



Informe de evaluación de impacto de género de la Ordenanza de Movilidad Sostenible

Órgano que lo emite: Negociado de Igualdad
Núm. Expediente 18170/2019
Asunto: Informe de evaluación del impacto de género de la Ordenanza de Movilidad Sostenible
Nombre documento: Informe evaluación impacto de género Ordenanza Movilidad

Rosana Pastor García, agente de igualdad del Negociado de Igualdad que suscribe, emite el siguiente informe

ANTECEDENTES

El presente informe responde a la solicitud del área de Movilidad del Ayuntamiento en fecha 1 de septiembre de 2020 de apoyo para realizar el Informe de Evaluación del Impacto de Género de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

CONTENIDO DEL INFORME

- I. Descripción general de la ordenanza
- II. Información y documentos facilitados por el Departamento responsable de la Ordenanza.
- III. Análisis de la pertinencia de género de la Ordenanza
- IV. Análisis de la situación
- V. Previsión de efectos sobre la igualdad
- VI. Valoración del impacto de género
- VII. Propuestas para mejorar la Ordenanza en términos de género

I. Descripción general del Reglamento

La Ordenanza de movilidad sostenible tiene por objeto desarrollar las competencias que tiene atribuidas el Ayuntamiento de Castelló de la Plana en materia de movilidad y seguridad vial sobre las vías urbanas y cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas y vehículos.

La Ordenanza tiene por objeto armonizar los distintos usos de la vía pública y los espacios urbanos prestando especial atención a personas peatonas y ciclistas, compatibilizando la necesaria fluidez del tráfico con el uso peatonal y ciclista de las calles, el transporte de personas, con la especial relevancia del transporte público, y la distribución de mercancías.



Así mismo, resulta necesario preservar y fomentar la seguridad vial y la prevención de accidentes y en concreto, establecer medidas de calmado de tráfico, y prestar especial atención a la protección del medio ambiente, a la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, con el fin de favorecer su integración social.

II. Información y documentos facilitados por el Departamento de Movilidad responsable de la Ordenanza

El SIO solicitó al área de Movilidad en fecha 11 de septiembre de 2020 la siguiente información para poder comenzar a realizar el análisis de género de la Ordenanza de Movilidad:

- Datos desagregados por sexo de las personas usuarias de los distintos transportes o medios de desplazamiento (autobuses, Tram, tren, coche, bici, andando y patinete).
- Rutas de transporte más utilizadas desagregadas por sexo y horarios. Diseño y tipos de rutas si son pendulares o lineales (centro-periferia) en el caso del transporte público esta información es fundamental ya que la una o la otra afectará de manera muy diferente a mujeres y hombres.
- Los kilómetros de ciclovías y por los barrios que transitan, etc,
- Encuesta o estudio que pudiera dar datos sobre la opinión y valoración de los servicios, el uso diferenciado del transporte, las causas que lo motivan para cada sexo y cuáles son las zonas que se recorren en la ciudad.
- Datos sobre la accesibilidad de los medios de transporte, pero también de las calles, iluminación y la seguridad, señalamiento ya que es un elemento fundamental en una movilidad pensada con perspectiva de género.
- Datos sobre personas ocupadas en el sector transporte, contrataciones que pueda realizar el ayuntamiento para dar esos servicios (bicicletas, autobuses urbanos, etc.).
- Pliegos donde se han incorporado cláusulas sociales de igualdad con acciones afirmativas para la contratación de mujeres en el sector en el cual están subrepresentadas, etc.
- Datos sobre exención de bonos transporte desagregados por sexo. Requisitos para otorgarlos a personas en exclusión, mujeres en situación de violencia de género, precios habituales etc..
- Memorias de las empresas contratadas para dar los servicios de movilidad.
- Plantillas de recogida de datos por parte del departamento que gestiona los servicios de movilidad.
- Informes del área o departamento sobre la movilidad en Castelló
- Estudios que desde el área se hayan realizado para conocer la situación de partida en este ámbito, etc
- Cualquier otra información que realice el departamento sobre el ámbito de la Ordenanza y que pueda ser interesante para hacer el análisis de género.

