



GUÍA TEMÁTICA

LA EQUIDAD DE GÉNERO Y LOS GRUPOS VULNERABLES EN LOS PMUS



Impresión

Acerca de

Esta Guía temática ha sido elaborada en el marco del proyecto CIVITAS ECCENTRIC, financiado por el programa Horizonte 2020 de Investigación e Innovación de la Unión Europea en virtud del Acuerdo de Subvención nº 690699-37.

Título

La equidad de género y los grupos vulnerables en los PMUS

Citación

ICLEI (2020), Drăguțescu, Ana., Land, Paula., & Meskovic, Elma. (2020). La equidad de género y los grupos vulnerables en los PMUS. Guía temática, Noviembre 2020. Versión española: Gea21 SL

Autoría

Ana Drăguțescu, ICLEI ES

Coautoría

Paula Land, Elma Meskovic, ICLEI ES

Colaboraciones

Lina Quiñones, Walk21
Lena Levin, VTI
Kristin Tovaas, Rupprecht Consult
Hilda Rømer Christensen, Københavns Universitet
Robert Morrow, ICLEI ES

Revisión

Heather Allen
Laurie Pickup
DG MOVE

Corrección de pruebas y control de calidad

Richard Adams, ICLEI ES

Versión española

Natalia Llorente-Nosti e Isabela Velázquez Gea21 SL

Agradecimientos

Esta publicación ha sido posible gracias a la colaboración de organizaciones implicadas en el proyecto CIVITAS ECCENTRIC, y cada una de ellas aparece convenientemente citada en este documento.

Aviso legal

Las opiniones expresadas en la presente publicación son responsabilidad exclusiva de sus autoras y no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Comisión Europea.

Derechos de autor

Los derechos de autor de esta publicación pertenecen al Secretariado Europeo del ICLEI. Las imágenes y textos de los cuales se cita la autoría, son de su propiedad. Las autoras agradecen la difusión de esta Guía temática. Este documento puede ser utilizado sin cargo alguno, y copiado y redistribuido en cualquier medio, siempre que se cite la autoría.

El uso de este documento se rige por la Licencia CreativeCommons CC BY-NC 4.0 (Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional). El texto jurídico de la licencia está disponible en <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Foto de la portada

© <https://www.dreamstime.com/stock-photo-groceries-young-woman-carrying-her-shopping-image55282934>

Diseño y maquetación

Rebeka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Alemania | www.rebekkadold.de

Contacto

Comisión Europea
Dirección General de Movilidad y Transporte
UnidadB4 -Transporte Sostenible e Inteligente
Rue Jean-Andre de Mot 28B-1049 Bruselas

Noviembre 2020

Tabla de contenidos

| | |
|---|----|
| Guía de lectura | 5 |
| Resumen | 6 |
| 1. Introducción | 7 |
| 1.1 Objetivos de esta Guía Temática en el contexto europeo | 7 |
| 1.2 Porqué son importantes la perspectiva de género y la inclusión en la planificación de la movilidad urbana | 8 |
| 1.2.1 Los principios básicos de la planificación con perspectiva de género | 8 |
| 1.2.2 Movilidad versus accesibilidad: preparando el terreno | 10 |
| 1.2.3 Conceptos y definiciones | 11 |
| 2. Los 8 principios de los PMUS en el contexto de la planificación inclusiva y con perspectiva de género | 13 |
| 2.1 Plan de movilidad sostenible del “área urbana funcional” | 13 |
| 2.2 Cooperación interadministrativa | 14 |
| 2.3 Implicación de la ciudadanía y de los agentes interesados | 14 |
| 2.4 Evaluación continua de los resultados presentes y futuros | 16 |
| 2.5 Definición de una visión a largo plazo y de un plan de ejecución detallado | 16 |
| 2.6 Desarrollo de todos los modos de transporte de una manera integral | 17 |
| 2.7 Previsión del seguimiento y de la evaluación | 17 |
| 2.8 Control de calidad | 18 |
| 3. Los pasos del PMUS para integrar la equidad de género y los grupos vulnerables | 19 |
| 3.1 Preparación y análisis | 20 |
| 3.2 Desarrollo de la estrategia | 23 |
| 3.3 Planificación de las medidas/Plan de Acción | 28 |
| 3.4 Implementación y seguimiento | 33 |
| 4. Lecciones aprendidas y recomendaciones para llevar a cabo en las ciudades una planificación con enfoque de género e inclusiva | 36 |
| Lista de fuentes de referencia | 39 |

Listado de figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1: El papel de las mujeres como personal sanitario de primera línea: número de trabajadoras sanitarias contagiadas por el COVID-19 en España e Italia durante la primavera de 2020 | 9 |
| Figura 2: El ciclo del PMUS. Vista general de los 12 pasos en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible | 19 |
| Figura 3: Objetivos relativos a la movilidad incluidos en el Manual del planeamiento y desarrollo urbanos con perspectiva de género de Viena | 25 |
| Figura 4: Un día cualquiera de las mujeres de Europa Occidental | 36 |

Listado de tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1: Cómo lograr que los agentes sociales con perspectiva de género se comprometan, y que la participación sea significativa | 15 |
| Tabla 2: Indicadores y categorías de equidad en el transporte | 27 |
| Tabla 3: Lista básica de comprobación para el transporte urbano y el género | 35 |

Listado de recuadros

| | |
|--|-------|
| Recuadro 1: Recogida de datos sobre las necesidades de las mujeres en el Reino Unido | 22 |
| Recuadro 2: Gendered Landscape (Los paisajes del género) de Umeå | 22 |
| Recuadro 3: La Estrategia es la respuesta institucional del Ayuntamiento de Madrid a las demandas de las personas con discapacidad | 26 |
| Recuadro 4: Turku: Ir a pie y en bici de forma segura durante todo el año por la ciudad de Turku | 29 |
| Recuadro 5: Medida aplicada en Múnich, cuyo objetivo es apoyar a los grupos vulnerables, denominada "Exchanging communication information technology for everyday mobility between generations" | 30 |
| Recuadro 6: Madrid: mejorar la movilidad de la infancia y de las personas mayores prestando especial atención al género | 30-31 |
| Recuadro 7: La legislación sueca sobre contratación pública | 34 |
| Recuadro 8: El seguimiento del planeamiento urbano en Berlín, supervisado por los comités de género locales | 34 |

Guía de lectura

El presente documento aporta directrices sobre un aspecto específico de la planificación de la Movilidad Urbana Sostenible. El contenido se basa en el concepto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), tal como se establece en el Paquete de Medidas de Movilidad Urbana de la Comisión Europea¹, y se describe en detalle en las Directrices Europeas sobre PMUS (segunda edición)².

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son herramientas de planteamiento estratégico e integrado para hacer frente a la complejidad del transporte urbano. Su objetivo fundamental es mejorar la accesibilidad y la calidad de vida mediante un cambio hacia la movilidad sostenible. Los PMUS propugnan que las decisiones se basen en hechos y se guíen por una visión a largo plazo de la movilidad sostenible. Esto requiere una evaluación exhaustiva de la situación actual y de las tendencias a futuro, una visión común con objetivos estratégicos y amplio respaldo, y un conjunto integrado de medidas normativas, promocionales, financieras, técnicas e infraestructurales que permitan cumplir con los objetivos; su aplicación debe ir acompañada de procesos fiables de seguimiento y evaluación. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, a diferencia de la de otros ámbitos que se ciñen a criterios tradicionales, hace hincapié en la participación de la ciudadanía y de los agentes interesados, la coordinación de las políticas intersectoriales (transporte, uso del suelo, medio ambiente, desarrollo económico, políticas sociales, salud, seguridad, energía, etc.) y la amplia cooperación entre los distintos niveles de la administración, así como con los agentes privados.

Este documento forma parte de un compendio de guías y sesiones informativas que complementan la segunda edición, recientemente actualizada, de las Directrices Europeas sobre PMUS. En esos documentos se tratan más detalladamente aspectos complejos de la planificación, se proporcionan pautas para contextos específicos o se desarrollan determinadas políticas sectoriales relevantes. Existen dos tipos de documentos:

- i) "Guías temáticas", que formulan orientaciones exhaustivas de planificación sobre determinados temas, y
- ii) "Indicaciones para profesionales", menos elaboradas, que abordan los temas emergentes con un mayor nivel de incertidumbre.

Las guías e indicaciones acerca de cómo abordar ciertos temas durante el proceso de un PMUS, se publicaron en 2019 junto con la segunda edición de las Directrices Europeas sobre PMUS:

- **Relativas al propio proceso de planificación:** Participación; Seguimiento y evaluación; Cooperación institucional; Selección de medidas; Plan de Acción; Financiación y dotación de fondos; Contratación.
- **Sobre contextos específicos:** Regiones metropolitanas; Regiones policéntricas; Pequeñas ciudades; Ayudas nacionales.
- **Centradas en políticas sectoriales:** Seguridad; Salud; Energía (Planes de acción de energía sostenible y clima); Logística; Caminar; Ir en bicicleta; Aparcamiento; Movilidad compartida; Grupos vulnerables y equidad de género; Movilidad como Servicio MaaS; Sistemas inteligentes de transporte; Electrificación; Regulación de accesos; Automatización.

Estos documentos vienen a sumarse a un repositorio cada vez mayor de documentación técnica, que periódicamente se irá actualizando con nuevas directrices. Los documentos más recientes pueden encontrarse en la sección "Mobility Plans" del portal del Observatorio de Movilidad Urbana de la Comisión Europea, Eltis (www.eltis.org).

¹ Anexo 1 de COM (2013) 91

² Rupprecht Consult - Forschung&Beratung GmbH (editor), 2019 Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Segunda edición

Resumen

A medida que las ciudades crecen rápidamente, aumenta también su necesidad de disponer de sistemas de transporte inclusivos y que tengan en cuenta la perspectiva de género. La movilidad viene determinada por el grado en que una ciudad es, en su conjunto, accesible para todos sus habitantes -independientemente de su edad, género, raza o capacidades-, y ofrece posibilidades de participar en la actividad urbana. Las barreras a la accesibilidad perturban la libertad de movimientos y suponen un impedimento más para aquellas personas que ya sufren dificultades a la hora de desplazarse por las ciudades.

Las ciudades en sí mismas son desiguales, y esto se acentúa cuando crecen. Las necesidades e intereses de sus habitantes varían según su etapa vital, su realidad y su entorno local más próximo. Tradicionalmente, los sistemas de transporte han sido diseñados para un segmento idealizado de los usuarios: varón adulto, autosuficiente, de clase media, sin ninguna discapacidad mental, sensorial o física destacable, y sin impedimentos para utilizar el sistema de transporte de manera autónoma (Inclusion, 2020). El impacto de este tipo de sistemas afecta indistintamente a hombres y a mujeres, y no se ha analizado lo suficiente, de manera que las necesidades de las mujeres no se han tenido en cuenta sistemáticamente.

Aunque mucha gente da por supuesto que cualquiera puede ir de un destino a otro fácilmente, en la práctica no es así para todo el mundo. Para nuestra envejecida población europea, y para esa quinta parte de la población que presenta algún tipo de discapacidad, el acceso al transporte dista de ser tarea fácil. Cualquier persona -incluyendo mujeres, infancia, mayores y personas con discapacidad (ya sea temporal o permanente)- debe poder acceder en igualdad de condiciones a un transporte de alta calidad y debe ser capaz de viajar de manera segura, sencilla y sin costes adicionales.

Aquellas personas que ya tenían dificultades para utilizar el transporte, han visto cómo la pandemia del COVID-19 no ha hecho sino empeorarlas; la gente que depende del transporte público ha sido la más afectada por los cortes en el servicio y la reducción de su capacidad. En particular, al no permitirse actividades cotidianas que suelen ser su medio de vida, la pandemia ha tenido un fuerte impacto sobre las mujeres.

Además, en Europa, gran parte del personal sanitario³ son mujeres (el 78%)⁴ que han estado en "primera línea" combatiendo la pandemia del COVID-19 y, por tanto, más expuestas al virus y con mayor riesgo de contagio. Un estudio del Instituto Europeo de la Igualdad de Género⁵ indica que, en Europa, el 76% de los 49 millones del personal sanitario son mujeres: el 93% de quienes trabajan en atención infantil, el 86% de los empleos en los servicios de salud, el 95% del servicio de limpieza y asistencia doméstica⁶. Probablemente estas cifras están subestimadas debido al trabajo no declarado.

También hay puestos esenciales que implican un mayor contacto con la gente, como las cajas de los supermercados, que suponen una mayor exposición durante la pandemia del COVID-19. Esto afecta especialmente a las mujeres, ya que, en la UE, las cajeras suponen hasta el 82% del total⁷.

Por todo ello es imprescindible dar pasos específicos encaminados a proteger a esas trabajadoras, tanto frente al contagio, como de los efectos negativos que se produzcan durante el COVID-19 y una vez superada la pandemia.

Ahora, más que nunca, resulta esencial que la planificación del transporte y las diversas necesidades existentes estén conectadas, de manera que se tengan más en cuenta la equidad, la igualdad y la inclusividad, y que, al tiempo, aumente el compromiso político para garantizar esos principios en el desarrollo de las políticas.

Esta Guía Temática pretende ser de ayuda a los profesionales de la movilidad y a las administraciones locales a la hora de comprender dónde confluyen la equidad de género y la inclusividad con la planificación del transporte, dado que se trata de un asunto clave que los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y sus medidas deben abordar sin demora. Deben emerger nuevas formas de diseñar los entornos urbanos, y este documento aporta directrices que permiten planificar -pensando en las personas que los habitan- espacios equilibrados, socialmente inclusivos y con equidad de género.

³ La clasificación de Eurostat NACE rev.2 define las actividades sanitarias como aquellas "que producen servicios sanitarios y de trabajo social. Esos servicios incluyen un amplio abanico, desde los cuidados por parte de personal médico profesional, en hospitales u otras instalaciones, hasta cuidados en residencias que implican cierto grado de cuidado sanitario o trabajo social, aun cuando no participa en ellos personal sanitario profesional".

⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200409-2>

⁵ <https://eige.europa.eu/covid-19-and-gender-equality/frontline-workers>

⁶ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_labour_force_survey_-_data_and_publication

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_labour_force_survey_-_data_and_publication

1. Introducción

1.1 Objetivos de esta Guía Temática en el contexto europeo

Uno de los objetivos de la Comisión Europea en relación con el transporte y la movilidad consiste en reducir sus efectos adversos impulsando la intermodalidad (i.e., combinando de la mejor manera posible distintos modos de transporte en una misma cadena de viaje). Para ello es necesario que se produzca un cambio hacia modos de transporte menos contaminantes, más eficientes desde el punto de vista energético, y más inclusivos desde el punto de vista social, todo lo cual contribuirá, a su vez, a una movilidad más sostenible. Y para que se haga realidad, no sólo los aspectos medioambientales, sino también la perspectiva de género y las necesidades de los grupos vulnerables deben integrarse plenamente en todas las políticas del transporte, de manera periódica y proactiva (CES-UNECE, 2009).

A todos los niveles, el sistema de transporte debe garantizar que cualquier persona pueda acceder a los servicios públicos esenciales (tales como la sanidad y la educación), a su lugar de trabajo y a los equipamientos públicos. La mayor parte de los procesos de planificación del transporte deben asentarse sobre esos cimientos a fin de ser alentadores y lograr que el acceso a los equipamientos urbanos y sociales sea adecuado y universal.

Sin embargo, el grado de accesibilidad a esos destinos puede variar en gran medida de unos grupos sociales a otros, dependiendo de sus ingresos, su capacidad de viajar, y su género. El objetivo palmario de la planificación del transporte inclusivo, consiste en garantizar una accesibilidad segura y de alta calidad a un conjunto variado de destinos urbanos para toda la población, independientemente de sus circunstancias personales.

El objetivo de esta guía consiste en mostrar con claridad cómo el proceso de un PMUS puede diseñarse de manera que aborde los requisitos de accesibilidad de las mujeres y de los grupos de personas vulnerables, así como en aportar ideas que permitan orientar las políticas, leyes y procedimientos de la planificación estratégica del transporte urbano, de manera que tengan en cuenta la perspectiva de género.

El “derecho a la ciudad”⁸ tal como lo concibe Henry Lefebvre, no puede verse comprometido por normas recientes de planificación del transporte que priman sobre todo a aquellos que tienen menos dificultades a la hora de moverse. Lograr que los sistemas de transporte sean inclusivos debería ser una de las prioridades de las redes urbanas, siempre y cuando la meta final sea abordar los retos ambientales y crear comunidades socialmente cohesionadas.

El debate sobre este tema en el seno de la UE es cada vez más intenso, hasta el punto de que la propia presidenta de la Comisión Europea, Úrsula von der Leyen, lo ha incluido entre sus prioridades. En el marco de su prioridad política “*Una economía al servicio de las personas*”, la incluye en sus directrices “*una Unión de la igualdad*” que “*será una de las principales prioridades de mi Comisión y de la aplicación del pilar europeo de derechos sociales*”.

La Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025 (CE, 2020) refuerza el hecho de que la Comisión Europea, durante el mandato actual, integrará la perspectiva de género en todas las principales iniciativas, a medida que vayan definiéndose las estrategias y acciones clave para el periodo 2020-2025. La puesta en marcha de la Estrategia estará basada en un doble enfoque: por un lado, aplicar medidas específicas para lograr la igualdad de género, y por otro, afianzar el fortalecimiento de la incorporación de la perspectiva de género.

En la Estrategia se reconoce que las políticas aplicadas en el marco del Pacto Verde Europeo pueden repercutir de manera diferente en los hombres y en las mujeres (se señaló en particular el sector del transporte). En ella se afirma que “la dimensión de género [de las propias políticas] puede ser decisiva a la hora de aprovechar plenamente el potencial de estas políticas”.

La misión de Helena Dalli, Comisaria Europea de Igualdad, “*consiste en fortalecer el compromiso de Europa por la inclusión y la igualdad en todos sus sentidos, independientemente del sexo, el origen étnico o racial, la edad, la discapacidad, la orientación sexual o las creencias religiosas.*” Para aplicarlo de manera transversal en todas las políticas de la UE, la Comisaria Dalli cuenta con el apoyo de un grupo de trabajo formado por los responsables de igualdad de las Direcciones Generales de la Comisión.

La misión de la Comisaria Europea de Transporte, Adina Vălean, complementa este enfoque al referirse -entre otros objetivos estratégicos- a la inclusión de todos los usuarios del transporte. “*A medida que el transporte evoluciona y se moderniza, debe asegurarse de que siga siendo asequible, fiable y accesible, especialmente para las personas con rentas bajas o*

⁸ El derecho a la ciudad es una idea -y un lema- que fue propuesto por primera vez por Henri Lefebvre en su libro, publicado en 1968, *Le Droit à la ville*. Más recientemente, ha sido reivindicado por movimientos sociales, pensadores y diversas administraciones locales progresistas como un llamamiento a la acción para reclamar la ciudad como un espacio cocreado, un lugar para la vida al margen de los crecientes efectos que la mercantilización y el capitalismo han tenido sobre la interacción social y el aumento de las desigualdades espaciales en las ciudades de todo el mundo durante los dos últimos siglos (Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Right_to_the_city#cite_note-2)

que viven en zonas distantes, así como velar para que se respeten los derechos de los pasajeros [que incluyen aquéllos de las personas con movilidad reducida]" (von der Leyen, 2019).

