

## INFORME RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY DEL TRANSPORTE POR CABLE

---

Se emite el presente informe a solicitud del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco en el ejercicio de la competencia atribuida a Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer por el artículo 21 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.

El informe tiene por objeto verificar la correcta aplicación de lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de la Ley 4/2005 y en las Directrices para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, aprobadas por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de agosto de 2012, y realizar propuestas de mejora en tal sentido.

El Anteproyecto de ley tiene por objeto regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte de personas por cable que discurren íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Se trata, por tanto, de una disposición de carácter general que debe ser evaluada sobre su impacto en función del género, de conformidad con lo establecido en el apartado 2.1 de la Directriz Primera. A tal fin, el órgano promotor de la norma ha emitido el correspondiente Informe de impacto en función del género, en los términos previstos en el anexo I.

Verificado el cumplimiento de los trámites formales previstos por la Ley 4/2005 y las Directrices para la realización del Informe de Impacto en Función del Género, respecto a su contenido nos gustaría señalar que se valora positivamente el esfuerzo realizado en la cumplimentación de todos los apartados y cuestionarios establecidos.

En el **informe de impacto** remitido se da una descripción general del anteproyecto de ley. En el apartado relativo a los objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres el informe señala que *“la norma no contempla objetivos específicos para*

*promover la igualdad de mujeres y hombres. Sin embargo, entre los objetivos mencionados en la norma caben destacar los descritos en el art. 3: garantizar la seguridad y accesibilidad de todas las personas y proteger los derechos de las personas usuarias”.*

Respecto a la **Evaluación Previa del Impacto en función del género**, en el apartado referido a la presencia de mujeres y hombres en el sector, el informe apunta que “*el anteproyecto de Ley no introduce discriminación alguna por razón de sexo, por lo que la mayor incidencia en el número de personas de distintos sexos que pueden verse beneficiadas por las actuaciones previstas en la norma vendrá únicamente determinada por criterios objetivos*”. A este respecto debemos señalar que las normas, en general, no son neutras al género y que pueden tener un impacto diferente en mujeres y hombres, aun cuando esta consecuencia no estuviera prevista ni deseada. Con carácter general, se considera que las normas son neutras respecto al género, porque se han diseñado pensando en el beneficio de la población en su conjunto y, por tanto, de forma igual para todas las personas, sin hacer distinciones entre mujeres y hombres.

Por tanto, a la hora de llevar a cabo políticas públicas dirigidas a la mejora de la movilidad, urbanismo e infraestructuras del transporte, es vital realizar una correcta planificación para garantizar a las mujeres el acceso en las mismas condiciones que los hombres a las relaciones, bienes y servicios que están a su alcance en la sociedad. De este modo, la responsabilidad de atender una demanda muy concreta de movilidad, con unas pautas diferentes al patrón de movilidad predominante en los hombres, hace necesaria la incorporación de la perspectiva de género y evitar la creación de barreras y desigualdades para las mujeres.

Respecto al acceso a los recursos, el informe analiza la presencia de mujeres y hombres en la movilidad aportando datos sobre el tipo de desplazamientos realizados por las personas de la CAPV, desagregado por sexo, y en los que se puede observar las diferencias existentes en el uso del sistema de transportes por parte de mujeres y hombres. En este sentido, y tal y como ya hemos referido, la planificación urbana y la movilidad,

han de tener en cuenta la desigualdad en el acceso a determinados recursos del transporte de las mujeres respecto a los hombres y que pueden suponer notables limitaciones y restricciones a sus desplazamientos. A su vez, el acceso a otros recursos básicos como los económicos, el tiempo, el trabajo productivo y reproductivo, la formación, etc., no solamente afectan al uso que del transporte hacen las mujeres, sino también a su presencia y participación en el sector formativo y productivo del transporte en general.

Por otro lado, en relación con las diferencias de mujeres y hombres en cuanto a la participación en la toma de decisiones, en el informe se aportan datos sobre la participación social y laboral de mujeres y hombres en órganos, entidades y empresas del ámbito adscritas al departamento. Se constata que la presencia de las mujeres en el conjunto del sector productivo del transporte sigue siendo notablemente inferior, así como es escasa su representación en ciertos cargos o puestos de dirección que tradicionalmente son ocupados por hombres.

Para alcanzar la igualdad de oportunidades en el mundo del transporte y la movilidad se requiere del cumplimiento de los mandatos establecidos por la legislación vigente en materia de igualdad. Ello implica que las instituciones y entidades responsables en estos ámbitos podrán ser capaces de conseguir una mayor participación de las mujeres, no únicamente en los órganos de dirección públicos y/o privados correspondientes, sino también en todo el proceso de planificación y diseño de redes, políticas y medidas que ayuden a lograr un transporte inclusivo para todas y todos.

