

INFORME SOBRE EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO Y ADECUACIÓN A LA NORMATIVAVIGENTE SOBRE IGUALDAD ENTRE SEXOS

Expediente núm. DGM-GT-C-EXP2021000615

I.FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME:

1.1.- Denominación o Título de la Norma o Plan.

Proyecto de Orden por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en el sector del transporte discrecional de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

1.2.- Contexto legislativo.

De conformidad con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Andalucía y con el artículo 6.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, se establece la obligatoriedad de emitir un informe de evaluación del impacto de género en el proceso de tramitación de proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno. El Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del informe de evaluación del impacto de género, en su artículo 3.2 extiende la obligatoriedad de emisión de este informe a las disposiciones con carácter reglamentario que dicten las personas titulares de las Consejerías en el ejercicio de la potestad reglamentaria. Así mismo, en el artículo 4 de dicho Decreto, se establece que la emisión de este informe corresponde al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de elaboración de la disposición.

1.3.- Centro directivo emisor, objeto del informe y órgano a quien se dirige.

La Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género que el proyecto de orden por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en el sector del transporte discrecional de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía, pudiera causar y lo envía al Servicio de Legislación de la Secretaría General Técnica de la mencionada Consejería para que solicite las observaciones pertinentes a la Unidad de Igualdad de Género de esta Consejería.

C/ Pablo Picasso, 6
41018 - Sevilla

T: 955 92 68 00
concesiones.gt.dgm.cfiot@juntadeandalucia.es



FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA FRANCISCO JAVIER ALMAGRO VARELA	11/11/2021	PÁGINA 1/4
VERIFICACIÓN	BndJA8DRKRYXW9V34W4V9ERTFCXQF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



II. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA:

Debemos identificar si este proyecto de orden es pertinente o no a la integración del enfoque de género, o lo que es lo mismo, si la norma en cuestión es susceptible o no de incidir sobre las desigualdades entre hombres y mujeres. Para ello, debemos responder una serie de cuestiones:

1. ¿Afecta directa o indirectamente a personas, físicas, jurídicas u órganos colegiados?
2. ¿Influye en el acceso y/o en el control de los recursos? ¿Puede influir en la modificación de la situación y/o posición social de mujeres y hombres, perjudicándola o mejorándola?
3. ¿Influye en la modificación del rol de género y en los modelos estereotipados que impone sobre mujeres y hombres?

En relación con la pertinencia de género del proyecto normativo evaluado en este informe, el objeto es el establecer las bases reguladoras para la concesión de subvenciones dirigidas a financiar necesidades de capital circulante del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En este sentido, se considera que la presente Orden **no es pertinente** al género, puesto que el objeto de la misma va a tener escasa incidencia en la perspectiva de género del sector del transporte discrecional, pese a que es un sector masculinizado.

III. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN LA NORMA.

3.1 Situación y posición de mujeres y hombres en el sector del transporte discrecional.

Hay estudios y encuestas que nos hablan de prestar una especial atención a la movilidad de las mujeres como principales usuarias de los diversos medios de transporte público. Las políticas de transporte conforman, en este sentido, un eje primordial en la creación de un marco de igualdad, ya que la movilidad tiene repercusiones directas en múltiples ámbitos de la vida social y laboral de hombres y mujeres.

Cuando se plantea abordar la movilidad en transporte público con perspectiva de género entran en juego muchos aspectos que hay que ir definiendo y matizando, como son los de autonomía, accesibilidad o seguridad. Las mujeres son más sensibles que los varones a la percepción de inseguridad y las escasas encuestas que se han realizado sobre este tema, ponen de manifiesto que muchas mujeres adultas dejan de utilizar el transporte público o de transitar a ciertas horas, por el miedo que generan esos espacios.

Las mujeres se mueven ellas y también mueven y acompañan a terceros. En este reparto de tareas, un aspecto esencial que asumen mayoritariamente ellas es la labor de acompañamiento y cuidado de personas dependientes. La custodia en los desplazamientos infantiles también se conjuga en femenino, afectando de lleno, tal como muestran las encuestas, a las mujeres que están en la etapa de crianza.