El Consejo de Empleo, Política Social, Sanidad y Consumidores también aprobó una serie de conclusiones, el 10 de diciembre de 2019, en las que se pide a la Comisión Europea que "incorpore sistemáticamente la perspectiva de género a todas las futuras estrategias y políticas de la UE, incluso mediante la elaboración de presupuestos al efecto y la evaluación del impacto de género de las medidas normativas y políticas de la UE como instrumentos clave para la incorporación de la perspectiva de género".

La UE y todos sus miembros han ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. La Convención ha sido concebida como un instrumento de derechos humanos, con una dimensión explícita de desarrollo social. En lo que respecta a la cuestión fundamental de la accesibilidad (artículo 9), la Convención exige a los signatarios que identifiquen y eliminen los obstáculos y barreras y que garanticen que las personas con discapacidad puedan acceder al entorno urbano, el transporte, los equipamientos y servicios públicos, así como a las tecnologías de la información y de la comunicación.

La Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-20, se fundamenta en la Convención de las Naciones Unidas. La aplicación de la Convención está respaldada por la Ley de Accesibilidad Europea. Su objetivo es promover la participación plena e igualitaria en la sociedad de las personas, cualquiera que sea su capacidad, armonizando las normas de accesibilidad en varios grupos de temas. La ley se refiere a la movilidad, ya que, entre otras cosas, establece normas para la accesibilidad de las máquinas expendedoras de billetes para el transporte público. Además, la Estrategia también incluye el derecho a la no discriminación y el derecho a la movilidad.

A la redacción de este documento, cuando la Estrategia llega a su fin, la Comisión Europea está evaluando su aplicación. El propósito de la evaluación es, por un lado, determinar en qué medida la Estrategia se ha plasmado en políticas eficaces y, por otro, analizar en qué aspectos ha contribuido a la aplicación (en el contexto de la UE) de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Los resultados obtenidos de la evaluación se utilizarán como referencia para la eventual elaboración de futuras estrategias.

1.2 Porqué son importantes la perspectiva de género y la inclusión en la planificación de la movilidad urbana

1.2.1 Los principios básicos de la planificación con perspectiva de género

Dado que el diseño de los sistemas de transporte influye en cómo la ciudadanía decide moverse, es necesario que dichos sistemas tengan en cuenta las necesidades de todos los usuarios. Los viajes cotidianos pueden realizarse de muchas maneras, y la naturaleza de éstas a menudo es diferente según lo realice un hombre o una mujer. A lo largo de los procesos de planificación, las necesidades de las mujeres han sido ignoradas durante mucho tiempo, demasiado, y ello ha dado lugar a ciertas desigualdades.

Si bien el diseño urbano ofrece muchas formas de reducir la brecha de género existente, al disponer de herramientas que facilitan nuevas oportunidades, la desigualdad aún sigue estando presente en las ciudades (Gauvin et al., 2019). Las diferencias de género continúan existiendo cuando se abordan el acceso al transporte y la movilidad, la seguridad y la protección, y la participación en el sector del transporte.

La adecuada planificación de ciudades inclusivas y con perspectiva de género requiere que al proceso de planificación se sume un análisis minucioso. La forma tradicional de planificar ha ido incorporando los requerimientos de todas las personas, aunque a menudo no se ha conseguido que los sistemas de transporte sean tan inclusivos y sostenibles como la clase política hubiera deseado. Los PMUS representan una oportunidad clara de rectificar esta tendencia.

Diversos estudios han demostrado que los roles de género varían y cambian en el tiempo. Se hace necesario comprender y tener en cuenta estas pautas de comportamiento. Los hombres y las mujeres continúan teniendo roles diferentes en la sociedad (aunque se vayan difuminando poco a poco) y esto afecta a sus patrones de viaje. Los viajes que realizan las mujeres tienen características específicas y cubren determinadas necesidades en cuanto al tiempo, el motivo, la ruta, la distancia y la cadena de transporte. Y todo ello condiciona qué modo eligen y cuántos viajes realizan. Mientras que los hombres todavía tienden a desplazarse por un único motivo (por ejemplo, casa-trabajo-casa), las mujeres tienden a hacer lo que se denomina "recorridos encadenados" ("trip-chaining" en inglés), que indica que conectan actividades diversas localizadas en destinos variados (Allen, 2018). El hecho de que la mayor parte de las tareas de cuidados no remuneradas aún recaiga sobre las mujeres, como recoger a

la prole, cuidar a las personas mayores y hacer la compra, puede ayudar a explicar este fenómeno. Las mujeres tienen más probabilidades de trabajar a tiempo parcial, muy a menudo como trabajadoras domésticas sin contrato (Allen, 2018). Dadas estas complejas circunstancias cotidianas, es más probable que hagan viajes más cortos y frecuentes, vayan acompañadas de menores u otros miembros de la familia, utilicen varios modos de transporte en un solo viaje, y/o viajen en las horas valle.

Para muchos de sus viajes, las mujeres dependen del transporte público o se desplazan a pie. Estudios del Foro Internacional del Transporte muestran que prefieren utilizar autobuses y tranvías en lugar del ferrocarril, ya que los autobuses son más accesibles (se sube desde el mismo nivel que la parada) y las paradas suelen estar más cerca unas de otras. Mientras que las mujeres viajan más entre barrios (conectando sus puestos de trabajo con los centros de salud y educativos), los hombres tienden a desplazarse al centro de la ciudad, donde se encuentran la mayoría de sus puestos de trabajo. La actual planificación del transporte prioriza el acceso a estas zonas céntricas, frente a la conexión entre los barrios periféricos, lo cual es un claro ejemplo del sesgo negativo de género existente.

Para las mujeres, la seguridad y la protección personal son factores decisivos a la hora de elegir un medio de transporte. Mujeres y personas vulnerables comentan que, a veces, se sienten expuestas frente a agresiones físicas, acoso sexual u

otros comportamientos indeseados, como las miradas lascivas, los tocamientos o el acoso verbal. Ya que muchos de esos incidentes no se denuncian, nunca aparecen en las estadísticas.

Maja Bakran, Directora General Adjunta de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, declaró que “ya sea en el papel de usuario o como personal del transporte, la experiencia de hombres y mujeres no es la misma; las mujeres sufren mayores índices de violencia. Minimizar esta brecha es una cuestión de justicia, eficiencia económica, igualdad de oportunidades y participación plena en la sociedad” (Bakran, 2018).

Obviar las preferencias de transporte y de movilidad de las mujeres conduce a que, cuando viajan, tengan que hacer frente a más barreras y limitaciones, lo cual a su vez incide en su participación en la economía. Dado que la pandemia del COVID-19 no muestra signos de remitir, corremos el riesgo de que muchos de los logros alcanzados en los últimos años en materia de igualdad de género se pierdan. Recientes estudios sobre el impacto del COVID-19, sugieren que la vida económica y productiva de las mujeres se verá afectada de manera desproporcionada y diferente a la de los hombres (ONU, 2020).

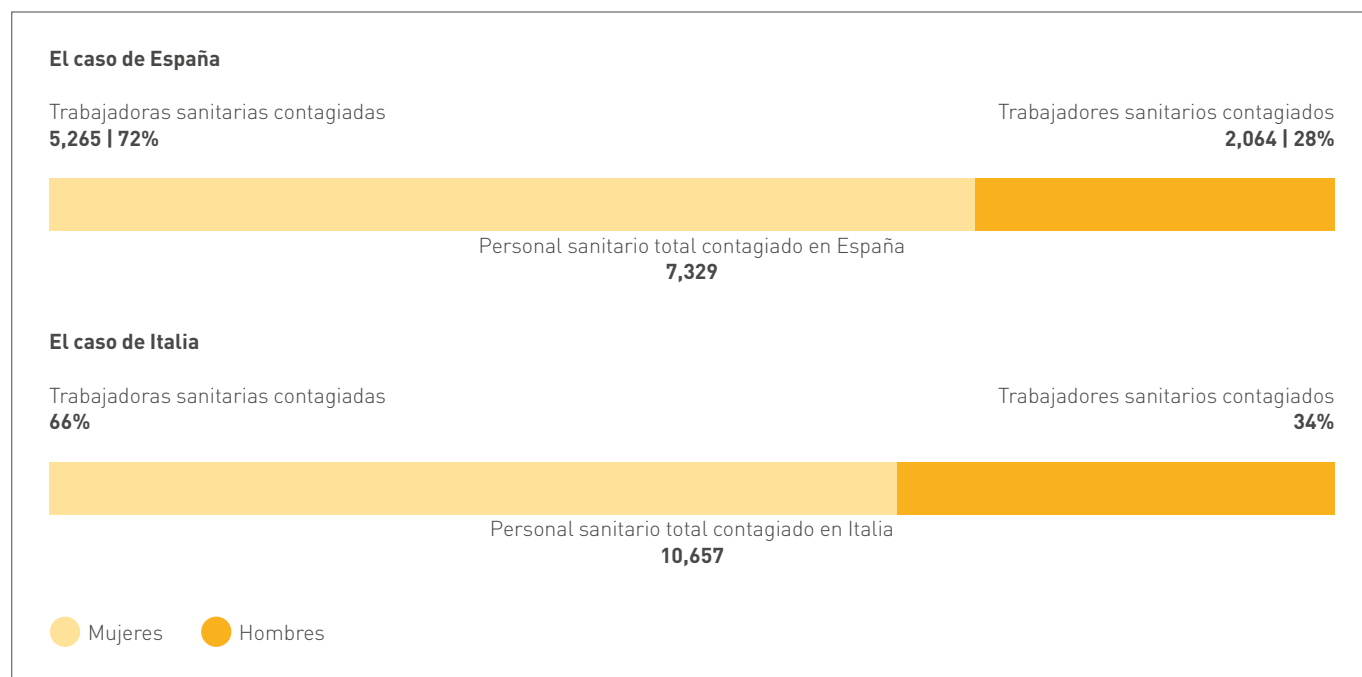


Figura 1: El papel de las mujeres como personal sanitario de primera línea: número de trabajadoras sanitarias contagiadas por el COVID-19 en España e Italia durante la primavera de 2020

Fuente: ONU, 2020

1.2.2 Movilidad versus accesibilidad: preparando el terreno

El acceso a la educación, al empleo y a los servicios de salud, entre otras actividades esenciales, se considera una necesidad humana básica y también un derecho humano en ocasiones. Conseguir que la prestación de servicios de transporte y movilidad satisfaga esas necesidades es, o debería ser, la premisa de toda planificación de la movilidad urbana. Así, lograr un acceso fácil e igualitario a los medios de transporte que, a su vez, sean cómodos, seguros, asequibles y respetuosos con el medio ambiente, se convierte en un requisito básico para el bienestar de quienes viven en entornos urbanos, y también para garantizar el equilibrio funcional de las ciudades y una elevada calidad de vida para toda la ciudadanía.

Cuando sus calles son accesibles, las ciudades son más equitativas y socialmente inclusivas y resulta más fácil conectar un lugar cualquiera con un servicio público. El espacio público permite a la ciudadanía interactuar socialmente, lo cual es una condición esencial para disfrutar de una mayor calidad de vida. Esa interacción social ensalza el sentido de pertenencia a la ciudad de quienes viven en ella, y es uno de los principales parámetros que se utilizan para evaluar el grado de atractivo de una calle determinada e, implícitamente, de toda una ciudad.

Movilidad y accesibilidad no son lo mismo. La movilidad es la facilidad con la que una persona se desplaza entre dos puntos o destinos, y suele medirse por parámetros técnicos como la frecuencia de uso de un modo de transporte determinado o el tiempo que se ahorra viajando. La accesibilidad es un concepto más complejo que se basa en la capacidad que alguien tiene de utilizar o acceder a algo, como, por ejemplo, un servicio urbano. Ello depende de:

- La facilidad física para acceder a ese servicio (es decir, ¿se encuentra a una distancia cómoda y puedo acceder físicamente a él?);
- La comprensión cognitiva (es decir, ¿entiendo cómo se compra un billete o cómo funciona el sistema?);
- La accesibilidad financiera (es decir, ¿puedo permitirme utilizar el servicio?); y
- Accesibilidad emocional; este aspecto está relacionado con el miedo y en muchas ocasiones se pasa por alto, aunque es extremadamente importante.

A menudo, la planificación convencional del transporte se centra sobre todo -si no totalmente- en la movilidad, dejando de lado la accesibilidad, especialmente en lo relativo a las mujeres y a los grupos de personas vulnerables.

Diversos estudios demuestran que cuando los objetivos son ambiciosos y las estrategias de seguridad vial dan prioridad a

la seguridad de los grupos de personas vulnerables, se logra que las ciudades sean más seguras (Glensor, 2018). La planificación del transporte y de la movilidad desempeña un papel fundamental a la hora de facilitar una mejor movilidad individual, reducir las desigualdades y generar crecimiento económico (Lucas et al., 2018).

La planificación del transporte y la movilidad influye en la forma en que la ciudadanía decide moverse por la ciudad. En lo que se refiere a su movilidad y seguridad, algunas personas dependen más que otras de que la planificación de la movilidad y el transporte sea más o menos eficiente. Peatones y ciclistas corren mayor riesgo de lesionarse o morir que los usuarios del tráfico motorizado, mientras que quienes utilizan el transporte público se enfrentan a problemas de seguridad como el acoso, la agresión y el robo. Los grupos de población de riesgo, como los niños, las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas desfavorecidas desde el punto de vista socioeconómico constituyen la mayoría de quienes utilizan modos de movilidad sostenibles, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Por lo tanto, la planificación de la movilidad sostenible debe tener en cuenta especialmente las necesidades de movilidad de todos esos grupos.

En el pasado y aún hoy en día, las políticas de planificación del transporte a menudo no han tenido en cuenta ni las necesidades de los grupos antes mencionados, ni las necesidades de las mujeres. De hecho, esas políticas han fracasado a la hora de abordar esas necesidades desde la perspectiva del usuario. Diversos estudios revelan que, con frecuencia, la legislación nacional actual sigue favoreciendo al automóvil como medio de transporte por defecto, y que todavía persisten obstáculos jurídicos y de procedimiento que impiden alcanzar un modelo de movilidad más sostenible, sensible a la cuestión de género e integradora (Hermann et al., 2019).

Si los ayuntamientos quieren invertir esta tendencia y hacer de las ciudades espacios inclusivos que permitan a toda la ciudadanía acceder a sus destinos de forma segura, cómoda y sostenible, es necesario un cambio de paradigma. Una ciudad inclusiva permite a todos los miembros de la sociedad viajar de forma sostenible y fácil. No favorece un modo de viaje en detrimento de otro, sino que da prioridad a la accesibilidad y a la seguridad de todos.

La pandemia del COVID-19 también representa una oportunidad para rediseñar la movilidad de las personas dentro de las ciudades, y ha puesto en evidencia muchos de los fallos del sistema actual, en particular el que se haya dado prioridad al automóvil para ocupar el preciado espacio urbano. La ciudadanía requiere infraestructuras seguras a fin de afianzar nuevos hábitos de transporte más sostenibles. Caminar e ir en bici no son sólo los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, si no que, además, son los más equitativos. Apoyarlos tendría un profundo efecto positivo sobre la forma en que se mueven por la ciudad las personas con diferentes tipos de vulnerabilidad.

1.2.3 Conceptos y definiciones

¿Quién es vulnerable y por qué?

Según el informe sobre el Empleo y la Evolución Social en Europa (DG EMPLEO, 2019), los grupos vulnerables están expuestos, por definición, a mayores riesgos que la mayoría de la población. El hecho de que algunos de ellos no puedan de ninguna manera acceder a la vivienda ni encontrar un empleo, les impide alcanzar su pleno potencial, al igual que a la sociedad en su conjunto. También pueden padecer los problemas ambientales o de salud un grado superior a la media, incluida la contaminación atmosférica.

El proyecto HiReach (2017-20), financiado en el marco de Horizonte 2020, dentro del apartado "Mejora de la accesibilidad, la movilidad inclusiva y la equidad: nuevos instrumentos y modelos empresariales para el transporte público en zonas prioritarias", enumera los siguientes grupos de personas vulnerables:

- Personas con movilidad reducida, ya sea temporal o permanente;
- Infancia y juventud;
- Personas mayores;
- Migrantes y minorías étnicas;
- Personas de bajos ingresos y desempleadas;
- Residentes en zonas rurales y deprimidas
- Personas con nulo o escaso conocimiento de informática o sin conexión a internet.

La exposición al riesgo puede variar en función del grupo (o grupos) al que la persona pertenezca. A ello se suman otros factores del contexto local (urbano, periférico, rural, distante, etc.), además de multitud de características sociodemográficas que también influyen en el grado de exposición. Por tanto, hay varios parámetros que pueden manejarse para determinar con el mayor acierto posible el grado de vulnerabilidad de cada grupo. Asimismo, son diversas las posibles soluciones y medidas a tomar, que permiten a estos grupos adecuarse a su vulnerabilidad o, incluso, verla desaparecer.

Hay muchas formas de vulnerabilidad: algunas son permanentes y se deben a factores físicos y/o mentales o a estados vitales concretos -como la edad o el género-; y otras son temporales, como la situación económica o la disponibilidad o accesibilidad al transporte público. También pueden incluirse personas que se recuperan de un accidente o que ocasionalmente deben viajar con personas mayores o niños de corta edad.

La planificación con perspectiva de género

La recopilación y el análisis sistemáticos de la información disponible acerca de las diferencias de género y en las relaciones sociales pueden impulsar, y sin duda lo harán, que la planificación de la movilidad genere ciudades mejores y más inclusivas, gracias a que desde el principio del proceso se identifiquen, comprendan y corrijan las desigualdades basadas en el género.

A fin de poder explicar mejor las asimetrías de género en el ámbito de la planificación de la movilidad, y de cara a promover un giro en las políticas de transporte urbano, deben definirse y entenderse bien una serie de términos relativos al género.

La **equidad de género** denota que hombres y mujeres pueden disfrutar de las mismas condiciones y oportunidades a la hora de ejercer sus derechos y alcanzar su potencial social, económico, político y cultural. Es imprescindible que la evaluación de las políticas y programas tenga en cuenta las diferencias existentes entre la realidad e intereses de los hombres y de las mujeres (Allen, 2018).

Diffiere del término de **igualdad de género**, que únicamente indica que, en un determinado contexto, las oportunidades para un sexo u otro no son las mismas, sin entrar en si se puede o no acceder a ellas. La equidad de género es una dimensión esencial del transporte sostenible (Allen, 2018).

