

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO

ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

1.- Justificación normativa

- **Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo**, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. Artículo 114.
- **Ley 18/2003, de 29 de diciembre**, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas. Artículo 139.1.
- **Ley 12/2007, de 26 de noviembre**, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. Artículo 6.
- **Decreto 275/2010, de 27 de abril**, por el que se regulan las Unidades de Igualdad de Género en la Administración de la Junta de Andalucía.
- **Decreto 17/2012, de 7 de febrero**, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.
- **Orden de 24 de noviembre de 1992, conjunta de la Consejería de Gobernación y de la Consejería de Asuntos Sociales**, sobre la eliminación del lenguaje sexista en los textos y documentos administrativos.

2.- Informe

El Estatuto de Autonomía para Andalucía, en su artículo 114, determina que en el procedimiento de elaboración de las leyes y disposiciones reglamentarias de la Comunidad Autónoma se tendrá en cuenta el impacto por razón de género del contenido de las mismas, estableciéndose así la necesidad de atender al impacto que las principales disposiciones generales emanadas de los poderes públicos de Andalucía tienen en la igualdad entre mujeres y hombres, atendiendo al principio de transversalidad de género, cuyo objetivo es integrar la perspectiva de género en todas las políticas y los programas generales de la Comunidad Autónoma.

En desarrollo de lo dispuesto en dicho artículo, la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, establece, en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas.

Mediante el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, se regula la elaboración de dicho informe como instrumento para garantizar la integración del principio de igualdad entre hombres y mujeres en el desarrollo de las competencias de los poderes públicos de Andalucía.

El Estatuto de Autonomía de Andalucía aprobado mediante Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, reconoce en su artículo 37 como principio rector de las políticas públicas, el derecho a la igualdad cuya materialización, según determina el artículo 40 del citado Estatuto, supondrá para los poderes públicos *“el impulso de la legislación pertinente, la garantía de una financiación suficiente y la eficacia de las actuaciones administrativas”*. Por otro lado, el artículo 73 del Estatuto atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de políticas de género, dentro del marco del artículo 149.1.1 CE.

Corresponde por lo tanto a la Administración adoptar en sus respectivas áreas de actuación, todas aquellas medidas que implementen políticas de igualdad, en este sentido, las políticas de movilidad conforman un eje primordial en la creación de un marco de igualdad, ya que la movilidad tiene repercusiones directas en múltiples ámbitos de la vida social y laboral de hombres y mujeres.

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros en Andalucía, recoge la idea de igualdad en su artículo 3 *“las Administraciones públicas promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad para las personas con movilidad reducida. A tal fin se promoverán los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y se potenciará la creación de sistemas de transporte que faciliten su acceso y disfrute por las ciudades, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación en el marco de un desarrollo sostenible”*.

Lo primero que surge a la hora de hablar de movilidad desde la perspectiva de género es conocer cómo han sido tomados los datos y qué o cómo se ha medido. No siempre los datos de movilidad se recogen o se analizan segregados por sexo. Faltan datos y muchas veces no se pueden elaborar series temporales o no hay estadísticas homogéneas para hacer comparaciones entre ciudades y países.

La falta de homogeneidad entre fuentes ha sido otro de los aspectos que dificultan realizar comparaciones. Independientemente de las especificidades de cada zona, que puede requerir preguntas específicas, sería interesante establecer unos criterios homogéneos para obtener información básica que sea comparable en el tiempo y en el espacio.

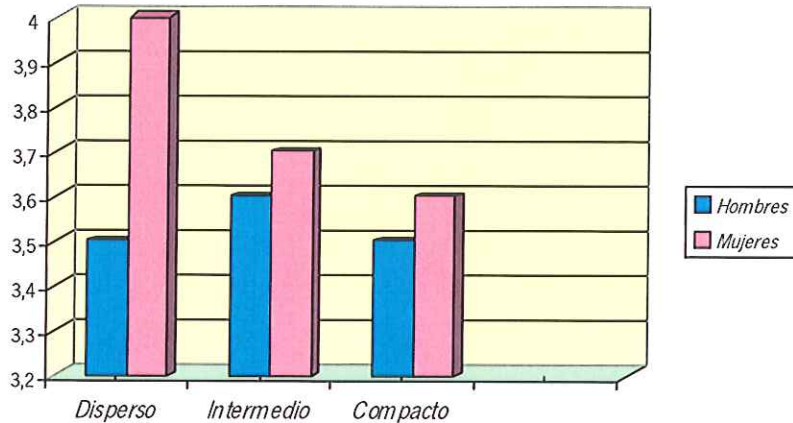
Otra cuestión es la invisibilidad de algunos viajes, aquellos que no salen en las estadísticas de la movilidad que, como se verá, están protagonizados mayoritariamente por mujeres. Un primer dato, como es el número de viajes realizados por persona/día, en muchas encuestas queda sesgado porque no se contabilizan algunos de cortas distancias o realizados a pie.

La terminología de la movilidad no contribuye, sino que encubre como neutralidad técnica, estos sesgos. Es frecuente que en las encuestas de movilidad se haga una clasificación entre "viajes obligados" y "viajes no obligados". En esta primera categoría se incluyen los desplazamientos motivados por trabajo y estudio y, en la segunda, el resto de desplazamientos. Podría pensarse que es meramente una clasificación que ayuda a la planificación del transporte, dado que se puede considerar que los "obligados" son viajes recurrentes que tienen unas pautas y unos horarios marcados que se repiten a diario. Lo cierto es que hacer comprar, acompañar al médico o transportar a menores es tan "obligado" como acudir al trabajo o la Universidad.

La movilidad femenina es el resultado de una compleja trama donde entran en juego la situación laboral, el ciclo de vida, la presencia de personas dependientes a su cargo y otras variables sociodemográficas. Las diferencias en las pautas de movilidad masculina y femenina no se vislumbran tanto cuando se analiza el número de viajes realizados, siempre y cuando se cuenten todos y no sólo una parte. Será, sobre todo, los motivos que los promueven y la forma de moverse lo que marcará la diferencia.

Los patrones de comportamiento según sexo son claramente distintos entre hombres y mujeres. La "Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía" publicado por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, recoge que las mujeres, en general, realizan más desplazamientos de menor distancia que los hombres y a menor velocidad.

Número medio de desplazamientos en día laborable según sexos:



Las mujeres son las principales usuarias del transporte público acaparando las dos terceras partes de todos los viajes y concentrándose los desplazamientos en los servicios urbanos (autobús y metro) seguidos de los interurbanos y finalmente el ferrocarril.

El anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible no va a producir efecto alguno, ni positivo ni negativo, en la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres ya que el destinatario de la misma es la ciudadanía en general, sin diferenciar entre hombres y mujeres.

Por último hay que señalar, que en la elaboración del anteproyecto se ha tenido en cuenta el contenido de la Orden de 24 de noviembre de 1992, de eliminación del lenguaje sexista en los textos y documentos administrativos, y el Acuerdo de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros, por el que se da publicidad a la Instrucción para evitar un uso sexista del lenguaje en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

En Sevilla, 19 de mayo de 2014

EL DIRECTOR GENERAL

Fdo. José Luis Ordóñez Fernández.