Información que se ha solicitado en repetidas ocasiones, pero dado el volumen de trabajo de área no les ha sido posible responder concretamente sobre ello. Por lo tanto la información que contiene este informe es general ya que no es posible realizar un análisis de género más profundo y de mayor calidad de la situación de hombres y mujeres de Castelló en referencia a la movilidad.

La información enviada por el área de Movilidad para poder conocer el contexto de la Ordenanza es la siguiente:



- Borrador Ordenanza reguladora de movilidad sostenible. (enviado el 15/12/2020)
- Plan de Movilidad Urbana sostenible. (enviado el 10/12/2020)
- El informe de reparto modal 2020. (enviado el 10/12/2020)

III. Análisis de la pertinencia de género de la Ordenanza

La Ordenanza propuesta será aplicable y tendrá un efecto en las personas de la ciudad en hombres y mujeres, ya que regula su movilidad y todo lo que ella conlleva. La movilidad se ha concebido tradicionalmente de forma homogénea para toda la ciudadanía desde parámetros androcéntricos. Es decir, la planificación de las políticas públicas en esta materia se han hecho tomando como referencia las vivencias e intereses de los hombres y por ello, obviando las necesidades y requerimientos específicos de las mujeres y los hábitos diferenciados que cada quien tiene por la división sexual del trabajo y las responsabilidades socialmente asignadas según los roles de género.

La Ordenanza afecta a las mujeres y los hombres de Castelló en distintos ámbitos:

- Al acceso a la movilidad, y uso de los servicios y recursos para ella.
- A la participación en los procesos de toma de decisiones
- A la reproducción o superación de estereotipos y roles de género

Por ello tiene un impacto en la situación social o en la posición de las mujeres y los hombres de la ciudad de Castelló. Aplicando la supuesta neutralidad de las decisiones en materia de movilidad se estará contribuyendo a perpetuar la desigualdad de género de las mujeres y a mantener su discriminación.

IV. Análisis de la situación

La Ordenanza regula las normas generales de circulación y seguridad vial; la señalización; las infraestructuras para el tráfico; la circulación de vehículos pesados, motocicletas, ciclomotores, bicicletas, vehículos de movilidad personal; viandantes, zonas peatonales, zonas de bajas emisiones y calles residenciales; distribución urbana de mercancías, restricción de vehículos, espacios destinados a carga y descarga, transporte de mercancías peligrosas; transporte y otros servicios; personas con movilidad reducida; paradas y estacionamientos; usos temporales y actividades de la vía pública, y las medidas provisionales y sanciones.

La movilidad es una de las actividades humanas que mayor impacto tiene en el entorno y, por ello, debe ser regulada teniendo en cuenta su sostenibilidad y el equilibrio entre tres polos, las necesidades económicas, las medioambientales y las sociales. En este sentido las mujeres como grupo social tienen un menor acceso a los medios de transporte que los hombres, aunque son las que utilizan los medios de transporte más sostenibles como son los públicos y colectivos, por eso es importante que las políticas públicas de movilidad tengan en cuenta una perspectiva de género.



Mercado laboral

Según la Encuesta de Población Activa (EPA) de 2019 el 53% de las mujeres y el 64% de los hombres conformaban la población activa española. La tasa de paro femenino se situó en 16% y la masculina en 12,87%.

Las múltiples brechas de género persisten en el mercado laboral en la Comunitat Valenciana según datos de 2018¹:

- Hay más mujeres en edad de trabajar (51,1%) que hombres (48,9%). Pero la cifra de hombres ocupados (54,2%, 1.140.500) supera a la de las mujeres que trabajan remuneradamente (922.100). De tal forma que la tasa de actividad femenina (52%) es menor que la masculina (64,4%), al igual que la tasa de empleo (43,5% y 56,3% respectivamente). Correlativamente la tasa de inactividad de las mujeres es mayor (47,9%) que la de los hombres (35,6%).
- Los empleos de las mujeres son más precarios, presentan una mayor tasa de parcialidad (26,3% frente al 7,3% masculina) y también mayor tasa de desempleo (16,3% frente al 12,5% de los hombres).
- El 52,4% del desempleo en el País Valencià tiene rostro de mujer. Además, de las 180.200 desempleadas, el 7,3% son mujeres que buscan su primer empleo.
- La tasa de salarización femenina también es mayor (86,6%) que la masculina (79,6%). De las 922.100 ocupadas, sólo el 13,4% de las valencianas son autónomas. En el caso de Castelló son el 13,5% las mujeres autónomas frente al 23,8% de los hombres.