La incorporación de la **perspectiva de género** representa una estrategia institucional que permite plasmar la dimensión de género de manera transversal en todas las políticas y acciones de las administraciones, y que requiere aumentar la capacitación y su consideración en materia de género. El procedimiento consiste en evaluar qué consecuencias tiene un determinado plan o acción (incluyendo normativa, políticas o programas), en todos los ámbitos y a todos los niveles, tanto para las mujeres como para los hombres. Se trata de una estrategia para lograr que las inquietudes y vivencias, tanto de las mujeres como de los hombres, sean parte integral del diseño, aplicación, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de todas las esferas políticas, económicas y sociales. Esto garantiza que tanto las mujeres como los hombres se beneficien por igual, y que no se perpetúe la desigualdad (Allen, 2018/European Institute for Gender Equality, 2020).

La **planificación en materia de género** comprende los procesos y procedimientos necesarios para poner en marcha estrategias con perspectiva de género. Su fin consiste en garantizar, mediante un proceso sistemático e inclusivo, que los resultados de las políticas tengan en cuenta la perspectiva de género. Si los objetivos de las políticas de género son realmente transformadores, entonces la planificación de género, como proceso, será un proceso político, y como tal implicará la consulta y la participación de los diferentes agentes implicados (Reeves y Baden, 2000).

La discapacidad y la planificación inclusiva del transporte

It is estimated that one in six Europeans has some form of disability⁹; un mercado de unos 80 millones de clientes potenciales. Además, esa cifra se incrementa en un 35-40% si se incluye a quienes viajan acompañando a Pasajeros con Movilidad Reducida (PMR) y a personas con limitaciones temporales de la movilidad (como quienes empujan un carrito de niño o viajan con pesadas maletas).

El párrafo 1 del artículo 3 de la Directiva Europea de la Accesibilidad establece que *“las personas con discapacidad son aquellas que padecen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales de larga duración, las cuales, si se combinan con barreras diversas, pueden dificultar que participen de manera plena y efectiva en la sociedad y en igualdad de condiciones respecto al resto de las personas”*¹⁰. Para que las ciudades dispongan de entornos urbanos accesibles desde el punto de vista del usuario, es imprescindible eliminar esas barreras o, como mínimo, reducirlas.

Asimismo, hay personas que, sin entrar en la definición estándar de personas con discapacidad, también deben enfrentarse a distintos problemas de accesibilidad a la hora de interactuar con el entorno urbano. Estos grupos de personas, que se han mencionado anteriormente, se consideran grupos vulnerables.

Un análisis adecuado y profundo de las limitaciones que presentan los grupos vulnerables, puede capacitar a los profesionales para incluir los ajustes necesarios en una planificación inclusiva. Algunas limitaciones pueden estar asociadas a dificultades de movimiento y neurodegenerativas,

que dificultan el autocuidado, caminar, agacharse, incorporarse o, incluso, comunicarse; otras afectan a la visión o la audición; y otras consisten en un deterioro cognitivo o una discapacidad intelectual.

Las políticas de transporte sostenible deberían contemplar la amplia gama de necesidades de movilidad existentes, a fin de desarrollar mejores servicios de transporte y movilidad que tengan expresamente en cuenta la inclusión e integración de todos los grupos de usuarios mencionados. Esto exige que las ciudades diseñen entornos accesibles que les permitan desplazarse libremente y de manera autosuficiente.

Lo más acertado hoy día es prevenir en vez de reaccionar, y optar por la equidad como estrategia básica que promueva la igualdad de oportunidades y la inclusión.

La planificación permite hallar las posibles soluciones frente a cualquier situación, y el reto debe ser conseguir identificarlas. Aunque la principal razón de ser de este documento radica en orientar y proveer unos conocimientos básicos de planificación del transporte tanto para grupos vulnerables, como con perspectiva de género, una planificación inclusiva que tenga en cuenta sus necesidades satisfará también las del resto de los usuarios del transporte.

⁹ Eurostat, Encuesta de Población Activa (EPA) módulo ad hoc sobre el empleo de las personas discapacitadas, 2002

¹⁰ Directiva (EU) 2019/882 del Parlamento Europeo y el Consejo de 17 de abril de 2019 sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios



2. Los 8 principios de los PMUS en el contexto de la planificación inclusiva y con perspectiva de género

Las Directrices Europeas sobre PMUS se basan en ocho principios clave que apuntalan el enfoque de la planificación de la Movilidad Urbana Sostenible, que se enumeran a continuación:

1. Plan de movilidad sostenible del “área urbana funcional”;
2. Cooperación interadministrativa;
3. Implicación de la ciudadanía y de los agentes interesados;
4. Evaluación continua de los resultados presentes y futuros;
5. Definición de una visión a largo plazo y de un plan de ejecución detallado;
6. Desarrollo de todos los modos de transporte de una manera integral;
7. Previsión del seguimiento y de la evaluación; y
8. Control de calidad.

Estos principios deben aplicarse a los diversos aspectos de un PMUS, incluyendo la planificación inclusiva y con perspectiva de género.

2.1 Plan de movilidad sostenible del “área urbana funcional”

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), las áreas urbanas funcionales (AUF) incluyen la propia ciudad más las zonas donde residen quienes van diariamente a la ciudad a trabajar, es decir, abarcan el área de influencia económica y funcional que van dibujando los viajes cotidianos de la gente (OCDE, 2019; Dijkstra et al., 2019). Este principio de los PMUS aconseja planificar detenidamente estas áreas urbanas funcionales, haciendo hincapié en que las medidas se apliquen a una escala urbana y territorial más amplia.

Una de las formas más sencillas de delimitar las AUF consiste en considerar las zonas donde tienen lugar los viajes para ir y volver del trabajo, de manera que se incluya a la mayor parte de las personas que trabajan en el centro de la ciudad y que viven dentro del perímetro estándar del área urbana funcional. No obstante, algunos de estos grupos de pasajeros viven en zonas periféricas y no representan al típico empleado del centro financiero, por lo que debe hacerse un esfuerzo adicional para incluirlos en el proceso de planificación.

A menudo, las mujeres y las personas que pertenecen a grupos vulnerables sufren una discriminación espacial cuando realizan sus viajes cotidianos. Estos pueden conectar su hogar (tal vez situado en un barrio periférico) con su lugar de trabajo (en el centro de la ciudad o en otro punto del área urbana funcional) y, en ciertos casos, incluirán otros desplazamientos inherentes a su función de responsable principal de cuidados en la familia. Los centros de atracción de estas personas no suelen ser los mismos que los del resto de la población, y es sumamente importante que su capacidad para acceder a ellos

se tenga en cuenta al planificar un transporte asequible y accesible para todas las personas.

Dado que para algunos de los grupos vulnerables resulta complicado recorrer distancias de más de un kilómetro, el hecho de viajar dentro de la zona urbana funcional puede convertirse en una barrera infranqueable, más aún si la accesibilidad es deficiente. A menudo el transporte público se caracteriza por estar administrativamente descentralizado, de modo que su gestión y eficiencia varían de unas zonas a otras. Ello conlleva que las conexiones sean deficientes y los servicios -particularmente los de las áreas periféricas- resulten poco fiables. A ello se añade que los modelos de transporte público más generalizados se basan en una red radial, que se condensa en el centro de la ciudad. Todo esto supone una limitación importante para mucha gente a la hora de conseguir un trabajo o de acceder a servicios o actividades cotidianos y, en general, tiene un impacto negativo en su calidad de vida.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Cómo deben planificar la movilidad las administraciones locales, para poder garantizar que los lugares de trabajo, la educación y los servicios sean accesibles para todos los usuarios, incluidas las personas menos favorecidas y que no tienen un trabajo formal dentro de los límites del área urbana funcional?
- ¿Qué carencias del sistema pueden llevar a que las opciones de movilidad de mujeres y grupos vulnerables se vean mermadas, en particular alrededor del área urbana funcional?

2.2 Cooperación interadministrativa

El rápido crecimiento de las áreas urbanas funcionales está causando problemas cada vez más complejos debido a las diferencias entre las áreas territoriales que las conforman. Para lograr desarrollar y aplicar los PMUS y sus medidas específicas a satisfacción de las necesidades de quienes viven y trabajan dentro de sus límites, resulta imprescindible que el departamento de planificación alcance altos niveles de cooperación, coordinación y concertación con las distintas administraciones competentes (y sus diversos departamentos o áreas), así como con otras entidades.

Todo proceso de planificación inclusivo y con perspectiva de género en el marco de los PMUS debe incluir requisitos vinculantes de colaboración, tanto para las entidades responsables de ejecutar el Plan, como para los agentes interesados. Que la puesta en marcha de medidas para crear entornos inclusivos y con perspectiva de género tenga o no éxito, dependerá de que haya objetivos compartidos, voluntad política, compromisos a nivel regional y local, y que, además, la implicación de otras entidades -por ejemplo, los operadores de transporte público- esté perfectamente definida.

A menudo, surgen divergencias entre lo que la administración inicialmente planifica y lo que se ejecuta en la práctica. Y depende tanto de la distribución final de los recursos, como de la coordinación y de la comunicación a distintos niveles, que el resultado final atienda adecuadamente, o no, al género y a la accesibilidad. Conseguir que estas estrategias se apliquen con éxito requiere que el contexto administrativo sea el adecuado, y que se cuente con un marco organizativo, de procedimiento y de personal eficiente y capacitado. Los ayuntamientos deberían incluir en sus departamentos de planificación a personas expertas en ciudades con perspectiva de género y a personas con discapacidad. También tendrían que trabajar en estrecha colaboración con agentes clave de distintos ámbitos y entidades enmarcadas en el área urbana funcional.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Qué administraciones y departamentos tienen la capacidad de poner en marcha planes de accesibilidad con perspectiva de género o, en caso contrario, reservan recursos suficientes para conseguirlo?
- ¿En qué medida debe variar la estructura de las administraciones locales o regionales, para que sean capaces de abordar adecuadamente la perspectiva de género y la inclusión?
- ¿Se utilizan métodos y herramientas relativos a la perspectiva de género para integrar estos aspectos en el día a día de la institución?

2.3 Implicación de la ciudadanía y de los agentes interesados

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible consiste fundamentalmente en un proceso participativo que se centra en dar respuesta a las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan por un área urbana funcional determinada, ya sean residentes o visitantes. Para que la participación efectiva sea real, los ayuntamientos deben asumir el principio de que todas las personas que se vayan a ver afectadas por sus decisiones tienen todo el derecho a implicarse en el proceso de toma de decisiones.

Una misma medida puede afectar de forma diferente a las personas interesadas -ya sean hombres o mujeres, o pertenezcan a un grupo vulnerable o no-, y sus prioridades y enfoques a la hora de asignar los recursos también pueden variar.

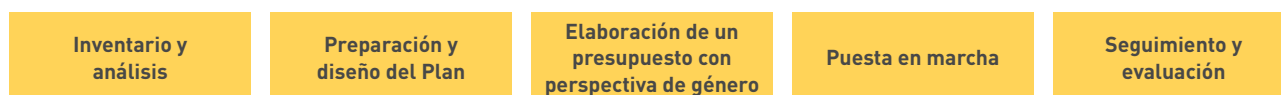
A menos que se asegure la participación de los agentes relevantes, así como cierta representación de la ciudadanía que vive en un área determinada, no será posible que la planificación del transporte tenga en cuenta como debiera, la realidad local, ni que sea capaz de abordar las necesidades de los distintos grupos. Por este motivo, debería hacerse un esfuerzo a largo plazo para lograr que las políticas institucionales impulsen la puesta en marcha de iniciativas con perspectiva de género e inclusivas por parte de los agentes implicados; de esta manera aumenta el grado de sensibilización con sus inquietudes y necesidades.

Cuando se logra implicar a grupos o personas diversos, se fomenta la creación consensuada y resulta más fácil discernir las inquietudes de las distintas comunidades que habitan en el área urbana funcional. Por ello es conveniente incluir al sector académico local, a expertos y expertas en movilidad y/o transporte inclusivos y con perspectiva de género, a asociaciones de mujeres y de personas con discapacidad, a representantes influyentes de la ciudadanía y a entidades de base que traten aspectos de género y temas de vulnerabilidad social.

La Tabla 1 presenta una visión general del proceso de consulta a los agentes interesados, que formó parte del programa de mejora de la red de carreteras de Timor Leste, con financiación del Banco Mundial. Se trata de una buena práctica con relación a la consulta a agentes interesados; en las sesiones de debate, se convocó separadamente a hombres y a mujeres, con el objetivo principal de que la participación de las mujeres tuviera más peso sobre la puesta en marcha del proyecto.

Pasos para implicar a las partes interesadas

- **Mapeo de las partes interesadas**
 - identificar a qué grupos y entidades les afectará el cambio climático (CC), o cuáles pueden influir sobre los resultados finales
 - Análisis de las partes interesadas
 - identificar qué aspectos pueden aportar al debate las partes interesadas
- **Intercambio de información y aumento de la concienciación**
 - sobre el propio proceso del NAP, y dirigido a todas las partes interesadas
- **Consulta y compromiso**
 - inclusión de mujeres y hombres, a nivel local y nacional y de manera transversal en los diversos sectores y ámbitos temáticos



Mapeo y análisis de las partes interesadas

Lista de comprobación: ¿están incluidos los siguientes actores?

- ✓ Por parte del gobierno: Ministerio de la Mujer;
- ✓ Centros de coordinación en materia de género en otros ministerios o departamentos;
- ✓ Entidades asociadas comprometidas con la igualdad de género;
- ✓ Economista del funcionariado o independiente con experiencia en temas de género;
- ✓ Representantes de ambos sexos del sector privado;
- ✓ Coordinadora de las ONGs de mujeres;
- ✓ ONGs o grupos de presión con experiencia en temas de género;
- ✓ ONGs o grupos locales que representen los intereses del género masculino;
- ✓ ONGs sectoriales o con "intereses especiales" o con experiencia en temas de género;
- ✓ Grupos de derechos humanos o profesionales del Derecho;
- ✓ Grupos de reflexión o analistas con experiencia y conocimientos en temas de género;
- ✓ Docentes académicos o personal investigador de Departamentos universitarios de temas de género

Tabla 1: Cómo lograr que los agentes sociales con perspectiva de género se comprometan, y que la participación sea significativa

Fuente: NAP Global network: Targeted Topics Forum, Nadi, febrero de 2018, https://www.slideshare.net/NAP_Global_Network/genderresponsive-stakeholder-engagement-and-meaningful-participation-nahyeon-shin-giz/12

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Cómo se puede implicar a los agentes clave y a la ciudadanía, garantizando en ambos casos que los debates se convoquen, tanto separadamente para hombres y mujeres, como mixtos?
- ¿Cuál es el método más apropiado para realizar un mapeo de los agentes interesados y cuáles son los mejores mecanismos para implicarles, sin olvidar la diversidad de esos grupos y de sus necesidades?

2.4 Evaluación continua de los resultados presentes y futuros

Los PMUS se fundamentan en un análisis exhaustivo del estado de partida del sistema de transporte en el ámbito de un área urbana funcional, y deben generar objetivos e indicadores muy claros al respecto. Por lo tanto, para poder ofrecer un sistema de transportes que satisfaga las necesidades de los grupos de personas vulnerables y tenga en cuenta las cuestiones de género, es necesario llegar a comprender plenamente -siempre antes de comenzar a diseñar y a ejecutar los planes- el contexto cultural y las pautas de movilidad de la zona.

La recopilación de datos fiables y desagregados es un paso ineludible para poder determinar qué uso hacen las mujeres y los grupos vulnerables del sistema de transporte existente. A menudo los datos y estadísticas disponibles simplemente traducen el género en variables binarias y normalizadas de hombre/mujer, sin tener en cuenta aspectos relativos al contexto ni a la singularidad (Levin et al., 2020).

La Evaluación de Impacto Social es una de las herramientas más importantes de las empleadas para calibrar qué efectos sociales produce una determinada intervención. Cada una de las medidas de un PMUS tiene un cierto impacto en los usuarios del transporte, ya sea directa o indirectamente. Por ello, a fin de evitar efectos sociales adversos, es conveniente utilizar esa herramienta y así obtener una visión completa de cómo la planificación afecta a determinados grupos de usuarios (SUITS, 2020). Este aspecto es clave para asegurar que la relación coste/beneficio de los proyectos sea equitativa. Una apropiada evaluación resulta útil para garantizar que la planificación y la consiguiente prestación de servicios incluyan las necesidades de esos grupos, evitando así un escenario en el que se les excluya tanto de los objetivos, como del exhaustivo proceso de evaluación. En consecuencia, si ocurre lo segundo, es probable que sus necesidades se pasen por alto ex-ante en lo que se refiere a definir los indicadores y a medir adecuadamente la eficiencia del proceso.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Cómo establecer un marco dinámico que sea capaz de reflejar de manera fidedigna si las medidas del PMUS son eficientes en relación con la perspectiva de género y la inclusión?

2.5 Definir una visión a largo plazo y un plan de ejecución detallado

Un PMUS parte de una visión a largo plazo de la realidad del transporte y la movilidad que abarca toda un área urbana funcional (AUF). Se debe adoptar una visión integral de la movilidad que incorpore en todo el proceso la inclusión y la perspectiva de género.

Las visiones estratégicas transmiten objetivos y abordan cuestiones transversales que repercuten sobre diversos ámbitos tanto de la planificación urbana y del transporte, como de otros ámbitos estratégicos y a distintos niveles. Los primeros juegan un papel relevante en que se apliquen o no a la planificación criterios de inclusión y con perspectiva de género que, al fin y al cabo, atañen a la vida cotidiana de los usuarios.

La consecución de una visión claramente integral al respecto puede ser muy útil para encauzar las acciones en la buena dirección y asignar los recursos necesarios.

La visión de Londres sobre Igualdad e Inclusión representa un potente ejemplo:

Igualdad e Inclusión: entendemos por Igualdad e Inclusión que cada persona importa a la hora de mantener la ciudad de Londres en movimiento, trabajando y creciendo. El transporte público juega un papel central cuando se trata de brindar oportunidades, facilitar el acceso a la educación, al empleo y a otros servicios esenciales. Permite a la gente estar en contacto con familiares y amigos y facilita la independencia a muchas personas.

Acción por la Igualdad: Acción por la Igualdad se basa en esa visión y todas las estrategias que aquí se presentan han sido diseñadas para cumplir con ese objetivo. Y ello implica que trabajaremos juntos para garantizar que se entienden y se cubren las necesidades de cada persona en lo que al transporte se refiere, y que se les facilita una vida sana, provechosa y feliz.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Qué pasos deberían darse en primer lugar para concebir y planificar una ciudad inclusiva y con perspectiva de género?
- ¿A qué agentes y grupos de interés clave debería implicarse en el proceso para garantizar la perspectiva inclusiva y de género?
- ¿Qué métodos son los mejores para recopilar su visión de la ciudad?

2.6 Desarrollo de todos los modos de transporte de una manera integral

Puede representar un gran reto, y reviste gran importancia, la planificación que “fomenta un desarrollo equilibrado de todos los modos pertinentes de transporte, al tiempo que favorece un cambio hacia modos más sostenibles” (Rupprecht Consult, 2019).

