



Informe de evaluación de impacto de género de la Ordenanza reguladora de la prestación de carácter público no tributario por el servicio de transporte público urbano en autobús

Órgano que lo emite: Negociado de Igualdad
Núm. Expediente: 47758/2019
Asunto: Informe de evaluación del impacto de género de la Ordenanza de la prestación no tributaria del servicio de autobús
Nombre documento: Informe evaluación impacto de género Ordenanza prestación no tributaria bus

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 12 de noviembre de 2020 de apoyo para realizar el Informe de Evaluación del Impacto de Género de la Ordenanza reguladora de la prestación de carácter público no tributario por el servicio de transporte público urbano en autobús.

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 de la Ordenanza

La Ordenanza establece la prestación patrimonial de carácter público no tributario para el servicio de transporte público urbano en autobús, prestado en régimen de concesión administrativa y que se registrará por la Ordenanza que se evalúa.

Constituye el objeto de la prestación patrimonial de carácter público no tributario, la prestación del servicio de transporte colectivo, urbano de viajeras y viajeros, cuyas tarifas se detallan en la Ordenanza.



II. Información y documentos facilitados por el Departamento Administrativo 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 donde entra el transporte urbano en autobús. En fecha 19 de noviembre se le volvió a solicitar la información para poder realizar el análisis de género del Reglamento:

- Contar con los 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,
- Si se han realizado alguna 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.
- Si tuvierais 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 (biciclas, autobuses urbanos, etc.).
- Si en las pliegos del ayuntamiento se han incorporado cláusulas sociales de igualdad con acciones afirmativas para la contratación de mujeres en el sector en el cual están subrepresentadas, etc. Si esto se realiza me ayudará para poner en valor en el informe la situación de partida y el compromiso con la igualdad del área de Movilidad. El informe sirve tanto para hacer recomendaciones de mejora, como para visibilizar todo aquello que el ayuntamiento ya viene realizando, por eso cuanto mayor información me enviéis más rico puede ser el resultado del análisis.
- Datos sobre exención de bonos transporte desagregados por sexo. Requisitos para otorgarlos personas en exclusión, mujeres en situación de violencia de género, precios habituales etc..
- Memorias de las empresas contratadas para dar los servicios de movilidad, de este modo puedo conocer cómo presentan los datos y las recomendaciones que desde el ayuntamiento se podrían hacer para mejorar la información que nos envían.
- 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.

Hasta la fecha no se ha recibido ninguna documentación al respecto que brinde información para poder realizar el análisis de género ni de esta Ordenanza o del Reglamento del transporte público urbano en autobús de Castelló de la Plana. 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 al transporte público en autobús.



III. Análisis de la pertinencia de género de la Ordenanza

La Ordenanza propuesta será aplicable y tendrá un impacto de género en la vida de mujeres y hombres de Castelló cómo personas usuarias del transporte de autobús. Pero también afecta a las mujeres y los hombres de Castelló en distintos ámbitos:

- La participación de hombres y mujeres en las consultas públicas para definir la problemática.
- Al acceso al servicio de transporte público de autobús.

Por ello tiene un impacto en la situación social y en la posición de las mujeres y los hombres de la ciudad de Castelló

IV. Análisis de la situación

La Ordenanza regula el precio público de los billetes de autobús y los bonos para utilizarlo. Al no contar con datos sobre la utilización del servicio público de transporte de autobús en la ciudad no ha sido posible realizar un análisis de género de su situación concreta en Castelló, que al parecer no cuenta con datos desagregados por sexo del servicio, por lo tanto la aproximación que se realiza es general y sería necesario una mayor profundización en la recogida de datos para poder hacer un adecuado análisis de la situación de partida.

El **transporte no es 'neutro 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. Sin embargo, no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje por género entre hombres y mujeres, en particular en las zonas urbanas. La planificación del transporte 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.

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 y privado que separan las tareas sean accesibles, rápidos, seguros y cómodos. Ya que de ello dependerá en muchos casos las posibilidades laborales de las mujeres para poder hacer frente



Castelló de la Plana según los datos del 2018 que se encuentran en la web de gobierno abierto del Ayuntamiento¹ 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).

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, 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

Usos del tiempo

Según los datos del estudio realizado por el SIO en 2018 sobre la situación social de hombres y mujeres en Castelló 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.

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 y servicios (trabajo, dinero, poder, salud, bienestar, seguridad, conocimiento, movilidad, tiempo...) y al ejercicio de los derechos. Por tanto la Ordenanza tendrá un impacto de género que causará efectos distintos según el sexo, los roles, la posición y la situación social, económica, laboral, familiar de mujeres y hombres.

Teniendo en cuenta las cifras de participación en el mercado laboral podemos suponer que el Reglamento 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 de autobús.