En definitiva, la relación de mujeres valencianas con el mercado de trabajo se caracteriza fundamentalmente por una menor tasa de actividad y de empleo que los hombres, así como una mayor tasa de parcialidad, inactividad y desempleo.

Según datos del mercado laboral de junio 2020² el desempleo registrado por el SEPE en Castelló es de 16.980 personas, de las cuales el 41,8% corresponde a hombres y el 58,2% a mujeres. Lo cual confirma los datos a nivel autonómico y del estado español que indican el aumento de la brecha con mayor incidencia del desempleo femenino. Si tomamos en cuenta el sector de actividad de servicios, el paro se sitúa en 11.109 personas, habiendo aumentado respecto al año anterior un 21,2% estimando que puede ser debido a la situación de COVID-19.

Usos del tiempo

Las mujeres presentan mayor tasa de inactividad por cuidado que los hombres en todas las franjas de edad y a partir de los 45 años las diferencias se acentúan aún más. La distribución interna de las tareas del hogar es desigual, las mujeres se dedican en mayor medida a las tareas rutinarias de cuidado y de cuidado infantil que los hombres, que dedican más tiempo a actividades no rutinarias.

Por lo tanto de acuerdo a los estudios generales, las mujeres de Castelló con menos recursos utilizarán el autobús más que los hombres y sus desplazamientos serán más variados por sus responsabilidades familiares.

Según datos de la encuesta realizada por el SIO en Castelló a finales de 2020 sobre corresponsabilidad y violencia de género, en los hogares con hijas e hijos la implicación de las parejas hombres es más elevada que en las que no hay menores. La ayuda externa, está -y estuvo durante el confinamiento- especialmente en los hogares de mujeres

1 <https://www.pv.ccoo.es/b8795af5004604e474be602bd1f52914000053.pdf>

2 <http://portalestadistico.com/municipioencifras/?pn=castello&pc=NBH91&idp=1&idpl=100&idioma=>





mayores de 65 años. Las mujeres encuestadas realizan en mayor medida las tareas de cuidados que sus parejas, tanto durante como antes del confinamiento. Durante el confinamiento las mujeres asumieron en mayor medida la tarea de limpieza que dejaron de realizar las personas de ayuda externa. La única tarea que las mujeres realizaron menos que antes del confinamiento fue hacer la compra. El segmento de edad que menos tareas del hogar realiza son las parejas en el tramo de edad de 16 a 27 años.

Movilidad

La movilidad no es 'neutra al género'. Hombres y mujeres tenemos diferentes roles socioeconómicos y responsabilidades, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte y movilidad. Sin embargo, no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas por género entre hombres y mujeres, en particular en las zonas urbanas. La planificación del transporte y la movilidad en las ciudades no ha abordado sistemáticamente estas diferencias.

La capacidad de desplazarse y de utilizar el transporte público es diferente según el sexo, la edad, el estado civil o el número de hijas o hijos y el nivel de estudios, la renta, lugar de residencia o el grupo étnico al que se pertenece. Las políticas de movilidad deben considerar a las personas, pero también a sus características demográficas y socioeconómicas.

Lláráz explica que las pautas diferenciales de la movilidad entre hombres y mujeres pueden ser concentradas en tres grandes grupos:

1. En términos generales la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socio-económico que desempeñan. En la mayoría de los hogares son las mujeres las que se siguen ocupando de los cuidados y el trabajo doméstico. Algunas mujeres enlazan con la doble jornada, al trabajar también fuera de casa. Presentando por tanto pautas de movilidad más complicadas y dificultades para compaginar los horarios de los transportes públicos. Las mujeres por tanto necesitan espacios multifuncionales para lograr el equilibrio de sus realidades cotidianas multitarea. Las mujeres dependen más de la calidad del transporte público para su vida diaria.

2. El segundo grupo de factores es el que tiene que ver con la gestión del territorio y la accesibilidad, con el grado de dificultad para llegar a un lugar en términos de distancia y tiempo empleado en el desplazamiento. La accesibilidad está determinada por tres factores:

- La ubicación de los hitos que configuran el itinerario que se quiere realizar.
- Las vías de comunicación existentes entre ellos.
- Los medios de transporte disponibles para esos trayectos.