Esa manera integral de abordar la planificación no sólo mejoraría los sistemas urbanos de movilidad en general, sino que también ayudaría a los ayuntamientos a satisfacer las necesidades de los grupos vulnerables. El hecho de tener que cambiar de un servicio o modo a otro, aparte de problemas ligados a las barreras físicas, implica una serie de retos significativos. A ello cabe añadir que los viajes realizados por mujeres comprenden diversos esquemas y grados de movilidad, que requieren que -en el marco de la AUF- los distintos modos de transporte sean funcionales, incluso fuera de las horas punta. Un desarrollo integrado facilita que todos esos factores se tengan en cuenta y, asimismo, mejora ciertos aspectos de la movilidad como la calidad, la comodidad, la seguridad y la accesibilidad.

Para garantizar la accesibilidad a centros atractores, puede ser útil aplicar el principio de “ciudad de distancias cortas” (o ciudad de los 15 minutos). Una planificación inclusiva y sensible a las cuestiones de género refuerza tanto que todos los modos de transporte estén adecuadamente coordinados, como una certera ordenación del espacio público (por ejemplo, la asignación del espacio en las calles, itinerarios peatonales atractivos, etc.), lo cual redundará en que toda la ciudadanía, independientemente de su género, nivel de renta o capacidades, pueda acceder a los servicios públicos existentes y disfrutar de una buena calidad de vida.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Qué herramientas de planificación se pueden emplear para garantizar que los modos de transporte estén adecuadamente coordinados y que la conectividad sea la correcta, de manera que aumente el grado de integración social?

2.7 Previsión del seguimiento y de la evaluación

El seguimiento y la evaluación son piezas vitales del proceso de un PMUS, ya que permiten valorar los progresos que se van alcanzando en relación con las visiones, objetivos y acciones del Plan. Para determinar si las acciones ejecutadas responden a las necesidades de las mujeres y los grupos vulnerables de personas, deben integrarse parámetros relativos al género y la accesibilidad en todo sistema de seguimiento y evaluación. A menudo, al supervisar y evaluar sus proyectos y estrategias, los ayuntamientos han sido “indiferentes al género” y han ignorado cualquier aspecto relativo al transporte inclusivo.

Para prestar la debida atención al género y a la inclusión, un procedimiento de seguimiento y evaluación debería definir indicadores sobre aspectos como los siguientes:

- En qué medida se han mejorado las condiciones del transporte para mujeres y niñas y para personas con movilidad reducida;
- En qué grado se satisfacen las necesidades de transporte de las mujeres y los grupos vulnerables;
- Cuál es el grado de implicación de mujeres y hombres en las etapas de definición y diseño del proyecto;
- Cuál es el grado de implicación de los agentes de los distintos grupos vulnerables durante la definición y diseño del proyecto; y
- Comentarios de los usuarios sobre qué cambios se deben hacer en los servicios para satisfacer las necesidades, tanto de las mujeres como de los grupos vulnerables.

A fin de comprender si las medidas del PMUS repercuten o no, y en qué manera, en las distintas condiciones de vida de hombres y mujeres, es imprescindible realizar un completo análisis de género y recopilar datos desagregados por sexos. Para ello es importante adoptar un enfoque que diferencie entre sexos y que refleje la realidad de partida. El objetivo de todo ello es múltiple, y consiste en analizar las interrelaciones, las necesidades propias del enfoque de género y las específicas de cada grupo vulnerable por separado, y también en detectar en qué aspectos estos grupos están siendo discriminados.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿Cuáles son los mejores Indicadores Clave (KPI, en sus siglas en inglés) para hacer el seguimiento de la perspectiva de género y la inclusión en el ámbito de la planificación de la movilidad?
- ¿Qué datos relativos al género y a la planificación inclusiva pueden utilizarse para evaluar el proyecto y la ejecución de sus medidas?

2.8 Control de calidad

A la hora de desarrollar un PMUS, debe prestarse especial atención a la implantación de mecanismos eficaces que aseguren la calidad técnica del documento final y, asimismo, garanticen que cumple los requisitos del concepto de PMUS.

El control de calidad garantiza la exactitud, fiabilidad y coherencia de los procesos del PMUS. Las administraciones locales, para ser rigurosas a la hora de planificar, diseñar, desarrollar, ejecutar y evaluar, deben velar porque la perspectiva de género y los criterios de inclusión se apliquen sistemáticamente, contribuyendo así a un modo de vida más equitativo y que satisfaga las necesidades de las mujeres y los grupos vulnerables en todas sus formas.

Cuestiones importantes para profesionales de la movilidad:

- ¿En qué medida se tienen en cuenta las necesidades de las mujeres y de los grupos vulnerables al planificar la movilidad sostenible de una determinada área urbana funcional, cuando el objetivo principal consiste en que el acceso a los servicios básicos les resulte asequible, segura y cómoda?
- ¿Hasta qué punto las vivencias de las mujeres y de los grupos vulnerables modelan el sistema de transporte? ¿En qué grado han participado agentes clave de las diversas organizaciones?
- Los procesos institucionales, ¿tienen en cuenta las diversas prioridades, preocupaciones y necesidades de todos los residentes y visitantes? ¿brindan a todas las mujeres y grupos de personas vulnerables la oportunidad de participar en los procesos de planificación y toma de decisiones?
- La planificación a largo plazo, ¿prioriza actuaciones relativas a la seguridad y movilidad de mujeres y grupos vulnerables? ¿se basa en una recopilación de datos fiables y desagregados?
- ¿Se tiene una visión a largo plazo que asuma las necesidades de todos los usuarios del transporte y que se apoye en medidas que reducen el grado de desigualdad e injusticia entre la población?
- Las políticas y la ordenación del territorio ¿integran la perspectiva de género y las necesidades de los grupos vulnerables?
- Los distintos servicios de transporte, ¿están coordinados de manera que resulten seguros, cómodos y accesibles y no interfieran en el flujo de la ciudad?
- A lo largo del proceso de seguimiento y evaluación, ¿se adopta una perspectiva de género y de inclusión coherente que garantice que el ayuntamiento está poniendo en marcha las medidas adecuadas y caminando en la dirección correcta? En caso negativo, ¿se están adoptando las medidas pertinentes para reconducir el proceso en la buena dirección?



foto © andres on istock.com

3. Los pasos del PMUS para integrar la equidad de género y los grupos vulnerables

El ciclo del PMUS resume el proceso que un ayuntamiento debe afrontar para definir y poner en marcha medidas de movilidad sostenible en una ciudad determinada. Generalmente el ciclo consta de cuatro etapas o fases y nueve pasos de planificación. Para que sea efectiva la planificación de ciudades con perspectiva de género y que tenga en cuenta las necesidades de todos los usuarios, se impone que ese enfoque sea transversal y se incorpore desde el inicio de todo el proceso.

Cada fase del ciclo del PMUS engloba una acción clave que se alinea con dicho enfoque:

1. Comprender qué grupos diana deben participar en la planificación y en la ejecución del Plan;
2. Facilitar la participación de mujeres y de representantes de los grupos vulnerables en los procesos de toma de decisiones;
3. Incluir medidas específicas de género y medidas que aumenten la accesibilidad;
4. Establecer mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan comprobar que se incorporan de facto la perspectiva de género y cierto grado de accesibilidad.



Figura 2: El ciclo del PMUS. Vista general de los 12 pasos en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Fuente: Rupprecht Consult, 2019

3.1 Preparación y análisis



La fase 1 comienza en el momento en que se decide desarrollar el PMUS y, a continuación, ponerlo en marcha. Esta etapa reviste especial importancia, ya que la decisión implica también un compromiso: el de mejorar la accesibilidad para todo el mundo, incrementar la calidad de vida de la ciudadanía, aumentar la seguridad, garantizar la equidad social y adoptar políticas respetuosas con el medio ambiente.

3.1.1 Paso 1: establecer el marco de trabajo

Las diversas condiciones de vida e intereses de toda la ciudadanía deben identificarse y tenerse en cuenta a lo largo de todo el proceso. Para ello, es muy importante que la administración local defina con exactitud cuáles serán los límites del ámbito de la planificación, ya que así se garantiza una adecuada reflexión acerca de cómo la ciudadanía vive la ciudad, a la vez que se establece una base tangible del marco de planificación de cara a las siguientes etapas. También deberían identificarse las entidades involucradas y los recursos humanos necesarios a lo largo de todo el proceso, así como asegurar que se dispone de los conocimientos técnicos necesarios en relación con el género y con los grupos de personas vulnerables. Si fuera necesario, habría que recurrir a un servicio de consultoría externo especializado.

Al asegurarse de que se implica a agentes diversos desde el enfoque de género y vulnerabilidad en los grupos de participantes se garantiza la responsabilidad y la diversidad de opiniones y perspectivas en todo el proceso de planificación. Esas valiosas aportaciones sobre temas concretos también resultan de ayuda para contrarrestar puntos de vista sesgados o con una visión parcial del panorama urbano.

Cuando se observe que hay un fuerte desequilibrio de género en el grupo de agentes seleccionados o en el equipo municipal que va a liderar el proceso de elaboración del PMUS, deben tomarse las medidas pertinentes para implicar a más personas del sexo subrepresentado, ya sean mujeres u hombres. Se trata de una cuestión de responsabilidad y credibilidad.

Aunque *a priori* resulte complicado identificar sobre el terreno agentes interesados con suficiente experiencia en temas de género y vulnerabilidad, sus conocimientos son vitales para el proceso y su participación muy relevante, ya que pueden ser valiosos aliados de una planificación inclusiva y con perspectiva de género. Estas personas pueden ser técnicos del ayuntamiento, pertenecer a una ONG o formar parte del ámbito académico o de la consultoría.

La elaboración del PMUS también debe involucrar a un amplio grupo de agentes del ámbito político y de representantes de la vida pública que le confieran mayor legitimidad. En esta línea, cabe resaltar que conseguir el compromiso político al más alto nivel es esencial para que todo el proceso tenga el éxito deseado.

3.1.2 Paso 2: definir el marco de la planificación

There is an obvious need for comprehensive, intersectoral actions to address the complexity of gender-sensitive and inclusive mobility planning effectively. The creation and coordination of planning mechanisms that enable these actions requires a well-developed planning framework and strong instruments that guarantee a multidimensional approach to the problem.

3.1.3 Paso 3: analizar el estado de la movilidad

Daily urban mobility is a complex issue, and no individual La movilidad urbana cotidiana es un tema tan complejo, que ningún conjunto de datos sectoriales o enfoque individual es capaz de reflejar su carácter multidimensional. Muchos ayuntamientos no recopilan datos sobre las mujeres ni los usuarios de grupos vulnerables, lo cual hace peligrar su bienestar e, incluso, su vida. No se les tiene en cuenta en las estadísticas, ya que la especificidad de los datos es, a menudo, deficiente y no identifica a determinados tipos de usuarios. Además, en gran medida, se les deja fuera de la asignación de recursos y de espacio público que facilitarían su movilidad dentro de la comunidad.

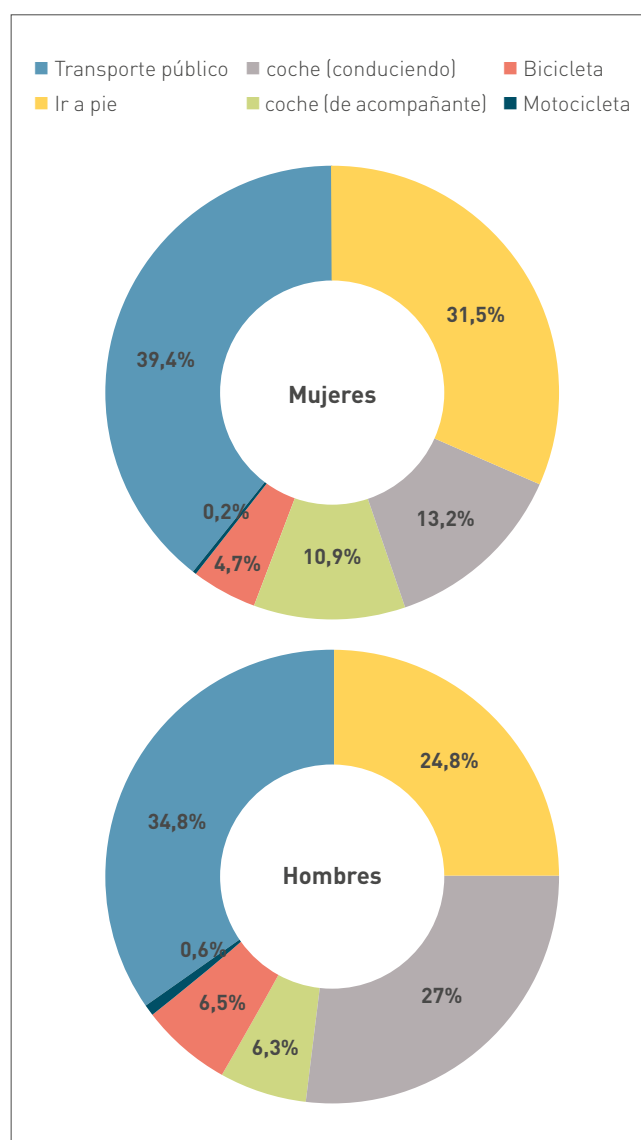
Este tercer paso del PMUS es un momento perfecto para asumir qué se sabe y qué no se sabe sobre el tema, y para averiguar qué otros proyectos o estrategias se están planteando o ejecutando en estos momentos, dirigidos sobre todo a mujeres o grupos vulnerables.

Si la recopilación de datos y enfoques fuera más completa, los ayuntamientos y responsables políticos dispondrían de una visión más innovadora de la movilidad, y entenderían mejor el impacto que las políticas de movilidad y transporte tienen sobre los distintos grupos de personas.

Cuando se analiza el estado de la movilidad urbana de una ciudad determinada desde la perspectiva de género, es crucial tener en cuenta aspectos tales como la estructura demográfica de la población, los índices de empleo y las cifras del mercado laboral, en lo referente al género, la brecha salarial, y las pautas y motivos de los desplazamientos.

A menudo, las encuestas únicamente distinguen entre viajes por trabajo o por ocio, y olvidan reflejar todos esos viajes que se realizan por otros motivos y que, por tanto, quedan fuera de las estadísticas. Las encuestas de movilidad deberían también incluir como categorías de viaje aquéllos realizados por motivos familiares o para el cuidado de personas, así como caminar o ir en bici como modos de desplazamiento.

Si se observa la distribución por modos desde una perspectiva de género, se hace patente que las mujeres, y quienes realizan tareas de cuidados, viajan mucho más a menudo a pie o en transporte público, tal como puede verse en el caso de la ciudad de Viena, a continuación:



Fuente: CIVITAS Policy Note, 2014

Estadísticas y auditoría nacionales basadas en las necesidades de las mujeres

El Reino Unido cuenta con algunas de las prácticas en materia de recopilación de datos más reconocidas a nivel internacional. Su Servicio Nacional de Estadística pone especial atención en facilitar datos de movilidad diferenciados por género, así como en que las series de datos sean continuas y estén bien estructuradas.

Las estadísticas de transporte representan un pilar importante de su estrategia. Se elaboran a nivel nacional, muy detalladamente y desglosadas en variables como la edad, el sexo, el modo utilizado, la distancia, la profesión, el nivel de satisfacción y el motivo del viaje. Una de sus publicaciones, denominada *Focus on Personal Travel*, reúne datos sobre las tendencias de movilidad en diferentes períodos de tiempo, desde los años 80 hasta 2003.

Respecto a las diferencias de movilidad en función del género, las encuestas muestran que las pautas de movilidad de las mujeres han variado considerablemente a lo largo del tiempo en comparación con las de los hombres. Las últimas encuestas disponibles consisten en sendas fichas técnicas, una sobre el Uso de los autobuses públicos y otra sobre Viajes al trabajo, publicadas en marzo de 2010 y abril de 2011, respectivamente. La primera -a partir de datos recogidos en la Encuesta Nacional de Transporte (*National Travel Survey*) de 2012 y actualizada en 2013-, analiza la movilidad de mujeres y hombres, por edades, en los autobuses públicos; y la segunda recoge los viajes de ida y vuelta al trabajo y por motivos laborales.

Elementos clave para el intercambio de conocimientos:

- El compromiso de lograr un sistema de transporte que esté, sobre todo, adaptado a las necesidades de las mujeres;
- Centrarse en que las necesidades de las mujeres sean uno de los objetivos primordiales de la iniciativa política;
- Completar series temporales e información detallada a través de sondeos estadísticos.

Recuadro 1: Recogida de datos sobre las necesidades de las mujeres en el Reino Unido

Fuente: CIVITAS Policy Note, 2014

La estrategia de género “Gendered Landscape” (“Los paisajes del género”) de Umeå (Suecia): datos sobre las pautas de viaje según el género

El Ayuntamiento de Umeå está a la vanguardia de la planificación urbana con perspectiva de género que incluye, aunque no sólo, la de la movilidad. Desde 1994, Umeå tiene un comité de igualdad de género vinculado al ayuntamiento cuyo objetivo principal consiste en crear las condiciones necesarias para que mujeres y hombres tengan las mismas posibilidades a la hora de configurar, tanto la sociedad en que viven como sus propias vidas. Cada concejalía se encarga de incorporar ese objetivo a sus iniciativas sectoriales.

En 2008, Umeå firmó la Carta Local Europea para la Igualdad de mujeres y hombres en la vida cotidiana y, desde entonces, incluye en sus políticas la igualdad de género acorde con este compromiso.