En cuanto a la incidencia de las normas sociales y valores el informe extrae del estudio realizado por la Dirección de Suelo y Transportes del Departamento de Ordenación territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa una serie de pautas de movilidad diferentes que se dan entre mujeres y hombres.

El reconocimiento de las diferencias de género en el uso del transporte y la movilidad implica hablar de los diferentes papeles y roles sociales que son atribuidos a cada uno de los sexos. Considerar que hombres y mujeres se mueven de manera muy diferente en la ciudad, así como que la presencia de unas y otros en el conjunto del sector del transporte

sigue siendo desigual, no significa reforzar los estereotipos existentes sino por el contrario, favorecer la igualdad de oportunidades, ya que las desigualdades se hacen palpables.

A continuación, se exponen diversos aspectos que inciden en las normas sociales y valores, y que es necesario tener en cuenta a la hora de planificar la movilidad:

- La falta de corresponsabilidad de los hombres en las tareas del hogar, la necesidad de un refuerzo de los servicios comunitarios y de apoyo al cuidado de las personas así como la necesidad de una mayor implicación de las empresas en la tarea de la reproducción social condiciona la organización del tiempo de las mujeres. Por su parte, los accesos a los medios de transporte condicionan las oportunidades de las mujeres para moverse en el entorno.
- El transporte público no siempre responde de manera adecuada a las necesidades de las personas que tienen que compatibilizar vida laboral, personal y familiar y realizan complejas cadenas de tareas cada día. La comodidad y una correcta accesibilidad, tanto a las infraestructuras del transporte como a los distintos equipamientos móviles, es otro elemento fundamental para facilitar a las mujeres el uso del transporte público frente a su menor acceso al vehículo privado.
- La mayor sensación de inseguridad que con carácter general tienen las mujeres tiene también incidencia en su movilidad. Atender y mejorar cuestiones como la accesibilidad, las zonas de espera y recorridos en estaciones, iluminación, limpieza o la presencia de personal son sin duda determinantes para garantizar la libertad y la posibilidad de desarrollo personal y de acceso a los servicios en las ciudades de todas las personas sin discriminación por razón de sexo.
- El escaso reconocimiento social que las tareas reproductivas tienen en la sociedad tiene sus consecuencias en la falta de consideración de las necesidades que van asociadas a dichas tareas.
- En el ámbito profesional se ha generado una construcción social estereotipada sobre determinados puestos de trabajo del sector del transporte que los relaciona

sistemáticamente con tareas que han sido tradicionalmente desempeñadas en su mayoría por hombres, asociadas a ideas distorsionadas como la fuerza física o la peligrosidad del sector, lo que ha ido relegando el sector a las mujeres mayoritariamente a tareas administrativas o de atención al cliente.

En cuanto al **contenido del anteproyecto de ley**, se realizan las siguientes propuestas de mejora:

Teniendo en cuenta la escasa disponibilidad de datos que hacen referencia al ámbito que regula la norma, la movilidad en el transporte por cable desagregado por sexo y, al objeto de garantizar la integración de modo efectivo de la perspectiva de género en la norma, tal y como está dispuesto en el art. 16 de la Ley 4/2005, se recomienda llevar a cabo actuaciones de estadística y la realización de estudios específicos de modo que se puedan conocer las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres en el ámbito de intervención de la norma.

Por otro lado, se recomienda incluir en las estadísticas del transporte un nuevo concepto denominado *la movilidad del cuidado*<sup>1</sup>, acuñado por Inés Sánchez de Madariaga. Este concepto define una nueva categoría para las encuestas de transporte que considera la dimensión de género en la movilidad urbana. Según la autora, las estadísticas actuales minusvaloran el peso del conjunto de viajes vinculados al cuidado, y a la reproducción social que fundamentalmente son realizados por las mujeres porque se recogen con una serie de sesgos que desvalorizan estos viajes, ocultando los desplazamientos relacionados con el cuidado, o no contabilizando los realizados a pie, o no describiendo correctamente los viajes encadenados.

Para finalizar, se recuerda que según lo señalado en el artículo 2.3 de la Ley 4/2005, los artículos 3, 16, 18.4 y 23 son de aplicación a todos los poderes públicos y a las entidades privadas con las que los poderes públicos suscriban contratos, convenios o concedan

---

<sup>1</sup> Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas del transporte. I. Sanchez de Madariaga y E. Zucchini. 2020 <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364>

ayudas, por lo que deben disponer de datos desagregados por sexo, hacer un uso no sexista del lenguaje, promover una presencia equilibrada de mujeres y hombres en los distintos ámbitos de toma de decisiones y en sus órganos de dirección y colegiados y respetar los principios generales que en materia de igualdad de mujeres y hombres establece el artículo 3 de la Ley 4/2005. En este sentido, se sugiere incluir referencia a todas estas obligaciones en los contratos y ayudas que se realicen al amparo de esta Ley.

En Vitoria-Gasteiz, a 20 de mayo de 2021