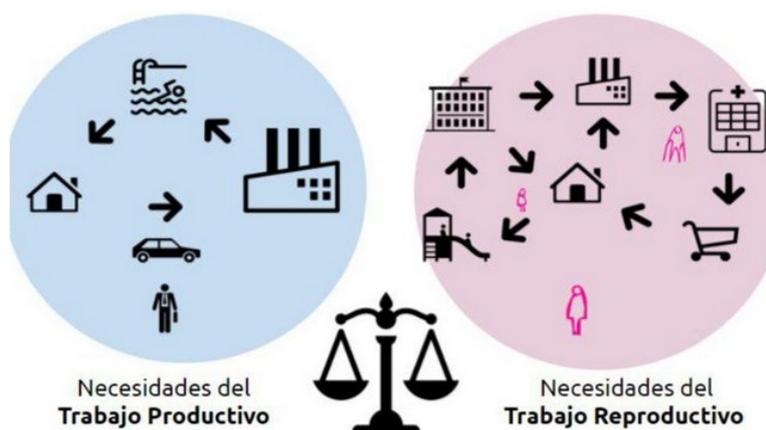
3. La seguridad es otro elemento clave para entender la movilidad de las mujeres. La mayor o menor seguridad de un lugar depende en buena medida de su diseño.

Los estudios muestran que en los desplazamientos de los hombres predomina de forma abrumadora los motivos relacionados con el empleo, seguidos por el ocio y el deporte. Mientras que las mujeres, a los desplazamientos laborales, se suman los realizados para la compra cotidiana, acompañamiento a personas dependientes, gestiones administrativas y tareas de cuidado. Ellas encadenan varios viajes en el espacio urbano y ellos suelen hacer un ida y vuelta.



Dadas las responsabilidades familiares que realizan mayoritariamente aún las mujeres, para que puedan compaginar el trabajo y la vida familiar es necesario que el transporte público sea accesible, rápido, seguro y cómodo. Ya que de ello dependerá en muchos casos las posibilidades laborales de las mujeres para poder hacer frente a todas sus responsabilidades.

Las mujeres tienen patrones de movilidad distintos a los de los hombres, que son caracterizados por la cadena de tareas que se ve claramente en la imagen siguiente:



Así las mujeres respecto a los hombres se desplazan más a pie y en transporte público, tienen menos acceso al coche, menos permisos de conducir y conducen menos, aunque viajan en coche con mayor frecuencia como pasajeras, se desplazan menos al trabajo y más por compras y tareas asociadas al cuidado, tienden a vivir más cerca de su lugar de trabajo y en sus desplazamientos a menudo combinan varios modos de transporte, realizan más desplazamientos con niñas y niños o cargadas y viajan más fuera del horario punta. Como las mujeres son más dependientes del transporte público se las considera en la bibliografía como “usuarias cautivas” del mismo.

Castelló de la Plana según los datos del 2018 que se encuentran en la web de gobierno abierto del Ayuntamiento³ tiene una población en 2019 de 171.728 personas de las cuales el 51,4% son mujeres (88.656) y el 48,4% hombres (83.072). El 16% de la población de Castelló es extranjera (no indican datos desagregados por sexo).

Desde el Servicio de Igualdad de Oportunidades (SIO) desde el año 2018 se han gestionado solicitando al área de Movilidad del Ayuntamiento los bonos de transporte de autobús gratuitos de las mujeres y sus hijos e hijas en situación de violencia de género que utilizan los recursos residenciales de la ciudad, como son el centro de recuperación integral para mujeres en situación de violencia de género y las viviendas tuteladas para mujeres en situación de violencia de género.