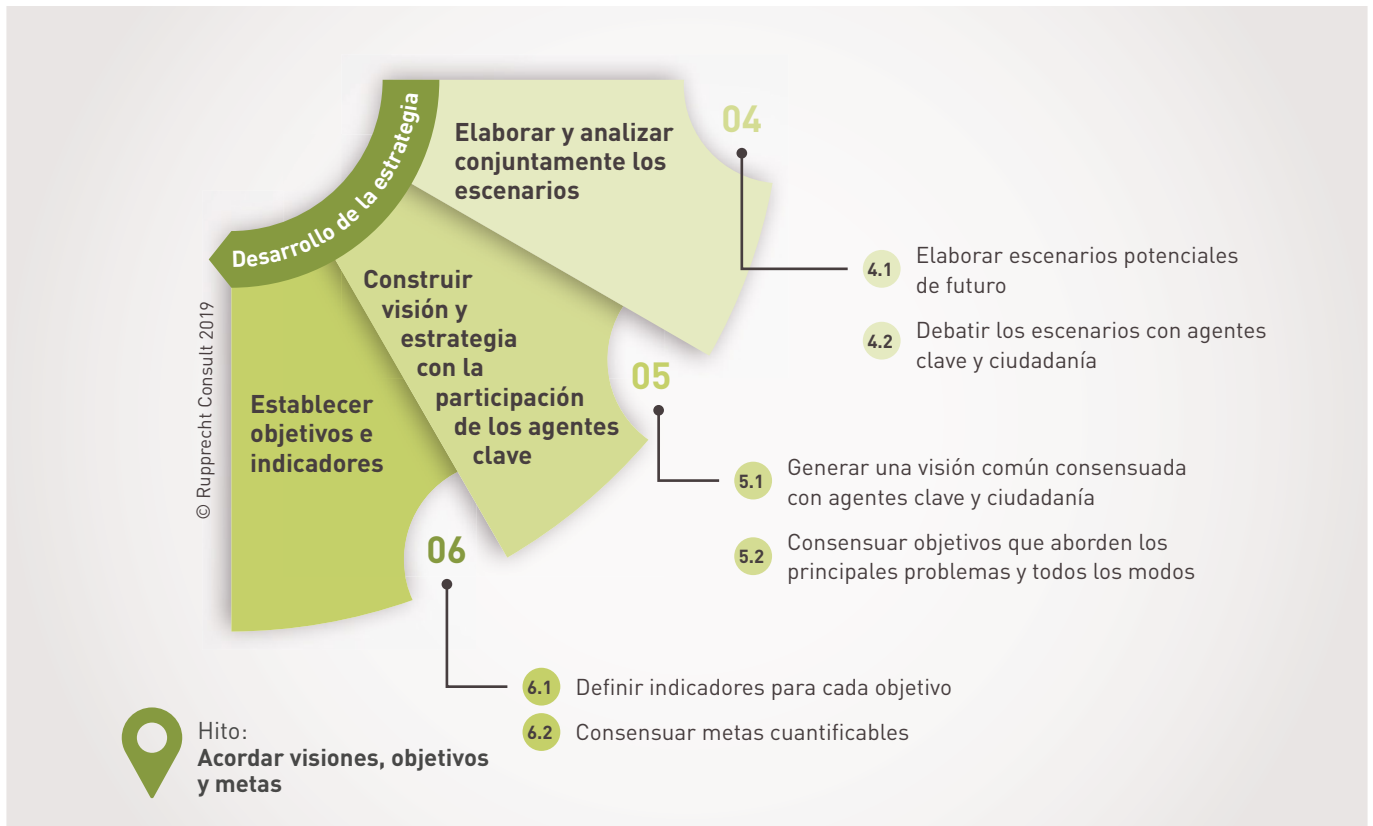
Cada vez que se plantea un nuevo proyecto, la administración local procura profundizar en lo que la iniciativa supone para las mujeres y los hombres, y también para los niños y las niñas. Para ello ha llevado a cabo detallados estudios que analizan las pautas de viaje, los lugares de trabajo y los contextos socioeconómicos, tanto de los hombres como de las mujeres. Este trabajo incluye una encuesta con datos desagregados sobre las pautas de viaje y los modos de movilidad utilizados por los habitantes de Umeå.

A raíz de esos estudios, el Ayuntamiento de Umeå ha constatado que gran parte de las mujeres de la localidad trabajan como cuidadoras, ya sea en residencias de mayores, guarderías, colegios u hospitales. Los turnos de este tipo de trabajos empiezan temprano, de manera que las mujeres tienden a ser las primeras en circular por las calles por las mañanas. Al mismo tiempo, y como ellas van más en bici y en transporte público, resulta que la mayoría de quienes circulan temprano por las calles son mujeres en bicicleta... En consecuencia, el ayuntamiento modificó los horarios de limpieza de la nieve, de manera que ahora se retira primero de los carriles bici y, solo cuando todos están libres de nieve, comienza la limpieza de las calzadas.

Recuadro 2: Gendered Landscape (Los paisajes del género) de Umeå

Fuente: <https://genderedlandscape.umea.se/in-english/>

3.2 Desarrollo de la estrategia



En la **segunda etapa**, el objetivo del proceso se centra en dar forma, con la colaboración de la ciudadanía y los agentes implicados, a la dirección estratégica del PMUS. Para ello se elaboran y analizan escenarios de futuro, se construye una visión compartida con la ciudadanía y los agentes, se llega a un acuerdo sobre las acciones específicas que harán falta para resolver los principales problemas de la ciudad y, finalmente, se produce una batería de indicadores para poder medir el grado de cumplimiento de cada una de las acciones.

3.2.1 Paso 4: elaboración y análisis consensuados de escenarios

El contexto presente y el futuro -sobre todo el segundo- a los que deben hacer frente las estrategias de movilidad se caracterizan por ser altamente complejos y en constante cambio. Estas nuevas ciudades son lugares cada vez más complejos, que difícilmente podrán adaptarse al nuevo contexto siguiendo los esquemas tradicionales. La planificación urbana con perspectiva de género e inclusiva sólo puede lograrse si se da respuesta a los aspectos clave que van a definir las ciudades y sociedades del futuro, tales como: el sistema de movilidad post-COVID 19; la inmigración a gran escala; el envejecimiento de la población; la continua expansión urbanística; la digitalización; y la ineludible acción contra el cambio climático. La elaboración de un escenario de futuro requiere, por tanto, un ejercicio visionario en el que la planificación de la movilidad trascienda los aspectos puramente físicos y llegue a conformar una manera consensuada de enfocar la planificación que logre responder a las necesidades de toda la ciudadanía.

Se deben analizar y debatir los escenarios de futuro a la luz de la equidad de género y la inclusión.

3.2.2 Paso 5: construir la visión y la estrategia integrando la participación de los agentes

La definición de una visión consensuada representa un elemento clave del ciclo de un PMUS, y puede influir positivamente en que se aplique un enfoque inclusivo y con perspectiva de género. A menudo, entraña cierta dificultad poner en marcha proyectos o rediseñar espacios en el marco de un proceso ex-post que no incluía desde sus inicios la perspectiva de género ni de inclusión. Es por ello que resulta esencial tener bien identificados los requisitos de cada uno de los grupos de usuarios presentes, dado que cualquier decisión estratégica tiene un efecto significativo sobre el grado en que cada persona disfruta, en su vida cotidiana, de las mismas oportunidades que el resto.

Por ejemplo, concebir como visión una estructura urbana policéntrica y basada en una red de calles próximas y multifuncionales podría favorecer una accesibilidad buena y cómoda. Este tipo de visión corresponde al que los técnicos llaman “ciudad de las distancias cortas” (o “ciudad del cuarto de hora”), es decir, una ciudad con poco tráfico en la que se fomenta la densidad y los equipamientos de uso mixto. Una ciudad así hace que realizar tareas de cuidados, ir de compras o utilizar los servicios públicos sea mucho más sencillo. Además, en la ciudad del cuarto de hora, la infancia y las personas mayores pueden desplazarse por el barrio y realizar sus tareas cotidianas con autonomía (Urban Development Vienna, 2013).

Es conveniente formular objetivos estratégicos inclusivos y con perspectiva de género que aborden las diversas necesidades de los usuarios urbanos. Si se logra que el proceso de elaboración de los escenarios sea participativo y consensuado, es más probable que los objetivos marcados sean más realistas. Y también será más fácil cuantificarlos y medirlos mediante los indicadores de género e inclusión que mejor encajen en ese contexto urbano.



foto © Obradovic on istock.com

Estos objetivos estratégicos pueden incluir, por ejemplo: la ciudad del cuarto de hora, las redes seguras de movilidad, la interacción entre lo público y lo privado, y la construcción de viviendas de muchos tipos diferentes y próximas entre sí, y con acceso libre de barreras a parques y espacios naturales (Horelli, 2017).

En su Manual de Perspectiva de Género en Planificación y Desarrollo Urbano, el equipo de del Ayuntamiento de Viena incluye una serie de objetivos y criterios de género relevantes tanto para la elaboración de estrategias generales, como para proyectos de planificación más detallados. La definición de estos objetivos y criterios forma parte del compromiso de esta ciudad con objeto de crear espacios públicos de alta calidad.

| El transporte público es fácil de utilizar y optimiza los itinerarios | | |
|---|---|--|
| Preguntas clave | Características e indicadores de calidad | Notas y comentarios |
| <ul style="list-style-type: none"> Las conexiones de transporte público que prestan servicio a las zonas residenciales, ¿son eficientes y están adaptadas a las necesidades de la vida diaria? | <ul style="list-style-type: none"> ¿Se puede llegar a las paradas de transporte público a pie y sin barreras físicas en un radio de 500m (Metro) y 300m (tranvía y autobús)? ¿Es adecuada la frecuencia del servicio, incluso fuera de las horas punta de la población activa? | <ul style="list-style-type: none"> Una buena accesibilidad es importante, sobre todo para las personas que no disponen de un vehículo para sus desplazamientos cotidianos. Además del espacio necesario para las paradas de transporte público, es esencial contar con un ancho de calle suficiente en la red secundaria, es decir, un ancho de carril de 3,5m para el autobús en un sentido y 6,5m si circula en doble sentido. Deben tenerse en cuenta también las necesidades de las personas que no trabajan. |
| Redes de itinerarios peatonales y ciclistas fáciles de utilizar | | |
| Preguntas clave | Características e indicadores de calidad | Notas y comentarios |
| <ul style="list-style-type: none"> ¿Se tienen en cuenta las necesidades de los peatones? | <ul style="list-style-type: none"> Se cuenta con una red de itinerarios bien conectados, transitables, sin barreras y con buena calidad ambiental. Los elementos para ayudar a cruzar la calle están diseñados siguiendo las "líneas de deseo" de las personas. Existe una red de itinerarios ecológicos (p.ej. mediante la plantación de hileras de árboles). En las calles hay mobiliario pensado para el descanso y la comunicación. En el espacio público hay suficientes asientos y bancos accesibles, sin barreras. Hay aseos públicos. | <ul style="list-style-type: none"> La eliminación de obstáculos puntuales (p.ej. carteles publicitarios) y la instalación de elementos de ayuda a la orientación también forman parte del diseño de una red de itinerarios peatonales de alta calidad. <i>El uso del "diagrama funcional" del instrumento de evaluación, por ejemplo, como se presenta en la pág. 79.</i> La disposición de los asientos y bancos en las áreas diseñadas para el descanso y el esparcimiento debe tener en cuenta las necesidades, tanto de grupos de personas como de personas que caminen solas. También se debe posibilitar el descanso a aquellas personas que así lo requieran. Los bancos y asientos con respaldo son necesarios para garantizar que las personas con movilidad reducida puedan sentarse para descansar. Los apoyabrazos son importantes para ayudar a estas personas a ponerse en pie. Los aseos públicos gratuitos en la calle, bien iluminados, accesibles y sin barreras, permiten que las personas que necesitan este tipo de instalaciones usen más los espacios públicos. |

Figura 3: Objetivos relativos a la movilidad incluidos en el Manual del planeamiento y desarrollo urbanos con perspectiva de género de Viena

Fuente: *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, Urban Development Vienna (UDV, www.stadtentwicklung.wien.at, 2013



El Ayuntamiento de Madrid (España) ha adquirido un fuerte compromiso para mejorar la calidad de vida de las personas que residen en la ciudad, en particular para aquellas que se enfrentan a mayores dificultades en su vida cotidiana. Partiendo de este compromiso nace la Estrategia de Atención a las Personas con Discapacidad 2018-2020. Su diseño se basa en un conjunto de medidas, enmarcadas en unas directrices orientativas y en acciones estratégicas concretas.

El objetivo principal del documento consiste tanto en integrar la perspectiva de la discapacidad en la ejecución de las actuaciones públicas, como en incorporar una atención amplia y transversal a la vida de las personas con discapacidad, que les permita tener las mismas oportunidades educativas, laborales y económicas de las que disfruta el resto de la ciudadanía. En definitiva, que facilite su plena integración social.

El diseño estructural de la Estrategia responde al principio de horizontalidad e incluye nueve áreas de acción generales o líneas estratégicas.

Para cada una de las áreas, se desarrollan los objetivos concretos, las líneas de actuación y las medidas a adoptar. Los objetivos concretos permiten llevar a la práctica las directrices y los objetivos estratégicos que inspiraron la formulación de la Estrategia; mientras que las líneas de acción y las medidas describen las actuaciones a emprender para alcanzar los objetivos concretos.

Recuadro 3: La Estrategia es la respuesta institucional del Ayuntamiento de Madrid a las demandas de las personas con discapacidad

Fuente: https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/bvcm014098_0.pdf

3.2.3 Paso 6: establecer objetivos e indicadores

Gran parte de las herramientas y prácticas que se utilizan actualmente para la evaluación de procesos ignoran los temas de género, y esto es aplicable en muchos casos a la movilidad urbana. De ahí la importancia de que todo cualquier estudio sobre la equidad en el transporte cuente con una buena batería de indicadores.

Para lograr que el resultado final del plan tenga en cuenta las necesidades de las mujeres y los grupos vulnerables, es imprescindible facilitar un rico debate que permita definir objetivos e indicadores eficaces para determinar el grado de integración de género y de inclusión. Los ayuntamientos deberían marcarse como objetivo prioritario una movilidad urbana inclusiva y con perspectiva de género para ser capaces de responder a la diversidad de vivencias y necesidades de esos grupos.

La definición de objetivos cuantificables y de indicadores específicos de género e inclusión exige asumir que el contexto es complejo y requiere un enfoque integral. Y ello sólo puede basarse en una combinación de métodos que se deben ir adaptando sobre la marcha a las experiencias y aprendizajes específicos de cada ciudad.

La selección de las metas e indicadores debe hacerse de modo que reflejen los diversos aspectos de la equidad, tanto para mujeres como para los grupos vulnerables.

También es importante que incluya indicadores cualitativos que permitan obtener información sobre las vivencias, actitudes y opiniones de mujeres y de grupos vulnerables. Todo ello contribuye sin duda a que el proceso de planificación sea más equitativo.

Los indicadores deberían permitir una buena visión de conjunto de en qué medida y con qué profundidad las mujeres y los grupos vulnerables han participado en el proceso de planificación. La batería de indicadores debería incluir parámetros cuantificables con relación a los siguientes aspectos:

- Contexto: la situación concreta en que se encuentran las mujeres y los grupos vulnerables en el entorno en cuestión;
- Características de la población, como situación ocupacional, edad, origen étnico o situación económica;
- Eficacia de las medidas en cuanto al cumplimiento de los objetivos de género e inclusión;
- Los resultados del proceso de forma que se puedan valorar qué efectos han tenido las medidas específicas puestas en marcha tanto sobre las mujeres, como sobre los hombres, y si las mujeres han podido beneficiarse de los mecanismos de apoyo implantados y hasta qué punto.

La siguiente tabla podría ser un ejemplo útil de diversos tipos de equidad, características de la población, efectos y parámetros de medida que podrían ser de utilidad para definir una buena batería de indicadores (Litman et al., 2006).

| Tipos de equidad | Características de la población | Efectos | Medida |
|---|--|--|--|
| <p>Horizontal</p> <ul style="list-style-type: none"> · Trato igualitario · Asignación equitativa de fondos y otros recursos · Igualdad en el uso de los equipamientos públicos · Recuperación de la inversión <p>Vertical con respecto a renta y clase social</p> <ul style="list-style-type: none"> · Accesibilidad del transporte · Asequibilidad de la vivienda · Descuentos para viajeros con rentas bajas · Impacto en comunidades con rentas bajas · Oportunidades de empleo · Calidad de servicio para viajeros con ingresos reducidos <p>Vertical con respecto a necesidad y capacidad</p> <ul style="list-style-type: none"> · Diseño universal · Servicios especiales de movilidad · Normativas de estacionamiento para personas con capacidades diversas · Calidad de los servicios de movilidad para quienes no conducen | <p>Demografía</p> <ul style="list-style-type: none"> · Edad · Género · Raza · Grupo étnico · Situación familiar · Etapa del ciclo vital <p>Tipo de ingresos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Quintiles · Por debajo del umbral de pobreza · Residentes con bajos ingresos <p>Ubicación geográfica</p> <ul style="list-style-type: none"> · Jurisdicción · Residentes de barrios/calles afectadas · Urbana/periférica/rural <p>Capacidad</p> <ul style="list-style-type: none"> · Personas con capacidades diversas y/o reducidas · Conductores con carnet de conducir <p>Modo</p> <ul style="list-style-type: none"> · Viandantes · Ciclistas · Motoristas · Usuarios del transporte público <p>Tipo de vehículo</p> <ul style="list-style-type: none"> · Automóviles/SUV/ motocicletas · Camiones y furgonetas · Autobuses · Ferrocarril <p>Industria</p> <ul style="list-style-type: none"> · Transporte de mercancías (camiones, ferrocarril, etc.) · Transporte privado · Fabricantes de vehículos <p>Motivo del viaje y valor</p> <ul style="list-style-type: none"> · Emergencias · Por trabajo · Comercial/mercancías · Recreativo/turístico | <p>Equipamientos y servicios públicos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Financiación para equipamientos y servicios · Plazas de aparcamiento · Subvenciones y exenciones fiscales · Planificación y diseño de equipamientos · Participación pública <p>Costes y beneficios para usuarios</p> <ul style="list-style-type: none"> · Movilidad y accesibilidad · Tarifas de transporte público · Gastos del vehículo · Impuestos y tarifas gubernamentales · Peajes y tarifas de estacionamiento · Uso de modos activos (fitness o vida activa) <p>Calidad del servicio</p> <ul style="list-style-type: none"> · Número de modos disponibles · Calidad de calles y aparcamientos · Calidad del servicio de transporte público · Accesibilidad del uso del suelo · Diseño universal <p>Efectos externos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Riesgo de congestión del tráfico y de accidentes · Emisiones contaminantes · Efecto barrera · Materiales y desechos peligrosos · Impactos estéticos · Impactos en el uso del suelo · Cohesión comunitaria <p>Efectos Económicos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Acceso a oportunidades económicas · Impactos en el desarrollo económico · Gasto y empleos <p>Normativa y ejecución</p> <ul style="list-style-type: none"> · Normativa aplicable a la industria del transporte · Normativa de tráfico y estacionamiento · Normativa de riesgos especiales | <p>Per cápita</p> <ul style="list-style-type: none"> · Por hombre, por mujer · Por viajero diario masculino/femenino/menor · Por hombre/mujer/estudiante joven · Por persona discapacitada <p>Por kilómetro/milla recorridos en vehículo:</p> <p>Por viaje</p> <ul style="list-style-type: none"> · Por viaje diario · Por viaje de "movilidad básica" · Por viaje en hora punta <p>Por Euro/dólar</p> <ul style="list-style-type: none"> · Por cada dólar de la tarifa de los usuarios · Por cada dólar de impuestos totales · Por cada dólar de subsidio |

Tabla 2: Indicadores y categorías de equidad en el transporte

Fuentes: Litman, 2006 / Kunieda y Gauthier, 2007

3.3 Planificación de las medidas/Plan de Acción



En la **tercera etapa**, la planificación deja de ser un proceso puramente estratégico para pasar a la acción. Esta etapa se centra en las medidas que deben aplicarse a fin de lograr los objetivos previamente acordados.

3.3.1 Paso 7: seleccionar la batería de medidas con los agentes interesados

Muchas ciudades europeas han elaborado y aplicado políticas de equidad de género, y algunas incluso han preparado Planes de Acción de Género. Sin embargo, tras el Índice de Igualdad de Género global de la UE, de 67,4 sobre 100 en 2019, se aprecian amplias diferencias entre los distintos Estados miembros en esta materia¹¹.

