máximas usuarias del transporte. Para ello, los distintos estudios o encuestas sobre la movilidad han de visibilizar y dar la importancia que tienen en la vida cotidiana a los trabajos de la esfera reproductiva. Éstos han de reflejar con mayor precisión la variedad de motivos de viaje asociados a las tareas domésticas y cuidados. Sólo de esta manera será posible realizar una gestión de los sistemas de transporte que no estén únicamente organizados en base a los movimientos a los “lugares de trabajo”.

Pero el análisis y la valoración de los datos recogidos a nivel estadístico no son suficientes para conocer la movilidad de las mujeres. Incorporar la experiencia que como “usuarias” tienen las mujeres en el uso del transporte mediante la **participación** de las mismas en los grupos de trabajo o talleres simultáneos a los procesos de planificación, se antoja una herramienta clave para las y los responsables públicos.

En este sentido, adoptar una mirada de género respecto a la movilidad, permite tener en cuenta la **diversidad social** y dar respuesta a al diferentes necesidades y expectativas de la ciudadanía. Así, se recomienda, en el marco de aplicación de la Agenda Urbana Bultzatu 2050, (de Gregorio, 2019) actuar a través de medidas integradas en un conjunto de ámbitos que atiendan, entre otras, la movilidad peatonal, la movilidad ciclista, la incentivación del uso del transporte público, la reducción de la velocidad del automóvil y la prohibición del tráfico de paso en ámbitos residenciales. Algunas de las medidas que se plantean son las siguientes: mejora de los recorridos peatonales para potenciar la marcha a pie; potenciación del uso de la bicicleta; potenciación y capilaridad del transporte público, etc.

Digitalización y tecnología están cada vez jugando un papel más decisivo en la planificación de los sistemas de transporte, de manera que su influencia en la movilidad parece tener cada vez más peso en las decisiones relativas a su gestión y uso. El acceso a las nuevas formas de movilidad que están surgiendo en los espacios urbanos (bicicletas compartidas, VMP, vehículos compartidos, etc.) requieren unas competencias básicas digitales que no todas las mujeres han ido adquiriendo en su itinerario personal en el

aprendizaje del uso de la tecnología y en otros casos han tenido dificultades para identificar dónde o cómo poder adquirirlas. Cómo de asequible y accesible sea esta movilidad basada en la conectividad, depende en muchas ocasiones del nivel de ingresos, educación o competencias de las personas usuarias de sus servicios, lo que sin duda puede suponer una discriminación para muchas mujeres alejadas del estereotipo de persona joven, con altos ingresos y competencias digitales a los que parecen estar enfocados.

Hoy en día, especialmente las mujeres más jóvenes, están demostrando un uso cada vez más extendido de **nuevos servicios de movilidad urbana** (bicicletas y vehículos compartida, vehículos turismos con conductor, etc.) lo que demuestra que cada vez más las mujeres se encuentran más cómodas utilizando este tipo de servicios digitales basados en aplicaciones móviles de cada vez mejor y más fácil acceso para todas las personas. Sin embargo, la tendencia en las ciudades a la presencia de nuevas formas de movilidad más compartidas, ecológicas y autónomas también está generando brechas de uso entre mujeres y hombres. Que las mujeres utilicen menos servicios de transporte compartido, en muchas ocasiones no parece ser causado porque su uso esté basado en lo digital, sino más bien porque estos servicios, al igual que los tradicionales, parecen no satisfacer las necesidades de movilidad que muchas mujeres tienen en su día a día, basadas en múltiples desplazamientos cortos, acompañadas en ocasiones de otras personas a su cuidado y/o bultos que desplazar con ellas. Estos nuevos servicios y modelos de negocios que están abanderando la nueva movilidad en las ciudades no deberían de ignorar el potencial discriminatorio que pueden llegar a suponer para determinados grupos de mujeres, especialmente mujeres mayores, con dificultades de movilidad, mujeres que únicamente cuentan con estudios primarios o mujeres inmigrantes o aquellas sin acceso directo a la tecnología y que cuentan con mayor vulnerabilidad económica. Es por ello, que la actual redefinición de la movilidad urbana debe plantearse si las formas de movilidad compartida o a demanda tienen en cuenta las necesidades de todos los grupos de población, especialmente las mujeres, o si por el contrario corren el riesgo de reforzar las brechas de género que los sistemas tradicionales de transporte han ido reforzando a lo largo de los años.