	2018	2019	2020
Mujeres	8	6	11
Niñas	3	4	4
Niños	1	4	5

3 Datos tomados de la web <http://portalestadistico.com/municipioencifras/pn=castello&pc=NBH91&idp=1&idpl=100&idioma=>



Seguridad

Del estudio de la concentración de accidentes en tramos de vías de la ciudad, se detecta que la mayor concentración se produce en las principales arterias de la ciudad. En el Plan Integral de Movilidad Sostenible de la ciudad de Castelló indican que en los años 2014 y 2015, del total de víctimas de accidentes de tráfico registradas en Castelló el 58,0% fueron hombres y el 42,0% fueron mujeres. Sin embargo, en el caso de los heridos graves y muertos, los porcentajes varían siendo el 70% hombre y el 30 % mujer. En el caso de personas peatonas, la tendencia de las víctimas por atropello muestra unos porcentajes significativamente superiores en las mujeres con un 56%, frente a un 44% para el caso de los hombres. Por eso la incorporación de reducciones de velocidad en las zonas urbanas incidirá de manera significativa en la seguridad de las personas.

En el mismo Plan también indican que en el año 2006 se produjeron 1.899 accidentes en la zona urbana de Castelló, en los cuales se vieron implicados 2.383 vehículos. Existe una notable diferencia entre el sexo de quien conduce y su implicación en un accidente, ya que en el 80% de los accidentes fueron varones los conductores implicados y sólo en el 20% mujeres. La franja de edad en la que más conductores han sufrido accidentes va desde los 23 años hasta los 45.

Algunos de los factores que generan mayor sensación de peligro para la movilidad y en el uso del transporte son las paradas de autobús en zonas oscuras y aisladas o las estaciones de tren solitarias; la falta de vigilancia y atención en autobuses o trenes por parte de quien trabaja en ellas; la distancia entre el transporte público y la vivienda; los largos pasillos en los intercambiadores o entre el vagón de tren y el acceso a la calle o el riesgo de sufrir un abuso y acoso sexual.

El androcéntrismo imperante en nuestra sociedad, hace que habitualmente exista una ceguera de género al tomar decisiones públicas, ya que la referencia es el colectivo masculino, sin responsabilidades familiares, con un rol proveedor y público que marca la norma. Según ese modelo androcéntrico se explican los funcionamientos espaciales dentro de la ciudad y se presenta el espacio urbano como resultado de una sociedad sin diferenciación de género, amparado en una falsa neutralidad, como si hombres y mujeres utilizáramos de manera similar el transporte público.

Uso de la bicicleta

Según el Informe de seguimiento del Plan de Movilidad Urbana de Castelló la distribución del uso del servicio BICICAS por sexos muestra una diferencia de uso en función del sexo, ya que, hasta la fecha, más del 60% de los viajes son realizados por varones mientras que los desplazamientos realizados por mujeres son inferiores al 40%. Como aspecto positivo, indicar que el diferencial se ha reducido un 4% en relación al

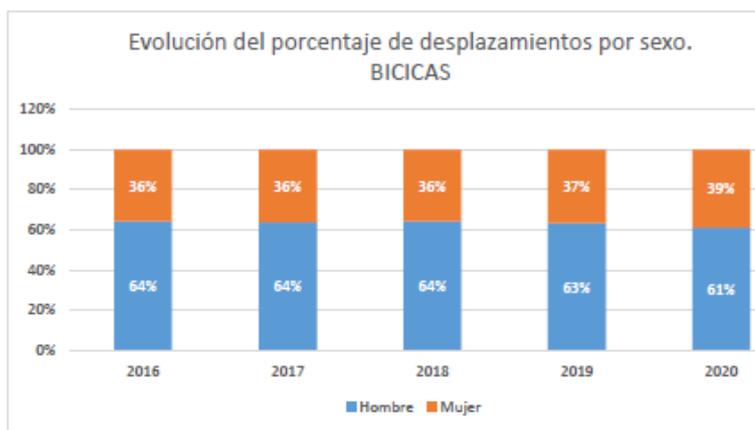


Ilustración 23. Distribución del uso del servicio BICICAS por sexos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de BICICAS.



curso pasado. Los resultados confirman un mayor uso del servicio por hombres que por mujeres.