Para afrontar los actuales retos de la movilidad, y para avanzar hacia sistemas de transporte integrales y sostenibles, es imprescindible adoptar un enfoque holístico. En esta línea, se deben integrar en el PMUS las estrategias de equidad de género y las relativas a los grupos vulnerables y, al mismo tiempo, hay que garantizar que los planes que las conforman sean sinérgicos y de beneficio mutuo (Rupprecht Consult, Lindenau et al., 2014).

A fin de reforzar en el futuro la planificación inclusiva y con perspectiva de género, debería asegurarse que tanto mujeres como grupos vulnerables se involucran activamente en el diseño y ejecución de las medidas del PMUS.

Quando un ayuntamiento decide insertar los temas de género y la inclusión de grupos vulnerables en su estrategia de movilidad, pueden optar entre toda una serie de medidas que pueden agruparse en cuatro grandes categorías: disponibilidad, asequibilidad, seguridad y fiabilidad.

¹¹ <https://eige.europa.eu/publications/gender-equality-index-2019-brief-still-far-finish-line>

- **Disponibilidad:** con mucha frecuencia, ni los autobuses públicos ni sus paradas, ni tampoco el espacio público que las rodea, presentan un diseño o una accesibilidad adecuados. Sin embargo, son muchas las mejoras que pueden aplicarse para hacerlos accesibles para todos los usuarios como, por ejemplo: compartimentos multifuncionales con espacio adicional para carritos de bebé o sillas de ruedas, buses y tranvías de plataforma baja que permitan bajarse y subirse con facilidad, y estaciones y paradas libres de barreras, atractivas y cómodas en las que sea fácil encontrar información sobre el servicio del transporte público (CIVITAS Policy Note, 2014).
- **Asequibilidad:** su objetivo es que el transporte sea asequible para todo el mundo. Unos costes de transporte elevados pueden suponer una pesada carga para el presupuesto de una familia, especialmente para quienes tienen bajos ingresos. Además, esos costes elevados suponen una carga más para las mujeres, sobre todo porque a menudo realizan viajes en varias etapas (viajes encadenados) para llevar a cabo tareas de cuidados no remuneradas o acudir a los servicios sociales o sanitarios. Para ellas resulta un gran inconveniente tener que adquirir un billete sencillo para cada una de las etapas de su viaje. Hay medidas relevantes para garantizar que el transporte público resulte asequible para las mujeres y los grupos vulnerables, como subvenciones para reducir las tarifas a grupos determinados de usuarios, o los sistemas tarifarios integrados (Banco Mundial, 2010).
- **Seguridad:** representa uno de los requisitos básicos para poder construir, con una perspectiva de género e inclusiva, sistemas de transporte funcionales y entornos urbanos atractivos. Los asuntos relativos a la seguridad afectan de manera desproporcionada tanto a las mujeres como a las personas vulnerables. Para dar respuesta a este desequilibrio se pueden implantar medidas para que el transporte público llegue más cerca de sus destinos finales,

especialmente al anochecer (CIVITAS Policy Note, 2014). Para las mujeres, la seguridad personal es un factor clave a la hora de decidir en qué modo de transporte viajar o qué actividades realizar en el espacio público. Por ejemplo, se ha comprobado que las mujeres que pueden permitírselo, suelen optar por coger un taxi o ir en coche en vez de utilizar el transporte público o caminar. Esto se debe al miedo a ser acosadas o atacadas, ya sea física o verbalmente. Para intentar aliviar o eliminar estas inquietudes sobre la seguridad, se pueden aplicar medidas que las tengan en cuenta, como iluminar las paradas discrecionales y determinados tramos de la vía pública, desplegar personal en el transporte público y en las paradas discrecionales, y permitir a partir de cierta hora de la tarde que las mujeres puedan descender del autobús entre paradas, en un punto más cercano a su destino (Banco Mundial, 2010). El siguiente enlace sobre "Seguridad en las vías públicas y viajes activos en la planificación de la movilidad urbana sostenible" pone a disposición más información sobre el tema de la seguridad urbana (https://www.eltis.org/sites/default/files/urban_road_safety_and_active_travel_in_sumps.pdf)

- **Fiabilidad:** como ya se ha comentado anteriormente, las mujeres suelen realizar más viajes encadenados que los hombres, y a menudo se desplazan en las horas valle. Los ayuntamientos deben garantizar que el servicio de transporte en esos tramos horarios es tan fiable como en el resto, y que la frecuencia y los horarios de los autobuses y taxis son los adecuados (Banco Mundial, 2010)

Ir a pie y en bici de forma segura durante todo el año por la ciudad de Turku (Finlandia)

Como parte de CIVITAS ECCENTRIC, el Ayuntamiento de Turku promueve que sea posible ir a pie y en bicicleta de forma segura todo el año, incluso durante la larga temporada de nieve. Para lograrlo, se ha elaborado un estudio sobre los métodos innovadores disponibles en relación con el mantenimiento de los carriles bici durante el invierno. Basándose en los resultados de este estudio, se han seleccionado las medidas que mejor se adaptan a la ciudad de Turku. Una de las medidas seleccionadas para evaluación, consiste en esparcir sal sobre los carriles bici a fin de mantenerlos libres de nieve, lo cual se llevó a cabo en un itinerario piloto de 12 km de longitud. Además, se ha evaluado el estado de la red principal de carriles bici, a raíz del cual se ha elaborado un plan de renovación que incluye mejoras en la red y en las infraestructuras ciclistas. Durante el proceso de renovación del itinerario piloto para bicis, fueron necesarios algunos cambios en el recorrido que afectaron tanto a ciclistas como a viandantes.

También se han implementado diferentes medidas de seguridad en relación con los itinerarios ciclistas y peatonales afectados por las obras, como por ejemplo llevar a cabo un seguimiento continuo del número de ciclistas y peatones para evaluar si la medida es o no eficiente. Por este motivo se está utilizando un "barómetro ciclista" que garantice un seguimiento preciso de los datos.

Recuadro 4: Turku: Ir a pie y en bici de forma segura durante todo el año por la ciudad de Turku Fuente: CIVITAS ECCENTRIC. Ayuntamiento de Turku

Transfer de Munich (Alemania): Intercambio de comunicaciones y tecnologías de la información para la movilidad cotidiana intergeneracional

Como parte del proyecto CIVITAS ECCENTRIC, el Ayuntamiento de Múnich se comprometió a que las personas mayores pudieran gestionar su movilidad cotidiana con la ayuda de dispositivos modernos de comunicación, como ordenadores, tabletas y teléfonos inteligentes. Para lograrlo, la ciudad implicó a adolescentes en talleres dirigidos a transmitir sus conocimientos de los dispositivos TIC a las generaciones de mayores. Ambos grupos, tanto los adolescentes como las personas mayores, adquirieron durante este proceso ciertas competencias sobre opciones sostenibles para desplazarse y, a la vez, se les motivó a utilizar el transporte respetuoso con el medio ambiente. Como resultado de los talleres, las personas mayores se sintieron capaces de planificar su movilidad con autonomía y con ayuda de las TIC.

Para proporcionar a los adolescentes la pericia necesaria, el personal especializado de la asociación Greencity se encargó de formarles en tecnologías y dispositivos para la planificación de la movilidad mediante cuatro sesiones que se centraron tanto en el uso de Internet como en diversas aplicaciones en teléfonos inteligentes y tabletas, dirigidos principalmente a la planificación de la movilidad personal.

La primera sesión formativa giró en torno a las habilidades necesarias para interactuar con las personas de más edad. Para ello, se realizaron ejercicios prácticos utilizando un traje especial que simula las condiciones del envejecimiento, lo que ayudó a los adolescentes a ponerse en el lugar de una persona mayor y a comprender plenamente sus limitaciones y necesidades. Tras la formación, a los adolescentes se les proporcionó el material necesario para transmitir sus conocimientos. Durante los talleres posteriores, los jóvenes asumieron el papel de profesores y ayudaron a las personas mayores a familiarizarse con las actuales TIC y entender cómo pueden ayudarles a planificar sus necesidades cotidianas de movilidad. Al final, los adolescentes se hicieron cargo completamente de la formación de sus mayores.

Los talleres fueron muy bien recibidos, tanto por los adolescentes, como por las personas mayores. Mientras que los más jóvenes adquirieron habilidades sociales y se implicaron en el servicio a su comunidad, a los participantes mayores el formato de los talleres les resultó atractivo y los valoraron como una buena experiencia de aprendizaje.

Recuadro 5: Medida aplicada en Múnich, cuyo objetivo es apoyar a los grupos vulnerables, denominada "Exchanging communication and information technology for everyday mobility between generations"

Fuente: CIVITAS ECCENTRIC. Ayuntamiento de Múnich

El Ayuntamiento de Madrid ha decidido mejorar el espacio público en las afueras de la ciudad con el fin de satisfacer las necesidades de toda la ciudadanía, incluidas la infancia y las personas mayores, optando por un enfoque participativo. El Ayuntamiento ha implicado directamente a grupos de población vulnerables en la definición de nuevas estrategias y medidas para el espacio público. Las soluciones propuestas durante el proceso participativo se han incluido en el PMUS de Madrid, y han proporcionado unas importantes directrices estratégicas para abordar la gestión de la movilidad para los grupos vulnerables.

Las personas mayores

En Madrid, el 20,4% de la ciudadanía tiene más de 65 años y el 32% más de 55. Asegurarse de que sean independientes a la hora de gestionar su propia movilidad no es sólo una prioridad social, sino también económica. Los objetivos del Ayuntamiento de Madrid incluyen asimismo impulsar una red social, facilitar la autonomía en la movilidad diaria y estimular comportamientos de movilidad sostenible. Por lo tanto, las actuaciones en la ciudad tienen como finalidad:

- Mejorar la experiencia de las personas mayores en el transporte público;
- Ampliar el espacio urbano para los peatones; e
- Incrementar la seguridad en sí mismas y la autoestima de las personas mayores.

Como parte del proyecto CIVITAS ECCENTRIC, el ayuntamiento de Madrid ha contado con la colaboración voluntaria de grupos de personas mayores para analizar diferentes espacios públicos, incluidos los parques. En varias sesiones, a los grupos de debate se les pidió que identificaran los principales problemas que encontraban y propusieran las soluciones que les gustaría que se adoptaran en estos espacios públicos. Además, los mayores participaron en una actividad de carácter intergeneracional para dibujar la situación real del transporte público.

Siguiendo un enfoque basado en la capacidad de las personas mayores para mejorar su entorno, el Ayuntamiento también implicó a este colectivo en la ejecución de algunas de las soluciones desarrolladas. De hecho, los grupos de ciudadanos diseñaron y realizaron ellos mismos varias campañas de comunicación.

Para impulsar los modos de transporte activos y sostenibles entre la ciudadanía, se creó un equipo de comunicación compuesto por personas mayores. Al grupo se le formó en diferentes técnicas de comunicación, como la producción de vídeos o la radio, y esto les permitió liderar una campaña de comunicación dirigida a sus conciudadanos mayores. La campaña supuso un reto frente a los tópicos sobre la dependencia

de las personas mayores, rompiendo los estereotipos y promoviendo una actitud proactiva. Además, se organizó un taller para personas mayores con el fin de recopilar ideas que mejoraran el barrio.

Otro grupo de personas mayores creó el club "Camina con nosotros", que organiza paseos para dicho colectivo por su barrio dos veces a la semana. El club ha diseñado lemas para camisetas y sudaderas como "Mi fuerza motriz son mis pies" y "Mi antidepresivo es caminar con mis amigos".

Siguiendo las indicaciones e ideas proporcionadas por los grupos de personas mayores durante los talleres, se ha rediseñado una plaza pública donde se han incluido más bancos y mobiliario urbano. Para las personas con movilidad muy limitada, se han instalado pantallas en los pasillos de cuatro centros para mayores que muestran los horarios de los autobuses (y el número de línea y el tiempo de espera). Esto significa que no tienen que esperar en la parada del autobús cuando hace calor, frío o mal tiempo.

Las actividades han tenido un importante efecto sobre la calidad de vida de las personas mayores. Han pasado a ser reconocidos como ciudadanos de primera, capaces de mejorar su entorno urbano.

En términos cuantitativos, el proyecto ha obtenido los siguientes resultados:

- La percepción subjetiva en una escala del 1 al 5 ha variado de 3 puntos en 2017 a 3,9 en 2019.
- En agosto de 2019, el 75% de los desplazamientos se realizaron a pie, convirtiéndose en el principal modo de desplazamiento y registrando un aumento del 66% en 2017.
- Respecto a la valoración, todas las personas entrevistadas expresaron su apoyo absoluto a las acciones emprendidas. En términos de satisfacción, las puntuaciones fueron altas entre las personas mayores (4,9 puntos de 5) y entre la infancia (4,8 puntos de 5).
- Se estima que las emisiones de CO₂ evitadas anualmente en el distrito de Vallecas alcanzan las 540 toneladas.

Niños y niñas en edad escolar

Aunque en general el colegio les queda cerca de casa, no todos los niños y niñas van caminando o en bicicleta al colegio, sino que son los progenitores quienes les llevan en coche. Esto se debe a varias razones, entre las que se encuentra la percepción del riesgo de accidentes y lesiones durante los desplazamientos a pie o en bici.

El Ayuntamiento de Madrid decidió que era necesario adoptar una postura proactiva para hacer frente a esta percepción. Para ello, involucró a colegios e institutos en un programa que paso a paso puso en marcha medidas para que todas las partes se implicaran en promover los desplazamientos activos y sostenibles entre la infancia y los adolescentes. Se les enseñó a utilizar la bicicleta, primero en el patio del colegio y luego en las calles adyacentes. El Ayuntamiento descubrió que cuando las niñas alcanzan la pubertad, la tasa de ciclismo se reduce significativamente. Por lo tanto, se prestó especial atención a las niñas y se les motivó para seguir utilizando la bicicleta.

Los niños y niñas participaron también en algunas de las actividades intergeneracionales dirigidas a las personas mayores. Las campañas se reforzaron con eventos informativos sobre "urbanismo y movilidad" dirigidos a estudiantes, con el objetivo de fomentar el entusiasmo por su entorno y la comprensión de los retos de la movilidad urbana.

Box 6: Madrid: mejorar la movilidad de la infancia y de las personas mayores prestando especial atención al género

Fuente: CIVITAS ECCENTRIC. Ayuntamiento de Madrid

Aunque una sola medida puede ser eficaz por sí misma, en general, los problemas de movilidad no se suelen atenuar aplicando medidas aisladas de un solo tipo. Es más recomendable, en vez de pretender asignar a cada problema una medida, siempre que sea posible, optar por una combinación de soluciones equilibrada e integral.

3.3.2 Paso 8: acordar acciones y competencias

Llegado este paso, es importante garantizar que se dispone de la financiación y del personal técnico necesario. Siempre que se tengan en cuenta ciertos aspectos relevantes -como el claro reparto de responsabilidades entre los distintos departamentos o secciones de las entidades implicadas y un inventario realista de los recursos adecuados, será fácil aplicar en su totalidad y con éxito las medidas del PMUS que facilitan entornos urbanos inclusivos y con perspectiva de género.

3.3.3 Paso 9: aprobación y financiación del Plan

En un contexto de creciente presión demográfica y grandes retos económicos, resulta crucial ser capaces de optimizar los limitados recursos económicos disponibles a la hora de rediseñar los servicios de partida.

Por este motivo, resulta necesario asegurarse de que todas aquellas medidas concretas relacionadas con la creación de un entorno inclusivo y con perspectiva de género, están debidamente incorporadas en el marco presupuestario general del PMUS.

Cuando se aplica la perspectiva de género al proceso de desarrollo urbano, los presupuestos con enfoque de género se revelan como un instrumento muy pertinente a la hora de

incluir determinadas partidas presupuestarias, y no sólo para realizar variaciones de asignación en las partidas ya incluidas. El enfoque de género se concreta en cualquier decisión presupuestaria que se tome, en los supuestos que condicionan los presupuestos, en quién toma las decisiones y en quién influye sobre ellas y, también, sobre quién queda fuera del diseño de los presupuestos (Brown y Adeishvili, 2018).

La conocida definición del Consejo de Europa, indica que¹² “los presupuestos con perspectiva de género consisten en aplicar la transversalidad de género al proceso de elaboración de presupuestos. Implica realizar un análisis de los presupuestos basado en el género, con la incorporación de una perspectiva de género a todos los niveles del proceso presupuestario y la reestructuración de los ingresos y los gastos con el fin de promover la igualdad de género” (European Institute for Gender Equality, 2020).

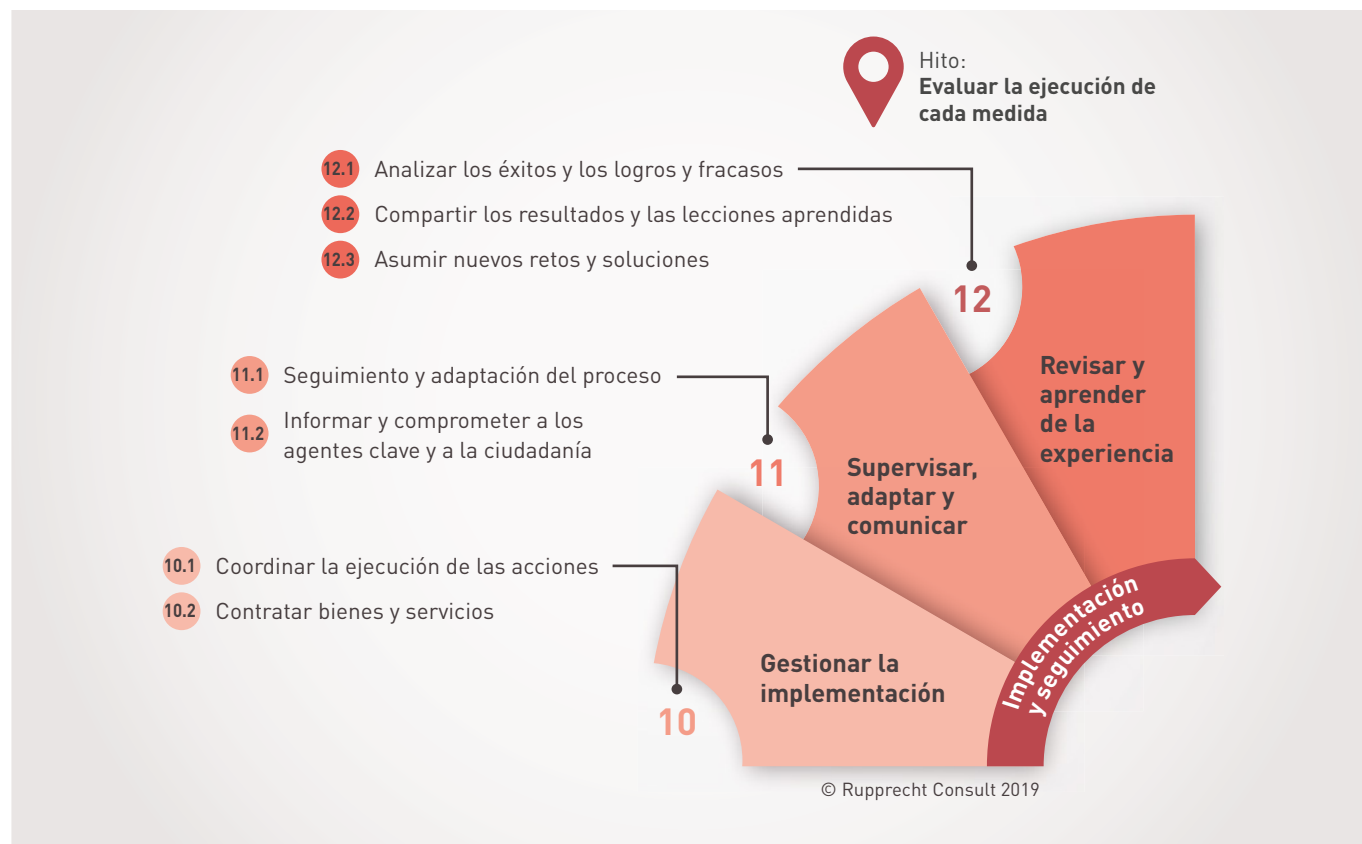
Dado que los presupuestos son básicamente herramientas de las administraciones públicas para aplicar políticas y planes institucionales, los presupuestos con perspectiva de género permiten detectar hasta qué punto los planes de uso de los recursos tienen un impacto diferente sobre las mujeres y sobre los hombres, de manera que pueden ajustarlos como sea necesario para rectificar esas diferencias. Al aplicarlos plenamente, se garantizará que ese enfoque se integre en profundidad en cada etapa de los procesos de presupuestación y planificación.



foto © sturtti on istock.com

¹² Consejo de Europa (2005), *Gender Budgeting: Final report of the Group of Specialists on Gender Budgeting*, Consejo de Europa, División de Igualdad, Dirección General de Derechos Humanos, Estrasburgo.