Cada vez cobra más fuerza en las ciudades una movilidad basada en objetivos de desarrollo sostenible, capaces de garantizar un transporte más ecológico y sostenible con el fin de garantizar espacios urbanos más habitables y accesibles para sus habitantes. En este objetivo, la perspectiva de género en el transporte no sólo supone una herramienta fundamental para reducir la desigualdad de género en la movilidad, sino también para sustentar y apoyar un desarrollo urbano más amigable y respetuoso con el medio ambiente, utilizando como punto de partida los patrones de movilidad más sostenibles que las mujeres practican y su mayor concienciación respecto al medio ambiente en comparación con los hombres.

Las mujeres no solamente utilizan menos el vehículo privado sino que además hacen más uso del transporte público y realizan más desplazamientos a pie, lo que supone que generan menos **emisiones contaminantes** fruto de sus desplazamientos. Las mujeres no solamente son más ecológicas por tener un uso más restringido del vehículo privado, sino que además tienen una actitud diferente frente a la movilidad, siendo más proclives a la reducción de los impactos ambientales de los viajes y más concienciadas para el desarrollo de comportamientos ecológicos.

Por último, **la responsabilidad de las autoridades** para conseguir una mayor **cultura de género** en materia de transporte y movilidad es otra pieza fundamental. Se trata de adoptar una serie 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 frente a su masculinización actual. Incorporar obligaciones en materia de igualdad de género en las empresas (especialmente las empresas privadas concesionarias de los servicios), realizar cursos de formación sobre igualdad a equipos directivos, auditorías de género en las empresas de transportes, fomentar políticas de conciliación para facilitar la incorporación de las mujeres al sector, campañas de concienciación, etc. En resumidas cuentas, se trata de promover activamente un cambio en las organizaciones y entidades responsables de la planificación y la gestión del sistema de transporte que propicie una mayor participación e inclusión de las mujeres.

El estudio concreto de la movilidad de las mujeres no significa excluir a los hombres. De lo que se trata es de visibilizar una realidad que hasta ahora estaba oculta y que, cuando se desvela, aporta una mayor riqueza y complejidad al análisis y permite acometer políticas de planificación más precisas y certeras.

En definitiva, se trata de que a través de la planificación de la movilidad y el transporte público se puede transformar el enfoque predominante y androcéntrico de las políticas de movilidad, que se ha centrado históricamente en la movilidad vinculada a los lugares de trabajo, y desviar la mirada para responder a la movilidad cotidiana en su complejidad, y diversidad de actividades, situando los cuidados en un lugar central también.

Los criterios de género que se deben tener en cuenta en la planificación de las infraestructuras de la movilidad cotidiana para ser abordados con perspectiva de género son: accesibilidad, diversidad; cotidianidad, seguridad, orientación a los cuidados, y participación.

2.5. MANDATOS ESPECÍFICOS EN MATERIA DE IGUALDAD

MANDATOS EN MATERIA DE IGUALDAD	ARTÍCULOS/NORMAS
Promover el crecimiento económico sostenible, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las personas.	Objetivo 8 Agenda Euskadi 2030. Contribución Vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	Objetivo 11 Agenda Euskadi 2030. Contribución Vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.	Objetivo 13 Agenda Euskadi 2030. Contribución Vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
Arbitrar 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 una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas.	Art.46.1 Ley 4/2005
Promover que en los órganos de dirección de las asociaciones y organizaciones profesionales, empresariales, de economía social, sindicales, políticas, culturales o de otra índole exista una presencia equilibrada de mujeres y hombres . A tal fin, entre otras actuaciones, podrán adecuar las subvenciones que les correspondan en función de la adopción de medidas que posibiliten un incremento de la presencia de mujeres en aquellos órganos de dirección en los que estén infrarrepresentadas.	Art.24.1 Ley 4/2005
Las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares , y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.	Art.31.1 LO. 3/2007