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

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





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 sexismo no está en la lengua, sino en la mente de las personas, por eso hablamos de “uso sexista” del lenguaje, ya que la lengua, por su variedad y riqueza, ofrece muchas posibilidades para describir una realidad y para expresar todo lo que nuestra mente es capaz de imaginar.

En noviembre de 2019 se aprobó el **III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de Mujeres y Hombres**², 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 una **instrucción del 2016** para la utilización del lenguaje inclusivo por parte de todos los departamentos, poniendo en práctica la aplicación de la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva de mujeres y hombres que obliga a las administraciones públicas a su utilización (art. 14.11)³

La Ordenanza ha incorporado una parte del lenguaje inclusivo, aplicando de ese modo la legislación vigente y los mandatos del Ayuntamiento en políticas de igualdad de género, pero es necesario dar un paso más allá y nombrar desde el lenguaje inclusivo, no sólo con el desdoblamiento y visibilización de ambos sexos, sino rompiendo la tendencia de que siempre aparezca por delante el sexo masculino, ya que se vuelve a jerarquizar la importancia de un sexo sobre otro. Para evitar el impacto negativo en la representación simbólica de las mujeres, sería necesario intercalar en el texto de la Ordenanza el orden de los sexos (viajeras y viajeros, viajeros y viajeras).

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 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 en autobús de Castelló de la Plan incorpora las medidas 4.1.3 y 4.1.4, ya que se perciben de manera general en el artículo 7 de paradas y

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

3 <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-6115-consolidado.pdf>



en el artículo 30 los tipos de títulos, artículo que se ve complementado con la Ordenanza que se está valorando.

VI. Valoración del impacto de género

Somos conscientes que la recogida de datos desagregados por sexo y la incorporación del enfoque de género implica tiempo, voluntad política y recursos, pero se espera que con las recomendaciones siguientes la variable sexo y el análisis de género pueda ser incorporada para contar con mayor información sobre quién usa el transporte público de autobús y de ese modo poder tomar decisiones acorde con las realidades distintas que en este momento vivimos hombres y mujeres.

La Ordenanza es valorada con **impacto de género positivo**, ya que utiliza un lenguaje inclusivo, aunque habría que mejorarlo y aplicar las recomendaciones para ello. Además incorpora el bono de subvención social, servicio fundamental para las mujeres que se encuentran en una situación de exclusión y pobreza, además de para las que están en una situación de violencia de género.

A pesar de ello será importante que para contribuir a conocer la realidad del uso de transporte público de autobús responsabilidad del Ayuntamiento, el área recoja datos desagregados por sexo que evidencien el uso de los bonos de transporte. De ese modo se aplicará la Instrucción del Ayuntamiento de 2016 para la recogida de datos desagregados por sexo. Esa recogida de datos contribuirá para poder hacer un análisis de género del uso de transporte en Castelló.

VII. Propuestas para mejorar la Ordenanza en términos de género.

Se propone las siguientes actuaciones para mejorar la Ordenanza teniendo en cuenta la legislación vigente actual la Ley Orgánica 3/2007 de igualdad efectiva de mujeres y hombres, la Ley 9/2003 de la Generalitat para la igualdad entre mujeres y hombres, y los compromisos del Ayuntamiento en la aplicación de la política de igualdad que marca el III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de mujeres y hombres del Ayuntamiento, así como la Instrucción sobre lenguaje inclusivo y sobre recogida de datos desagregados por sexo del 2016.

Se propone que se **modifique dentro de la Ordenanza** lo que sigue:

1. Aplicación del **lenguaje inclusivo completo**. La Ordenanza utiliza el desdoblamiento y visibiliza a ambos sexos, no obstante aparece en todos los casos primero el sexo masculino, con lo cual se jerarquiza la importancia de un sexo sobre otro, al ir por nombrar primero siempre lo masculino y después lo femenino. Para evitar el impacto negativo en la representación simbólica de las mujeres, sería necesario intercalar en el texto de la Ordenanza el orden de los sexos (viajeras y viajeros, viajeros y viajeras) para favorecer una visibilización que no sea androcéntrica.

Se propone las siguientes **recomendaciones al área de Movilidad para trabajar sobre la mejora del servicio**:

2. Dado que una de las quejas es que los bonos subvencionados para mujeres en situación de violencia sólo son en el transporte público urbano que depende del Ayuntamiento, se





recomienda que dado que otras administraciones ya han impulsado bonos para la misma situación, se pueda realizar algún convenio para que las mujeres en situación de violencia puedan realizar sus desplazamientos en todas las líneas de la ciudad con independencia de a que administración o empresa dependan.

3. Incorporación de la variable sexo en la recogida de datos del uso del transporte público de autobús, para contar con datos desagregados por sexo que permitan realizar un análisis de género posterior y tener mayor información sobre la realidad de su uso en Castelló para cada uno de los tipos de bonos que brinda el servicio de transporte.

(Documento firmado electrónicamente al margen)