3.4 Implementación y seguimiento



La **cuarta y última fase** se centra en la implementación tanto de las medidas y acciones definidas en el PMUS, como de las contrataciones ligadas a ellas. Esto debe ir acompañado de un seguimiento, una evaluación y una comunicación sistemáticos. Todo ello contribuirá al proceso de aprendizaje.

3.4.1 Paso 10: gestionar la implementación

Muy a menudo los procesos de contratación han tenido efectos contrarios a los intereses de las mujeres y de otros grupos de ciudadanos. La propia necesidad de tener en cuenta la equidad de género y la inclusión brindaría una buena oportunidad para incluir requisitos con perspectiva de género en los procesos de contratación pública.

La contratación pública tiene un alto potencial para promover la equidad de género y la inclusión, si se incorporan a los pliegos de los contratos aspectos y cláusulas específicos en este sentido.

A fin de determinar si los requisitos de un determinado contrato se especifican adecuadamente en los pliegos, sería conveniente comprobar que su formulación responde a cuestiones tales como:

- ¿Cómo puede integrarse la perspectiva de equidad de género en el servicio en cuestión?
- ¿AtaÑe este servicio público a mujeres y hombres, niñas y niños y grupos de personas vulnerables? ¿Qué efectos tendrá sobre hombres y mujeres y sobre otros grupos?
- ¿Puede este servicio tener consecuencias que requieran someterlo a un análisis de género?
- ¿Los datos estadísticos relativos al servicio en cuestión se presentan desagregados?
- ¿Hay correlación entre el servicio público y los objetivos de igualdad de género establecidos por la administración local o regional?

La legislación sueca sobre contratación exige explícitamente que se sopesen las consideraciones sociales en la contratación pública. Se ha elaborado una guía informativa sobre las posibilidades jurídicas para imponer requisitos de igualdad de género en dicha contratación. La guía va dirigida fundamentalmente a representantes políticos que deseen aumentar sus conocimientos sobre las cuestiones de igualdad de género y mejorar la calidad de los servicios públicos. Proporciona ejemplos concretos de cómo elaborar pliegos de contratación pública y tiene como objetivo alentar a las autoridades locales a que empiecen a utilizarla como herramienta para avanzar en igualdad de género. Se trata de garantizar que a todos los ciudadanos y ciudadanas se les ofrezcan los mismos servicios, independientemente de su género, así como de incrementar la eficiencia y la calidad de los mismos. Además, en Suecia existen leyes que exigen medidas contra la discriminación, y los factores sociales se analizan detenidamente a la hora de redactar los requisitos previos para acceder a la contratación pública.

Recuadro 7: La legislación sueca sobre contratación pública

Fuente: Observatory - European Charter for Equality of Women and Men in Local Life, 2012

3.4.2 Paso 11: supervisar, adaptar y comunicar

En los últimos años, diversas actuaciones y proyectos de movilidad han tratado de facilitar la movilidad de las mujeres, así como de diseñar entornos accesibles, seguros e inclusivos para los grupos de personas vulnerables que realizan viajes urbanos. Sin embargo, las repercusiones sociales y económicas de esas intervenciones no siempre han sido evaluadas rigurosamente. Dado que algunas actuaciones no han podido finalizarse por falta de presupuesto, y que otras se han puesto en marcha muy recientemente, los beneficios económicos y sociales de esos grupos específicos apenas se han podido documentar o analizar de una manera sistemática.

Cuando la perspectiva de género e inclusión se integra en cada una de las etapas del proceso de planificación, un seguimiento y evaluación adecuados permitirán determinar qué efectos tiene cada medida concreta sobre la equidad de las mujeres en

el transporte e, incluso, facilitará afinarlas más adelante, si fuera necesario. La evaluación del proceso invita a realizar análisis profundos, aclarar determinados aspectos y definir nuevos conceptos y perspectivas, así como a llevar a cabo actuaciones específicas en materia de género. Además, la evaluación también contribuye a que ciertas medidas se rediseñen en pro de un entorno urbano más inclusivo.

Es necesario tanto emplear nuevas herramientas para poder estimar la eficiencia de las medidas, como establecer nuevas pautas en la asignación de los recursos humanos y económicos y, también, debe realizarse un seguimiento de la operatividad del servicio. La utilización de dichos métodos y técnicas de seguimiento es una manera adecuada de calibrar en qué grado se avanza hacia una planificación de la movilidad con mayor perspectiva de género y hacia un entorno urbano más inclusivo.

En Berlín, la inserción de la perspectiva de género en el ámbito del planeamiento urbano se supervisa a nivel de toda la ciudad desde el Departamento del Senado, y en cada distrito en particular a través de comités de mujeres y de género.

El comité de género está formado por cinco comités de área y uno principal que se hace responsable del conjunto del proyecto y, entre otras funciones, se encarga de definir los objetivos y los criterios de calidad, así como los indicadores en los que se basa la evaluación de las medidas relativas a aspectos de género que se hayan realizado. Los elementos clave del proceso de seguimiento son:

- La relevancia y el uso sistemático de criterios de diversidad de género
- La transferencia de conocimientos específicos sobre la diversidad de género en cuanto al diseño de cada medida en concreto
- La aplicación práctica de criterios de género o la utilización real de métodos o instrumentos con perspectiva de género y cultural en todo tipo de procedimientos, talleres y proyectos.

Recuadro 8: El seguimiento del planeamiento urbano en Berlín, supervisado por los comités de género locales

Fuente: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_broschuere_englisch.pdf

El Ministerio de Medio Ambiente, Transporte y Regiones del Reino Unido (DETR) encargó una lista de comprobación para auditorías de género que resulta de utilidad como instrumento para supervisar procesos. El instrumento evalúa en qué medida el transporte local satisface las necesidades de las mujeres, identifica qué temas son prioritarios para lanzar campañas de sensibilización para debatir con los grupos de presión y para otras negociaciones y, al mismo tiempo, mide en qué grado los operadores y las administraciones locales avanzan hacia los objetivos marcados en materia de género (Hamilton et al., 1999).

| Lista básica de comprobación para el transporte urbano y el género | |
|---|--|
| <p>1. En el programa o proyecto de transporte urbano, ¿se ha identificado a los participantes, clientes y agentes de ambos sexos?</p> <p>2. ¿Se han recopilado y analizado los datos de referencia en función de las relaciones, roles e identidades de género dentro de los entornos urbano y del transporte?</p> <p>3. Has the urban transport program or project taken into consideration the analysis of gender relations, roles and identities and introduced a component or transport measure to address a gender issue?</p> <p>4. El programa o proyecto de transporte urbano, ¿ha definido un indicador que mida los resultados específicos de género y evalúe la eficiencia del componente o medida diseñada para abordar la anterior cuestión de género?</p> <p>5. La planificación del transporte, ¿ha tenido en cuenta las condiciones y necesidades concretas y específicas de hombres, mujeres, jóvenes, personas mayores y discapacitadas? ¿Se ha hecho referencia a los datos y al contexto que viene de los países desarrollados y se ha adaptado a los países en desarrollo teniendo en cuenta sus necesidades y recursos?</p> <p>6. ¿Las mujeres y hombres han podido acceder a los trabajos y los servicios sociales gracias a los patrones de uso del suelo?</p> | <p>7. ¿Se ha tenido en cuenta la cuestión de la movilidad y acceso de las personas que no conducen, que en su mayoría son mujeres y personas mayores? ¿Se han evitado las estrategias, la planificación, o las inversiones económicas que favorecen el transporte en automóvil con respecto a otros modos o que causan la dependencia del coche?</p> <p>8. ¿Se han considerado las consecuencias de las políticas y proyectos que empeoran las condiciones de viandantes y ciclistas como, por ejemplo, las nuevas autopistas que dividen barrios o eliminan pasos peatonales? ¿Se han adoptado medidas de control de la velocidad y del volumen de tráfico, especialmente en las zonas urbanas?</p> <p>9. ¿Se ha facilitado que participen diferentes agentes en la planificación del transporte y en la toma de decisiones sobre movilidad?</p> <p>10. ¿Se han otorgado determinadas ventajas a grupos desde hace tiempo desfavorecidos socialmente o en relación al transporte, aplicando medidas como tarifas completas a los coches, a las carreteras y al aparcamiento, o impuestos al combustible y tasas en función de la distancia recorrida?</p> <p>11. Facilitar la participación en procesos sobre el transporte y la plena información sobre las alternativas disponibles.</p> <p>12. ¿Se ha revisado la oferta de empleo femenino en el sector del transporte? ¿Se ha integrado la perspectiva de género en la formación técnica y se han adoptado medidas que mejoren el liderazgo de las mujeres en la planificación del transporte?</p> |

Tabla 3: Lista básica de comprobación para el transporte urbano y el género

Fuente: Kunieda y Gauthier, 2007.

3.4.3 Paso 12: revisar y aprender de la experiencia

Muchas iniciativas se replican de un lugar a otro sin prestar atención a las lecciones aprendidas y sin evaluar la eficacia de las experiencias iniciales. Cada proyecto que se lleva a cabo debería documentarse, analizarse y estudiarse adecuadamente, del mismo modo que debería evaluarse en detalle, tanto con relación a criterios relativos al coste económico como a los beneficios sociales. Cuando se trata de planificar la movilidad con perspectiva de género, es importante asegurarse de que las actuaciones llevadas a cabo en un momento dado no quedan encapsuladas en su propio ciclo inicial y que, cuando este se cierra, todas las dudas e inquietudes surgidas queden resueltas. Más bien al contrario, la incorporación del enfoque de género y el planeamiento urbano inclusivo forman parte de un proceso dinámico que sólo superando varios ciclos de aprendizaje será capaz de adaptarse a los conocimientos y datos que se actualizan continuamente.

Toda labor de diseño e implementación de medidas de movilidad con perspectiva de género supone trabajar en un proceso en el que cada uno de los agentes implicados va aprendiendo en paralelo al desarrollo del tema en cuestión. También aporta una relevante capacidad de incorporar la perspectiva de género, ya que el propio proceso implica la transformación de los procesos administrativos y de la cultura organizativa.

Son los ayuntamientos quienes deben tener en consideración a las mujeres y los grupos vulnerables y abordar sus necesidades de movilidad a lo largo de todo el proceso de planificación y ejecución de estrategias y programas de movilidad urbana con perspectiva de género e inclusión.

4. Lecciones aprendidas y recomendaciones para llevar a cabo en las ciudades una planificación con enfoque de género e inclusiva

Lecciones aprendidas: comprender las necesidades de movilidad

La elección del modo de desplazarse de las mujeres

Las mujeres tienden a desplazarse más en transporte público y a pie (Levy, 2016), mientras los hombres a menudo eligen modos privados, como coches, motocicletas y bicicletas. Estas diferencias se acentúan en función del nivel de renta, de manera que las mujeres con bajos ingresos son las que más caminan. Cuando una unidad familiar adquiere un nuevo vehículo -incluso si se trata de una bicicleta- las mujeres suelen ser sus últimas destinatarias. También es más probable que no tengan carnet de conducir (Levy, 2016).

Son varias las condiciones sociales que influyen en el modo que las mujeres eligen para viajar. Las mujeres temen más por su seguridad que los hombres, factor que está íntimamente ligado a (la amenaza de) sufrir acoso o abuso sexual en el espacio o el transporte públicos. Según una encuesta de 2017 realizada por la Federación Europea de Trabajadores del Transporte, del 63% del personal encuestado que afirmaba haber sufrido algún tipo de violencia, el 49% era por parte de clientes, el 22% por parte de sus colegas, y el 17% por parte de directivos/supervisores. De las mujeres que denunciaron un

incidente, el 80% no creía que su queja fuera a tener ninguna consecuencia negativa para el agresor o hiciera del trabajo un lugar más seguro. Este aspecto supone una gran preocupación para aquellas mujeres que persiguen desarrollar su carrera profesional en el sector del transporte (ITF, 2018)¹³. Uno de los estudios más extensos sobre el acoso sexual en Europa reveló que al menos la mitad de las 42.000 mujeres entrevistadas había restringido su libertad de movimientos por temor a sufrir violencia de género (FRA, 2015)¹⁴.

Todo ello afecta en profundidad a la manera en que las mujeres deciden moverse y acceder a sus destinos en la ciudad.

Las pautas de viaje de las mujeres

Las pautas de viaje de las mujeres varían en función de su rol social. A menudo recae sobre ellas una cuota mayor de las tareas de cuidados en el hogar, razón por la cual deben combinar los desplazamientos de acuerdo con ese rol -tales como ir de compras o llevar a los niños a la guardería o al colegio-, con los viajes de ida y vuelta al trabajo. El resultado es que realizan un mayor número de viajes, más cortos, encadenados y en mayor medida en horas valle, que los hombres (Chant y McIlwaine, 2016; Levy, 2013, 2016).

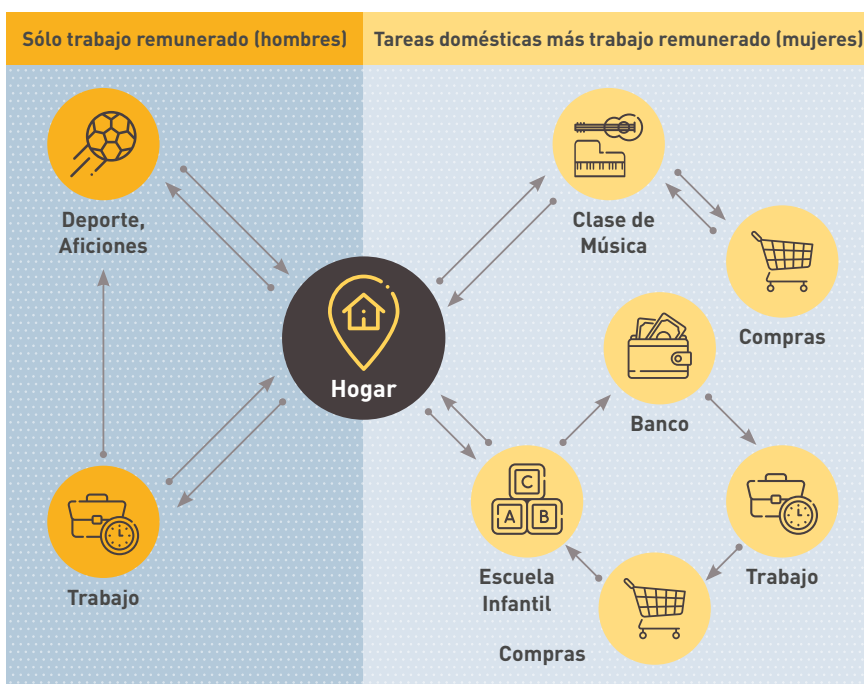


Figura 4: Un día cualquiera de las mujeres de Europa Occidental

Fuente: CIVITAS Policy Note, 2014

¹³ https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf

¹⁴ https://fra.europa.eu/sites/default/files/fra_uploads/fra-2014-vaw-survey-main-results-apr-14_en.pdf

Los grupos vulnerables

El planeamiento urbano tradicional a menudo ha fracasado tanto a la hora de abordar las necesidades de los grupos de personas vulnerables, como en lo relativo a facilitarles que puedan llegar a sus destinos con seguridad, comodidad e independencia. Estos grupos se enfrentan a barreras físicas y tecnológicas que pueden limitar su movilidad y convertir sus viajes cotidianos en un verdadero reto.

Además de las vulnerabilidades asociadas a factores físicos, la digitalización de la movilidad amenaza con excluir a otras personas, como es el caso de aquellas que no pueden permitirse un teléfono inteligente o pagar por el tráfico de datos, y de quienes no saben utilizarlo o se sienten incómodos al tener que hacer uso de los servicios tecnológicos, ya sean terminales, programas, aplicaciones o páginas web.

Otro aspecto relacionado con las soluciones digitales consiste en que a menudo eliminan el trato personal, que tan importante es para paliar el aislamiento social que los grupos vulnerables padecen con frecuencia.

Aún cuando es obvio que la digitalización brinda la oportunidad de hacer que la información y los recursos estén disponibles con inmediatez, no debe pasarse por alto que pueden generar nuevas barreras y complicaciones que es necesario definir y abordar.

Por último, a medida que aumenta la edad media de la población (al menos en Europa), y con ella la proporción de gente mayor, se prevé que se incremente el número de ciudadanos y ciudadanas con necesidades especiales. Esta combinación de tendencias aumenta aún más la urgencia de abordar una planificación de la movilidad accesible para todo el mundo.

¿Cómo deben actuar los ayuntamientos?

La planificación, el ordenamiento urbano y las políticas de movilidad influyen en la manera en que cada persona puede llegar a sus destinos cómodamente.

Cuando se trata de la planificación de la movilidad inclusiva, es clave basarse en un **enfoque integral** que se asuma por las diversas concejalías. Las soluciones rápidas no resolverán el meollo del problema. Al contrario, es sabido que un diseño y planeamiento urbanos bien planteados conllevan que las ciudades sean más inclusivas y accesibles para todos.

Identificar y comprender las necesidades de movilidad concretas permite a quienes planifican la movilidad hacerlo de manera proactiva y siendo conscientes de que sea cual sea la

propuesta que hagan, ésta afectará a las alternativas de movilidad de toda la ciudadanía, incluyendo a hombres, mujeres, personas mayores, infancia, personas con discapacidad, familias o individuos que viven en condiciones de pobreza y personas que sufren exclusión social por racismo u otras formas de discriminación.