La distribución del uso de este servicio por sexos para cada uno de los años desde 2016 ha sido la siguiente:

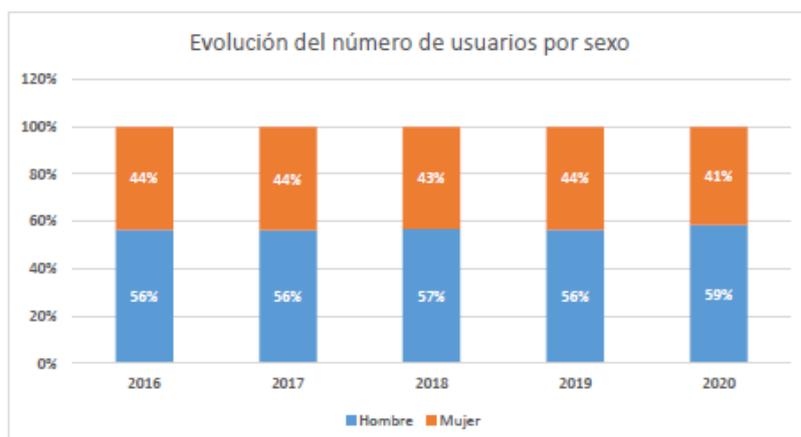


Ilustración 24. Distribución de los usuarios del servicio BICICAS por sexos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de BICICAS.

Discapacidad

Según el Plan Integral de Movilidad Sostenible de la ciudad de Castelló los datos de población que aparecen en la web del Ayuntamiento de Castellón (www.castello.es) indican que el 14% de la población es mayor de 65 años (Unas 24.463 personas). Cuando consideras que un 32% de la población española de personas de 65 y más años tiene alguna discapacidad, se indica que hay alrededor de 8.100 personas en Castelló con alguna discapacidad.

Tomando los datos que aparecen en el Plan Integral de Movilidad Sostenible de la ciudad de Castelló, la discapacidad está asociada estrechamente con la edad y también con el género. Las personas con discapacidad tienen una edad media más elevada que el resto de la población: 62,7 años contra 36,4. De hecho, la mayor parte de las personas con discapacidad son personas de edad (65 y más años: 2.072.652 personas afectadas, 1.338.843 mujeres y 733.809 hombres). Las personas mayores suponen un 58,8% de todos los que declaran encontrarse en esa situación; un 23,1% son adultos/as maduros/as de 45- 64 años (818.213, de los que 438.561 son mujeres), y el resto (18,1%) adultos/as, jóvenes y niños/as de corta edad. Y el 58,3% de las personas con discapacidad son mujeres.

En las edades infantiles y juveniles las tasas de discapacidad se sitúan en torno al 2% de la población; crecen algo entre los/as adultos/as jóvenes de 20-44 años (3,1%), y alcanzan el 9,4% en las edades maduras. En el conjunto de mayores la discapacidad afecta ya a casi uno/a de cada tres (32,2%), y dos de cada tres entre las personas de 85 y más años (63,6%).

Las discapacidades más frecuentes entre la población española son las referidas a la movilidad. Los problemas de movilidad limitan el espacio vivido. Los problemas relativos a las funciones visuales y auditivas se presentan fundamentalmente entre las personas mayores: más del 69% de todas con este tipo de problemas.



V. Previsión de efectos sobre la igualdad

La socialización diferenciada que recibimos hombres y mujeres basada en roles de género atribuidos a cada sexo, conlleva unas desigualdades para las mujeres en términos de acceso a recursos (trabajo, dinero, poder, salud, bienestar, seguridad, conocimiento, movilidad, tiempo...) y al ejercicio de los derechos. Por tanto la Ordenanza tendrá un impacto de género pues causará efectos distintos según el sexo, los roles, la posición y la situación social, económica, laboral de mujeres y hombres.

Teniendo en cuenta las cifras de participación en el mercado laboral podemos suponer que la Ordenanza tendrá un impacto diferente para mujeres y para hombres, ya que son las mujeres las que tienen mayor desempleo, salarios más bajos y por tanto están en una situación de pobreza mayor, está falta de recursos económicos, unido a sus responsabilidades tradicionales en el cuidado y el trabajo doméstico hace que sean las que utilicen en mayor medida que los hombres el transporte público y su movilidad a pie se vea condicionada por las infraestructuras y la seguridad vial que regula la Ordenanza.

El **lenguaje** es un agente de socialización de género, que transmite el conjunto de actitudes y comportamientos que mantienen en situación de inferioridad y subordinación al sexo femenino, presente en todas y cada una de las manifestaciones de la vida social y en todos los ámbitos de las relaciones humanas. Lo que no se nombra no existe, la utilización del generico masculino implica que a través del lenguaje se mantiene el androcentrismo, es decir, considerar a los hombres como sujetos de referencia y a las mujeres como seres dependientes y subordinados a ellos.