Tener en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.	Art.31.3 LO. 3/2007
Incrementar el número de instituciones públicas vascas que incluyen la variable sexo en sus estudios y estadísticas de forma transversal.	BG6.1 VII PIMH
Incrementar el número de instituciones públicas vascas que utilizan la variable sexo en la explotación y análisis de la información.	BG6.2 VII PIMH
Incrementar el número de estudios específicos sobre la situación de las mujeres y/o en materia de igualdad que incorporen un enfoque interseccional.	BG6.3 VII PIMH
Incorporar la perspectiva de género en planes sectoriales y transversales.	BG11 VII PIMH
Promover una representación equilibrada de mujeres y hombres en los órganos directivos y/o pluripersonales.	BG14 VII PIMH
Incorporar la perspectiva de género en los espacios de participación y consulta.	BG14 VII PIMH
Articulación de vías para que los movimientos de mujeres, sociales y ciudadanos tengan incidencia en el desarrollo de las políticas de igualdad.	BG 4.1 IV PFIMH Álava
Contemplar el análisis de género de las necesidades de movilidad de la población que vive en el medio rural, de la adaptación de los recursos públicos a esas necesidades y de la viabilidad de implementar las áreas de mejora identificadas, en el marco del futuro Plan Comarcal de Transporte	EM 1.5 IV PFIMH Álava
Asegurar la introducción de la perspectiva de género en la producción de información, estudios y estadísticas forales.	Objetivo 3.2 IV PFIMH Bizkaia
Asegurar una representación equilibrada en los órganos de representación y participación.	Objetivo 3.6 IV PFIMH Bizkaia
Incrementar el conocimiento y reducir las brechas de género entre mujeres y hombres en el entorno rural, en los tiempos dedicados al empleo remunerado, a los cuidados y la participación sociopolítica de las mujeres.	Objetivo 8.2 IV PFIMH Bizkaia
Incrementar el número de PTP y PGOU que contemplen medidas para responder a las necesidades y demandas de las mujeres.	Objetivo 9.1 IV PFIMH Bizkaia

Incrementar la adecuación de las opciones y características del sistema de movilidad del Territorio Histórico de Bizkaia a las necesidades de las mujeres.	Objetivo 9.2 IV PFIMH Bizkaia
Profundizar en la integración sistemática de la variable sexo en la generación, tratamiento y difusión de la información, avanzando en la creación o incorporación de indicadores tanto referidos a personas, como a procesos y procedimientos de integración de la perspectiva de género.	BG.00.5.1 III PFIMH Gipuzkoa
Revisar, a partir de la experiencia de los departamentos de la DFG, el procedimiento para la elaboración de informes previos de evaluación de impacto de género de la normativa.	BG.00.5.2 III PFIMH Gipuzkoa
Promover el empoderamiento de las mujeres a través de la estrategia de transversalidad de género de la DFG.	EM.00.8.2 III PFIMH Gipuzkoa
Incrementar la presencia de mujeres en puestos públicos de representación y/o decisión social y política.	EM.00.9.3 III PFIMH Gipuzkoa
Avanzar en la ruptura de roles y estereotipos que se asignen a mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida.	EC.00.10.2 III PFIMH Gipuzkoa
Avanzar en la reducción de la brecha salarial de género tanto en la DFG como en las organizaciones y empresas en Gipuzkoa.	EC.00.11.2 III PFIMH Gipuzkoa
Impulsar medidas que fomenten el acercamiento de las mujeres al mundo tecnológico, particularmente las jóvenes.	EC.00.12.3.2 III PFIMH Gipuzkoa
Proteger a los colectivos vulnerables.	Objetivo 1 Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020
Favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos.	Objetivo 5 Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020

NOTA: Además de los mandatos de igualdad específicos del ámbito del transporte y la movilidad, se han de consultar los mandatos que en materia de igualdad resultan de aplicación con carácter general a todos los sectores y que se pueden encontrar recopilados, en el [documento sobre aspectos jurídicos](#) que forman parte de los materiales de apoyo para la elaboración de Informes de impacto en función del género.