Esto nos señala o indica que hay que tomar medidas políticas, administrativas y técnicas, para hacer accesible y fomentar a todos los colectivos el transporte en común.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA FRANCISCO JAVIER ALMAGRO VARELA	11/11/2021	PÁGINA 2/4
VERIFICACIÓN	BndJA8DRKRYXW9V34W4V9ERTFCXQF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Hay que señalar también que existe un sector de mujeres cautivo del transporte en automóvil debido a la sensación de inseguridad e intranquilidad que les transmite el transporte público. Se debe impulsar la superación de esa incertidumbre mediante un mejor transporte público.

Algunas ideas son:

Un buen transporte en ámbitos territoriales concretos, como las zonas rurales.

Sistemas de gestión innovadores (transporte a demanda, marketing por clusters, etc).

Fórmulas de participación donde las mujeres asuman protagonismo.

Políticas de acción positiva en aspectos diversos: tarifario, por ejemplo.

Cambios en los vehículos y en las paradas para mejorar la seguridad.

Y con medidas concretas como :

En ciertos horarios que los autobuses pudieran hacer paradas fuera de las establecidas.

Permitir en los autobuses urbanos el desembarco por la puerta delantera.

Incentivar que el personal y chóferes fueran mujeres, etc.

Educar a los chóferes o conductores sobre los problemas concretos de género.

Tarifas más económicas que fomenten la inclusión de mujeres y estudiantes.

3.2 Grado de respuesta del proyecto normativo a las desigualdades detectada

El objeto de las bases reguladoras, el tipo de actuaciones subvencionables que no introducen posibilidades de discriminación por razón de género y el hecho de que las subvenciones se dirijan a autónomos, pymes y cooperativas del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera, hacen aconsejable no introducir en el texto normativo medidas de discriminación positiva por razón de género en la norma.

Por último, como medida genérica transversal para el fomento de la igualdad de género en la elaboración de normativa, cabe mencionar que se ha procurado hacer un uso del lenguaje inclusivo y no sexista del en la redacción del proyecto de Orden, teniendo en cuenta lo estipulado en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

IV. FINANCIACIÓN.

La línea de subvención que regula las bases reguladoras se financia por la Unión Europea, a través del Programa Operativo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional para Andalucía 2014-2020, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2020/2094 del Consejo de 14 de diciembre de 2020 por el que se establece un Instrumento de Recuperación de la Unión Europea para apoyar la recuperación tras la crisis de la COVID-19 y en el Reglamento (UE) 2020/2221 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de diciembre de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) 1303/2013 en lo que respecta a los recursos adicionales y las disposiciones de ejecución a fin de prestar asistencia para favorecer la reparación de la crisis en el contexto

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA FRANCISCO JAVIER ALMAGRO VARELA	11/11/2021	PÁGINA 3/4
VERIFICACIÓN	BndJA8DRKRYXW9V34W4V9ERTFCXQF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



de la pandemia de COVID-19 y sus consecuencias sociales y para preparar una recuperación verde, digital y resiliente de la economía (REACT UE). Por tanto, se someterán a las actuaciones de control que pudieran implementar las Autoridades de Gestión, Certificación y Auditoría del Programa Operativo FEDER Andalucía 2014-2020, la Comisión Europea, el Tribunal de Cuentas Europeo, la Dirección General de la Junta de Andalucía competente en materia de fondos europeos y cualquier otro órgano de control europeo.

En Sevilla, a fecha de la firma electrónica

VºBº

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD
Fdo. Felipe Antonio Arias Palma

EL JEFE DEL SERVICIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
Fdo. Francisco Javier Almagro Varela

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		11/11/2021	PÁGINA 4/4
	FRANCISCO JAVIER ALMAGRO VARELA			
VERIFICACIÓN	BndJA8DRKRYXW9V34W4V9ERTFCXQF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		