El 28 de noviembre de 2019 se aprobó por el Pleno Municipal el **III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de Mujeres y Hombres**⁴, dicho Plan cuenta con medidas específicas para que todos los departamentos recojan los datos desagregados por sexo e incluyan la perspectiva de género en la comunicación interna y externa del Ayuntamiento. Para ello deberán garantizar el uso de lenguaje y comunicación inclusiva en los documentos internos y en aquellos que emanan hacia la ciudadanía.

El Ayuntamiento cuenta con dos **instrucciones del 2016** para la utilización del lenguaje inclusivo por parte de todos los departamentos y para la recogida de datos desagregados por sexo. Para aplicar la normativa en toda su integralidad en el caso de la aplicación del lenguaje inclusivo sería necesario revisar el texto de la ordenanza ya que se repite en algunos casos la utilización del generico masculino, de ese modo se podría evitar el impacto negativo en la representación simbólica de las mujeres.

En el **III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de Mujeres y Hombres** el Negociado de Movilidad Urbana tiene comprometidas cuatro medidas en el área 4 de Barrios habitables e inclusivos, dentro del objetivo 1: Adaptar el transporte público a las necesidades de las mujeres que son las que lo utilizan con mayor frecuencia:

Medida 4.1.1. Analizar el uso de préstamos del servicio de BICICAS, desagregando los datos por sexo y edad, e impulsar propuestas que permitan equilibrar el uso de mujeres y hombres.

Medida 4.1.2. Utilizar la parte posterior de los autobuses municipales durante un mes para visibilizar campañas contra las violencias machistas o sensibilización en igualdad

4 http://www.castello.es/SIO/III_PIO_19_23_val.pdf



de oportunidades de mujeres y hombres, durante cada una de las anualidades del Plan.

Medida 4.1.3. Gestionar tarjetas de autobús gratuitas para mujeres víctimas de violencia de género de los recursos residenciales de la ciudad.

Medida 4.1.4. Impulsar las paradas a demanda de los autobuses municipales por parte de las mujeres en el horario nocturno siguiendo las normas preestablecidas.

El Reglamento de transporte público urbano de autobús ya incorpora las medidas 4.1.3 y 4.1.4. Y en la práctica la medida 4.1.2 se ha venido aplicando para las campañas del 8 de marzo, Día Internacional de la Mujer, colaborando las áreas de movilidad e igualdad para su implementación.

Para conocer los efectos que todas las materias que regula la Ordenanza puede tener en la vida de las mujeres y los hombres es necesario contar con datos desagregados por sexo y conocer las necesidades de los hombres y las mujeres de Castelló. Para hacerlo posible se puede utilizar la realización de encuestas que incorporen el enfoque de género para que puedan ser visibilizadas las necesidades e intereses tanto de mujeres como de hombres, en todas las edades, de todas las zonas urbanas, con o sin discapacidad, etc.. Por eso es importante hacer hincapié en la **recogida de datos desagregados por sexo**, ya que sin ellos no podremos conocer qué tipo de movilidad usa la ciudadanía, cómo les afecta la seguridad vial y las infraestructuras, quiénes usan las bicicletas y en qué recorridos, quien usa el transporte público y cómo lo usan, siendo necesario no sólo contar con datos desagregados por sexo, sino realizar un análisis de género de los mismos y aplicar por tanto la instrucción del Ayuntamiento del 2016 para recoger información sobre la situación de mujeres y hombres en este caso respecto a la movilidad en general.

VI. Valoración del impacto de género:

Realizar análisis de género riguroso y adecuado precisan tener acceso a datos, información y documentación que involucren los temas que regula la Ordenanza de movilidad, y eso implica dedicar tiempo a realizarlo para mejorar la calidad de las decisiones que impliquen a la vida de las personas. La movilidad afecta de manera distinta a las mujeres que a los hombres porque el acceso a los recursos y el uso de los servicios como se ha planteado no es el mismo, es importante que esa premisa se tenga en cuenta no sólo en el texto de la Ordenanza, sino también a la hora de reglamentar todo lo que ella regula.