3. LEGISLACIÓN

ÁMBITO DE LA COMUNIDAD AUTONÓMICA DE EUSKADI

Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad de mujeres y hombres

VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE (PIMH)

IV Plan Foral para la igualdad de mujeres y hombres en Álava 2016-2020 (IV PFIMH Álava)

VI Plan Foral para la igualdad de mujeres y hombres en Bizkaia 2021-2024 (VI PFIMH Bizkaia)

III Plan Foral la Igualdad de Mujeres y Hombres 2020-2023. (III PFIMH Gipuzkoa)

Contribución vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

Agenda Urbana Bultzatu 2050

ÁMBITO ESTATAL

Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres

ÁMBITO INTERNACIONAL

Estrategia para la igualdad de género 2020-2025

Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, 2015

4. FUENTES DE DATOS

INDICADORES Y DATOS CLAVE	FUENTE	PERIOD.
<ul style="list-style-type: none"> Tiempo medio por participante por tipo de cuidados a personas del hogar, día y sexo. Tiempo medio por participante, actividad, día y sexo. Tiempo medio por participante por tipo de trabajo-formación, día y sexo. Tiempo medio por participante por tipo de trayecto, día y sexo. Tiempo medio por participante por tipo de trabajo doméstico, día y sexo. Tiempo medio por participante por tipo de trabajo doméstico, día y sexo. 	<u>Encuesta de Usos del Tiempo (2018).</u> EUSTAT	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Alumnado matriculado en Formación Profesional en la C.A. de Euskadi por grado y familia profesional, según territorio histórico y sexo (2019/2020). Alumnado matriculado en las universidades de la C.A. de Euskadi en estudios de grado por titulación, según territorio histórico y sexo (2019/2020). 	<u>Estadística de la Enseñanza.</u> EUSTAT	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Tasa de ocupación de la población de 16 años y más de la C.A de Euskadi por trimestre, según edad y sexo (%) Tasa de ocupación de la población de 16 años o más por número de hijos a su cargo y sexo (2021). Peso relativo del empleo femenino en la C. De Euskadi por rama de actividad (% sobre el empleo total). 	<u>Encuesta de población en relación con la actividad.</u> EUSTAT	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Renta personal media de la C.A de Euskadi por sexo y nivel de instrucción, según tipo de renta. 	<u>Estadística de Renta Personal y Familiar (2019).</u> EUSTAT	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Población ocupada de la C.A de Euskadi por tipo de jornada laboral según características sociodemográficas. Población ocupada de la C.A de Euskadi por horas dedicadas a actividades del trabajo doméstico, sociodemográficas. 	<u>Conciliación de la vida laboral, familiar y personal (2020).</u> EUSTAT	
<ul style="list-style-type: none"> Distribución de las personas conductoras implicadas en accidentes de tráfico en la C.A de Euskadi por grupo de edad según tipo de accidente y sexo 	<u>Estadísticas de Seguridad Vial (2019).</u> EUSTAT	
<ul style="list-style-type: none"> Establecimientos y personas empleadas en la C.A de Euskadi por sexo, sección de actividad (A21) según territorio. 	<u>Empleo por sectores económicos</u> EUSTAT	Anual

<ul style="list-style-type: none"> Personal ocupado en la industria de la C.A de Euskadi por sexo, actividad (A38) y Territorio Histórico (%) Personal ocupado de la construcción de la C.A de Euskadi por sexo y Territorio Histórico (%) 		
<ul style="list-style-type: none"> Población de 15 y más años de la C.A. de Euskadi usuaria de Internet por sexo, edad, nivel de estudios terminados y relación con la actividad, según Territorio Histórico (%). 2021 	<u>Población usuaria de Internet.</u> EUSTAT	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Población de 15 años o más de la C.A de Euskadi para no disponer de internet según sexo y Territorio Histórico 	<u>Población usuaria de Internet.</u> EUSTAT	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Distribución de los desplazamientos por sexo según modo de transporte. Desplazamiento por habitante según sexo Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y sexo. Distribución de los desplazamientos por género según motivo. Distribución de los desplazamientos por sexo según tipología de los desplazamientos. Desplazamientos según modo y sexo por grupos de edad (%), 	<u>Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2016.</u>	Cuatrienal
<ul style="list-style-type: none"> Formas de transporte utilizadas: Opción de transporte habitual. Formas de transporte utilizadas: Frecuencia de utilización de diferentes tipos de transporte. Formas de transporte utilizadas: Principalmente para qué se utiliza el transporte colectivo 	<u>Transporte y Movilidad (2015).</u>	Sin periodicidad
<ul style="list-style-type: none"> Personas ocupadas en el sector del transporte en Euskadi 2019 	<u>Panorámica del Transporte en Euskadi 2019 (OTEUS).</u>	Anual
<ul style="list-style-type: none"> Aspectos prioritarios en la elección del modo de transporte para las mujeres de Gipuzkoa. Distribución de trabajadores según su categoría profesional en empresas de transportes de Gipuzkoa. 	<u>La Igualdad de género en el sistema de transportes de Gipuzkoa³¹.</u>	Sin periodicidad
<ul style="list-style-type: none"> Ganancia media anual por trabajador por sexo y secciones de actividad 	<u>Encuesta Anual de Estructura Salarial (INE)</u>	Anual

³¹ Disponible para su consulta en el Centro de Documentación de Emakunde.