La movilidad -o más bien la capacidad de llegar con autonomía a un destino determinado-, es un requisito básico para llevar una vida sana y plena, y está reconocido como un derecho humano básico.

Por ello, es crucial que los responsables políticos y los técnicos hagan posible que todos los grupos de la población disfruten de este derecho.

Una competencia y capacitación adecuadas sobre planificación inclusiva y con perspectiva de género constituyen una pieza integral del mecanismo de planificación que genera ciudades más sostenibles. Es necesario aumentar el nivel de capacitación existente en las administraciones municipales. A menudo es posible que altos cargos "sénior" muestren ciertos prejuicios inconscientes, ya que recibieron la formación tradicional sobre planificación del transporte que postulaba que éste mejoraría básicamente construyendo más carreteras para favorecer al transporte en vehículo privado. Ello produjo un giro de la planificación del transporte que lo centraba en la velocidad y la distancia, en detrimento de la caminabilidad y la proximidad a los servicios. Un cambio de paradigma en la planificación que favorezca el ir a pie y los servicios de proximidad tendría un efecto gradual y continuo sobre las mujeres y los grupos de personas vulnerables.

Un aspecto clave de la inclusión de la perspectiva de género en la planificación de la movilidad urbana sostenible reside en garantizar un equilibrio de género en los equipos que toman las decisiones relativas al transporte y a las infraestructuras. Si se logra que haya más mujeres en puestos de mayor responsabilidad en el sector del transporte, ello ayudará a que la perspectiva de las mujeres se incluya en la planificación del transporte en relación con diversos factores.

La integración de la **perspectiva de género y de inclusión en cada etapa** del proceso de un PMUS no es un objetivo en sí misma, pero sí un medio para lograr ciudades más equitativas. Debe integrarse en todas y cada una de las etapas del proceso: desde que se establecen las prioridades, los plazos, los objetivos, los resultados previstos y/o las metas, hasta la incorporación de la perspectiva de género y de inclusión en las medidas a realizar. El proceso de planificación debería complementarse con campañas informativas y de concienciación, estrategias de comunicación y revisiones periódicas del proceso en sí.

Deben establecerse **alianzas** y conseguir embarcar a “aliados” que apoyen la causa públicamente y en su día a día. Esto también incluye utilizar un lenguaje inclusivo y señalética neutra en términos de género. Más en general, la formación del funcionariado ayuda a que se generen estrategias que favorezcan la planificación inclusiva y con perspectiva de género.

Las administraciones competentes, a fin de mejorar los repositorios de datos contrastados, así como sus conocimientos sobre las necesidades de estos grupos, pueden lograr que la recogida y explotación de datos sean más inclusivas; esto se consigue velando porque estén desagregados y recojan información acerca del motivo del viaje. Para obtener una visión global de todos los usuarios, también pueden ser de ayuda otros datos no relativos al transporte, como el número de hogares monoparentales con hijos en una zona determinada o el número y tipo de empleos con sesgo masculino/femenino. Además, es conveniente mencionar que en las encuestas convencionales muchos de los viajes de menos de 15 minutos no se contabilizan.

Es de vital importancia llevar a cabo **procesos participativos** amplios y sistemáticos a lo largo de todo el proceso e, igualmente, invertir el tiempo que sea necesario en aumentar la capacitación específica de los agentes. Muchas mujeres y

personas pertenecientes a grupos vulnerables disponen de poco tiempo y/o desconocen cómo implicarse en el proceso de participación de los agentes interesados. Por este motivo, la información recopilada puede representar sólo una pequeña parte de las necesidades reales existentes.

El proceso de seguimiento y evaluación es iterativo, y en esa línea, no pueden lograrse de inmediato todas las metas relativas a la inclusión. Antes bien, se progresa paso a paso, y esto debe ser tenido en cuenta desde el inicio. De hecho, si en el PMUS no se incluyen y documentan debidamente los esfuerzos que serán necesarios para avanzar en materia de inclusión, con seguridad disminuirán las posibilidades de que el Plan establezca un transporte sostenible y universalmente accesible. No debe sobreestimarse la importancia de evaluar el proceso. En caso de que inicialmente no sea posible encontrar el equilibrio entre los intereses y necesidades de los distintos usuarios, una evaluación eficaz de las medidas permitirá ajustar el planteamiento en consecuencia.

Lo expuesto anteriormente contribuye a crear un círculo virtuoso de planificación y de evaluación en el que las medidas aplicadas responden a necesidades concretas y, en definitiva, generan ciudades equitativas en las que todo el mundo puede moverse con seguridad y libre y cómodamente.



foto © 5oiStock on istock.com

Lista de fuentes de referencia

- Allen, H.** (2018). Approaches for gender responsive urban mobility. Sustainable Transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities module 7a (2nd ed.). Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH. Extraído de <https://www.sutp.org/publications/approaches-for-gender-responsive-urban-mobility-gender-and-urban-transport-smart-and-affordable/> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- World Bank** (2010). Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff. Transport paper series; no. TP-28. Washington, DC. Copyright World Bank <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17455> License: CC BY 3.0 IGO. [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- BAXCOamc** (2019). The five As for digital transport inclusivity. Extraído de <https://www.eltis.org/discover/news/five-digital-transport-inclusivity> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Bliss, L.** (2020). Across the Globe, Urban Sprawl Is Spreading. <https://www.citylab.com/design/2020/02/urban-sprawl-street-maps-cities-satellite-images-suburbs/605743/> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Breemersch, T., Delhaye, E., Vanderlinden, S., Pápics, P., Bekiaris, E., Loukea, M., Kosta, A., & Le Den, X.** (2018). Best practices guide on the carriage of persons with reduced mobility: Executive Summary. Specific Contract N° MOVE/B5/2017-2017-197 under the Multiple Framework Service Contract MOVE/ENER/SRD/498-2016 Lot 6. Brussels: European Commission. Extraído de <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/67385059-df42-11e9-9c4e-01aa75ed71a1> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Brown, G., & Ashdevili, N.** (2018). Regional: Promoting gender equality and women's empowerment (phase 2): Future cities, future women initiative. Report: Conference on Gender in Urban Governance and Transport. Extraído de <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48206/48206-001-tacr-en.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Chalkia, E., de La Cruz, M.T., Keseru, I., L'Hostis, A., Muller, B.** Societal Trends Influencing Mobility and Logistics in Europe: A Comprehensive Analysis.. Towards User-Centric Transport in Europe, Challenges, Solutions and Collaborations Challenges, Solutions and Collaborations, Springer Nature, pp. 31-49, 2018, Lecture Notes in Mobility, 10.1007/978-3-319-99756-8_3.hal-01882164. Extraído de : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01882164> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Chamseddine, Z., & Ait Boubkr, A.** (2020). Exploring the place of social impacts in urban transport planning: The case of Casablanca City. Urban, Planning and Transport Research, 8(1),138-157. DOI: 10.1080/21650020.2020.1752793
- Chant, S., & McIlwaine, C.** (2016). Cities, Slums and Gender in the Global South. Towards a Feminised Urban Future. London: Routledge.
- City of Sydney** (2017). A city for all: Inclusion (disability) action plan 2017-2021. Extraído de https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/_data/assets/pdf_file/0003/287121/Inclusion-Disability-Action-Plan-2017-2021_Accessible.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- CIVITAS policy Note (2014). Maffii, S., Malgieri, P., Di Bartolo, C.** Gender equality and mobility: mind the gap! Extraído de : <https://civitas.eu/content/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-gap> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- CIVITAS policy Note (2014). Maffii, S., Malgieri, P., Di Bartolo, C.** Gender equality and mobility: mind the gap! Extraído de : <https://civitas.eu/content/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-gap> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Comisión Europea (CE)** (2020). Una Unión de la Igualdad: Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025. Disponible en https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/aid_development_cooperation_fundamental_rights_gender_equality_strategy_factsheet_es.pdf
- Comisión Europea (CE)** (s.f.). ITS & vulnerable road users. Extraído de https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_and_vulnerable_road_users_en [Consultada por última vez el 15/06/2020]

- Comunidad de Madrid, Departamento de Políticas Sociales y Familia** (2018). Estrategia Madrileña de Atención a Personas con Discapacidad 2018-2022. Extraído de https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/bvcm014098_0.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Consejo Económico y Social (CES)** – Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) (2009). ECE/TRANS/2009/8 Report to the United Nations Economic Commission for Europe Executive Committee on the Implementation of the Priorities of the UNECE Reform for Strengthening some Activities of the Committee – review of gender issues in transport. Extraído de <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-08e.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Dijkstra, L., Poelman, H., & Veneri, P.** (2019). The EU-OECD definition of a functional urban area. Extraído de <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/THE%20EU-OECD%20DEFINITION%20OF%20A%20FUNCTIONAL%20URBAN%20AREA.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Domínguez González, K.** (2019). Transport is not gender neutral: Women's mobility and accessibility for better economic opportunities. Extraído de <https://newcities.org/the-big-picture-transport-is-not-gender-neutral-womens-mobility-and-accessibility-for-better-economic-opportunities/> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Damyánovic, D., Reinwald, F., & Weikmann, A.** (2013). Manual for gender mainstreaming in urban planning and urban development. Vienna: Urban Development and Planning Vienna. Extraído de https://eige.europa.eu/library/resource/AMZ_NET7443 [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Eltis News Editor** (2017). Transit Oriented Development Standard 3.0. Extraído de <https://itdpdotorg.wpengine.com/wp-content/uploads/2014/03/TOD-2017-v3.pdf> Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Eltis News Editor** (2017). Vulnerable road users and road safety in Europe. Extraído de <https://www.eltis.org/content/vulnerable-road-users-and-road-safety-europe> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- European Institute for Gender Equality (EIGE)** (2016). What is gender mainstreaming. Extraído de <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/what-is-gender-mainstreaming> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- European Institute for Gender Equality (EIGE)** (2020). Gender budgeting – Step-by-step toolkit: Guidance for mainstreaming gender into the EU funds. DOI:10.2839/66075
- European Union Agency for Fundamental Rights** (2012). Physical and/or sexual violence by a partner or a non-partner since the age of 15* (physical, sexual or psychological violence). Extraído de <https://fra.europa.eu/en/publications-and-resources/data-and-maps/survey-data-explorer-violence-against-women-survey?mdq1=theme&mdq2=3506#> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Fiorentino, M. C., Irigoyen, J. L., Landgren, M., Shah, S., Watson, S., & Williams, K. J.** Safe and secure transport for women. Panel session (fishbowl format) at the International Transport Forum 2019 Summit. Extraído de <https://2018.itf-oecd.org/safe-secure-transport-women> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Gardner, N., Cui, J., & Coiacetto, E.** (2017). Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. Australian Planner, 54(1), 8–15. <https://doi.org/10.1080/07293682.2017.1299189>
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piagessi, S., Young, A., Adler, N., Verhulst, S., Ferres, L., Cattuto, C.,** (2019) Gender gaps in urban mobility. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/333971494_Gender_gaps_in_urban_mobility [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Glensor, K.** (2018) Development of an index of transport-user vulnerability, and its application in Enschede, The Netherlands. Sustainability, 10(7), 2388. DOI: 10.3390/su10072388
- Greater London Authority.** (2019) Equality, diversity and inclusion evidence base for London. London. Extraído de <https://data.london.gov.uk/dataset/equality--diversity-and-inclusion-evidence-base> [Consultada por última vez el 15/06/2020]

LIST OF REFERENCE

- Hermann, A., Klinski, S., & Kasten, P.** (2019). Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Extraído de https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinnmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Horelli, L.** (2017). Engendering urban planning in different contexts – successes, constraints and consequences. Extraído de : https://www.researchgate.net/publication/317564814_Engendering_urban_planning_in_different_contexts_-_successes_constraints_and_consequences [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Inclusive Design Research Centre** (n.d.). Co-designing inclusive cities. Extraído de <https://cities.inclusivedesign.ca/> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- International Transport Forum (ITF)** (2018). Women's Safety and Security: A Public Transport Priority, OECD Publishing, Paris. Extraído de https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Jacques, C., Chakour, V., Mathez, A., Manaugh, K., Barreau, G., Hatzopoulou, M., Eluru, N., El-Geneidy, A.** (2011). An examination of commuting patterns to McGill University: Results of the 2011 McGill Transportation Survey. Extraído de https://www.mcgill.ca/sustainability/files/sustainability/mcgill_report_final_acknow_fixed.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Kebeck, K., & Mark, L.** (2017). Gender and Urban Transport. iNUA#3: Implementing the New Urban Agenda. Bonn: Deutsche Gesellschaft für Zusammenarbeit GmbH. Extraído de <https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/iNUA-Paper.Gender-and-Urban-Transport.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Kunieda, M., & Gauthier, A.** (2007). Gender and Urban Transport: Fashionable and Affordable. Extraído de : <https://www.genderingdevelopment.net/custom/images/contentBilderGalerie/bilderGalerie1000512/GTZ-BMZ-Gender-and-urban-transport-2007-EN.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Levin, L., Bridgman, J., Constantin, I., Hvidt Breengaard, M., Costa, M., & Lynce, A. R.** (2020). Methods and tools to measure gender issues based around intersectional analysis. Deliverable D6.2 of the TInnGO project.
- Levy, C.** (2016). Routes to the just city: towards gender equality in transport planning. In C. O. N. Moser (Ed.), *Gender, Asset Accumulation and Just Cities* (pp. 135–149). London, United Kingdom: Routledge.
- Litman, T.** (2007). Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/37183723_Evaluating_Transportation_Equity_Guidance_for_Incorporating_Distributional_Impacts_in_Transportation_Planning [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Logan, L. S.** (2015). Street Harassment: Current and Promising Avenues for Researchers and Activists. *Sociology Compass*, 9(3), 196–211. DOI: 10.1111/soc4.12248
- Mahadevia, D., Bhatia, N., Sebastian, R.** (2017). Gender Responsive Budget Analysis of Urban Development Sector. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/316472361_Gender_Responsive_Budget_Analysis_of_Urban_Development_Sector [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Mark, L.** (2017). Daily (Im)mobility in Slums. A Female Perspective from the Villa 20 in Buenos Aires. Technische Universität Berlin/ Universidad de Buenos Aires.
- Matuška, J.** (2010). The methodology for designing accessible public transportation: The Czech experience. *Transport*, 25(2), 222–228. DOI: 10.3846/transport.2010.27
- Mayor of London.** The Mayor's Equality, Diversity and Inclusion Strategy (MD 2212) (2018). London, UK. Extraído de <https://www.london.gov.uk/decisions/md2212-mayors-equality-diversity-and-inclusion-strategy> [Consultada por última vez el 15/06/2020]

- Niranjan, A.** (2018, March 21). What is gender budgeting and how can it help equality?. Deutsche Welle, Extraído de <https://www.dw.com/en/what-is-gender-budgeting-and-how-can-it-help-equality/a-43050887> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- OECD Council** (2019). Gender Equality and Sustainable Infrastructure - Remarks by Angel Gurría, OECD Secretary-General. Extraído de <http://www.oecd.org/governance/gender-equality-and-sustainable-infrastructure-paris-march-2019.htm> [Last accessed on 15.06.2020]
- OECD Toolkit for Mainstreaming and Implementing Gender Equality**, Implementing the 2015 OECD Recommendation on Gender Equality in Public Life, 2015, <https://www.oecd.org/gov/toolkit-for-mainstreaming-and-implementing-gender-equality.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Organización de las Naciones Unidas (ONU)** (2020). Policy brief: The impact of COVID-19 on women. Extraído de <https://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2020/policy-brief-the-impact-of-covid-19-on-women-en.pdf?la=en&vs=1406> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Ortega Hortelano, A., Grosso, M., Haq, G., Tsakalidis, A., Gkoumas, K., van Balen, M., and Pekár, F.** (2019). JRC Science for Policy Report. Women in European transport with a focus on Research and Innovation. Extraído de : <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/women-european-transport-focus-research-and-innovation> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Peters, D.** (2013). Gender and sustainable urban mobility: Official thematic study for the 2013 UN Habitat global report on human settlements. DOI: 10.13140/RG.2.1.4746.9287
- Reeves, H., & Baden, S.** (2000). Gender and development: Concepts and definitions. BRIDGE development – gender, report no. 55. United Kingdom: Institute of Development Studies. Extraído de <https://www.bridge.ids.ac.uk/reports/re55.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Rupprecht Consult** (editor) (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd ed.).
- Rupprecht Consult, Lindenau, M., Tovaas, K., & Wefering, F.** (2014). SHAPE-IT Case Study 5: SUMP Policy Integration. Extraído de la web de Rupprecht Consult: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SHAPE-IT_CS_10_-_Policy_processes_RC.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Saijad, F., Abbas Anjum, G., Field, E., Vyborny, K.** (2017). Gender Equity in Transport Planning: Improving Women's Access to Public Transport in Pakistan. Extraído de https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2017/10/Sajadd-et-al-policy-paper-2017_1.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- Sänger, K.** (2009). Institutional requirements for gender-sensitive budgeting. Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH. Extraído de <https://www.oecd.org/dac/gender-development/45743870.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- The Move Woman Project** (2019). About Our Project. Extraído de https://sites.google.com/prod/view/movewomanproject/about-our-project_1?authuser=0 [Consultada por última vez el 30/09/2019]
- Transport Innovation Gender Observatory Project Consortium** (n.d.). Our project. Extraído de <https://www.tinngo.eu/about-us/> [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- United Kingdom Department for Transport** (2005). Making transport accessible for passengers and pedestrians: A guide to best practice on improving access to public transport and creating a barrier-free pedestrian environment. Extraído de https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3695/inclusive-mobility.pdf [Consultada por última vez el 15/06/2020]
- University of Leeds Institute for Transport Studies** (n.d.). Transport and mobilities: Meeting the needs of vulnerable population in developing cities. Extraído de <https://gtr.ukri.org/project/25B4D109-A031-44EE-B2EC-39AC389752A8> [Consultada por última vez el 15/06/2020]

LIST OF REFERENCE

Urban Development Vienna (UDV), 2013. Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development

Hinrichsen, I., Macbeth Forbes, S., Langenkamp, A., Funk, A., Theissen, K., Erich, A., Neck, K. (2014). Guidelines on designing a gender-sensitive results-based monitoring (RBM) system. Extraído de <https://www.oecd.org/dac/gender-development/GIZ-guidelines-gender-sensitive-monitoring.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]

Van Noort, M., Malone, K., Silla, A., Rämä, P., Innamaa, S., Johansson, C., Bell, D., Giannelos, I., Mans, D., van Schijndel, M., & Morris, A. (2014). Assessment methodology. Deliverable D2.2 of the VRUITS project. Extraído de https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/vruits_assessment_methodology_report.pdf [Last accessed on 15.06.2020]

OECD Toolkit for Mainstreaming and Implementing Gender Equality, Implementing the 2015 OECD Recommendation on Gender Equality in Public Life, 2015, <https://www.oecd.org/gov/toolkit-for-mainstreaming-and-implementing-gender-equality.pdf> [Consultada por última vez el 15/06/2020]

www.eltis.org