La Ordenanza tendrá un **impacto de género positivo**, ya que utiliza un lenguaje inclusivo, aunque habría que mejorarlo y aplicar las recomendaciones para ello e incluir otras recomendaciones para visibilizar el uso diferenciado que hombres y mujeres realizamos de los transportes públicos y de los transportes más sostenibles. .

VII. Propuestas para mejorar el Reglamento en términos de género.

Se proponen las siguientes actuaciones para mejorar la Ordenanza y que el impacto de la misma sea positivo:

1. La Ordenanza incorpora una única mención en referencia a que se incorpore la perspectiva de género en el capítulo de seguridad vial, página 16 en el artículo 11 sobre colectivos especialmente protegidos. Indica "Asimismo, se prestará especial atención a la perspectiva de género en las diferentes medidas que se adopten" Se propone modificar para indicar. "Asimismo, se prestará especial atención a *las necesidades diferenciadas que*





tienen mujeres y hombres por su uso de la movilidad y su situación de desigualdad social que aún persiste en nuestra sociedad”.

2. Se recomienda que teniendo en cuenta los datos presentados en el contexto, es necesario que se amplíe la incorporación de la perspectiva de género a todas las materias que regula la Ordenanza y no sólo que se indique en los colectivos especialmente protegidos. Para ello se propone incorporar los siguientes párrafos:

2.1. Página 12. **Artículo 1. Objeto**Asimismo, resulta necesario preservar y fomentar la seguridad vial y la prevención de accidentes, y en concreto, establecer medidas de calmado de tráfico, y prestar especial atención a la protección del medio ambiente, a la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, con el fin de favorecer su integración social. *“La movilidad es una de las actividades humanas que mayor impacto tienen en el entorno y que afecta de forma distinta a los hombres ya las mujeres por los roles que la división sexual del trabajo les ha impuesto, por ello se tendrá en cuenta la incorporación de la perspectiva de género en la aplicación de la Ordenanza y todas los ámbitos que regula”.*

2.2 Página 16 **Artículo 10. Plan Local de Seguridad Vial.** Al objeto de prevenir los accidentes, proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacios públicos, el órgano municipal competente aprobará con la periodicidad plurianual que se determine, a propuesta de la Sección de Movilidad Urbana, un Plan Local de Seguridad Vial, que potenciará la prevención de accidentes y la educación vial. *“Dicho Plan tendrá en cuenta para su diseño la incorporación de la perspectiva de género y los estudios y datos en referencia a la diferente movilidad que hombres y mujeres tenemos”.*

3. Se aprecia un esfuerzo por aplicar el lenguaje inclusivo, pero en el análisis se ha observado algunos aspectos a mejorar, por ejemplo en el uso de la palabra “peatón” página 10, que es masculino y no incluye al femenino, siendo necesario utilizar también “peatona”, o utilizar otras alternativas como “viandante” que sí incluye a ambos sexos o “personas peatonas”. Lo mismo ocurre con “agente” página 14, que aunque incluye a los dos sexos, al ponerle mayoritariamente el artículo en masculino “los o el agente” implica la invisibilización de las mujeres agentes. Por ello se recomienda su revisión y modificación para realmente aplicar la normativa municipal en todo el texto de la Ordenanza.

4. Se recomienda que se tengan en cuenta los datos de contexto indicados en el apartado de Análisis de la situación, a la hora de realizar la planificación de la movilidad y otros ámbitos que regula la Ordenanza, contemplando de manera activa las realidades tan distintas que hombres y mujeres tenemos en un mismo territorio y cómo las decisiones políticas implican impactos distintos desde el enfoque de género. El conocimiento del área de movilidad de los variados temas que regula la Ordenanza debería incorporar el análisis de género para potenciar las acciones que puedan mejorar la vida de las personas de la ciudad. La incorporación del enfoque de género es una herramienta fundamental para alcanzar la igualdad entre mujeres y hombres y para mejorar la calidad de los servicios públicos que brindamos. Desde el ayuntamiento se han realizado formaciones al respecto, por ello se invita a que, como ya ha sido el caso en la edición realizada en 2020, este año 2021 el personal del área se siga formando en igualdad de género y pueda así contribuir a implementar la transversalidad de género y romper con la falsa neutralidad de las acciones que realizamos.

(Documento firmado electrónicamente al margen)