5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

ESTUDIOS E INFORMES

- Estudio de movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco, 2016.
- Panorámica del Transporte en Euskadi. Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS). Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte. Gobierno Vasco, 2019
- La igualdad de género en el sistema de transporte de Gipuzkoa³². Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer. Autoridad Territorial del transporte de Gipuzkoa (ATTG). 2010.
- Anuario Estadístico de accidentes de Tráfico. Euskadi 2020. Departamento de Seguridad. Gobierno Vasco 2021.
- Nuevos sistemas de movilidad personal y sus problemas asociados a la seguridad vial. Fundación Mapfre, 2019
- Movilidad y Género: Un análisis del transporte público a las necesidades de las mujeres en Gipuzkoa³³. Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial. Diputación Foral de Gipuzkoa, Farapi, 2007.
- Estereotipos de género y seguridad vial. Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad. Dirección de Tráfico. departamento de Seguridad. Gobierno Vasco, 2019.
- Integración de la perspectiva de género en el urbanismo del Bilbao Metropolitano. Ikerfel (Instituto de investigaciones de mercado y marketing estratégico) para la Diputación Foral de Bizkaia, 2017.
- Encuesta de movilidad en Vitoria-Gasteiz. Análisis de los Principales Resultados. Ikertalde para el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2019.
- Violencia machista contra las mujeres en la CAPV: percepción, incidencia y seguridad. Departamento de Interior, Justicia y Administración Pública, 2012.
- La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro. Closingap, 2019.
- Coste de oportunidad de la brecha de género digital. Closingap, 2020.
- Women and Transport: Guidance and Checklist. Scottish Goverment, 2002.
- Estudio prospectivo. El sector de automoción en España, SEPE, 2012.

³² Disponible para su consulta en el Centro de Documentación de Emakunde.

³³ Disponible para su consulta en el Centro de Documentación de Emakunde.

-
- [Transport Innovation for Sustainable Development. A Gender Perspective. The International Transport Forum, 2021.](#)
 - [Situación de las mujeres en el mercado laboral en Euskadi. Secretaría de Mujer de CCOO Euskadi, 2019. 2019](#)
 - [Informe de Evaluación previa del impacto en función del género EPIG](#)
 - [Economía y sociedad digitales en el País Vasco. Autores: Agustín Zubillaga Rego y Carla Peletier Espiga para el Instituto Vasco de Competitividad, 2019.](#)
 - [Datos sobre la violencia contra las mujeres en la CAE. Instituto Vasco de la Mujer \(EMAKUNDE\). Departamento de Igualdad, Justicia y políticas sociales, 2019](#)
 - [Where do we women feature in public transport?. Hanlon,Sharon. 1996](#)
 - [Movilidad sostenible y equidad, Llárraz Rodríguez, Imanol. 2006, Zerbitzuan, nº40, p.61-66](#)

MANUALES Y GUÍAS

- [Contribución Vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Gobierno Vasco](#)
- [Guía de urbanismo con perspectiva de género. Consejería de Política Social. Mujer e Inmigración. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Román, Marta y Velázquez, Isabela. 2008](#)
- [Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía Metodológica para la planificación del sistema de Movilidad y Transporte. Colectiu Punt 6, CAF, 2021](#)
- [Regeneración Urbana con Perspectiva de Género en el marco de la Agenda Urbana del País Vasco. Sonia de Gregorio, 2019.](#)

RECURSOS WEB

- [Instituto Vasco de Estadística \(EUSTAT\)](#)
- [Objetivos de desarrollo sostenibles. Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Gobierno de España.](#)
- [Clúster de la Automoción del País Vasco \(ACICAE\)](#)