

INFORME-MEMORIA COMPLEMENTARIO DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE CREA Y REGULA EL CONSEJO DE DIRECCIÓN DE LA RED DE
CONSORCIOS DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE ANDALUCÍA

Con fecha 15 de mayo de 2024 la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda emite su informe de observaciones y recomendaciones en relación con el informe-memoria de evaluación del impacto por razón de género sobre el proyecto de Decreto por el que se crea y regula el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía elaborado por la Dirección General de Movilidad y Transportes. En sus observaciones, la Unidad de Igualdad de Género, entre otros extremos, manifiesta su disconformidad con el juicio sobre la pertinencia de género efectuado por la Dirección General y considera necesaria la aportación de datos para identificar desigualdades.

Habida cuenta de la función de asesoramiento que compete a la Unidad de Igualdad de Género en la elaboración del citado documento, se considera procedente elaborar el presente informe-memoria de carácter complementario para abordar los dos extremos mencionados.

- Pertinencia de género de la norma.

El objeto del proyecto de Decreto es la creación de un órgano colegiado con la finalidad de potenciar y coordinar la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

A juicio de la Dirección General de Movilidad y Transportes, en el contenido del proyecto de decreto no se dan los elementos que exijan la inclusión explícita de medidas que puedan incidir en la defensa de la igualdad de género por tratarse de una norma que regula la estructura y funciones de un órgano colegiado formado exclusivamente por personas que lo son en función del cargo que ostentan dentro de la Administración pública.

No obstante, la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería discrepa de dicho juicio, considerando «que el proyecto de decreto es PERTINENTE al género por cuanto:

- Regula la creación de un órgano cuya finalidad incide de forma directa en las personas, mujeres y hombres, y su acceso y control de los recursos (*“El Consejo tiene como finalidad el seguimiento y la coordinación de la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía, impulsando mecanismos coordinados de gestión de los Consorcios para la consecución de sus objetivos comunes”*). Como confirmación de este hecho, en el mismo proyecto normativo se contempla la perspectiva de género entre una de las funciones atribuidas al Consejo: artículo 3 d) *“Impulsar la adecuación de los consorcios a las demandas de la sociedad, fomentando la racionalización, transparencia, eficacia y eficiencia en la gestión, así como la integración de la perspectiva de género”*.
- En la composición del órgano colegiado (artículo 4) deberá tenerse en cuenta la representación equilibrada de hombres y mujeres en el nombramiento de sus miembros de acuerdo con lo que se preceptúa en el artículo 11.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, según modificación realizada por la Ley 9/2018, de 8 de octubre:
“En la composición de los órganos colegiados de la Administración de la Junta de Andalucía deberá respetarse la representación equilibrada de mujeres y hombres, incluyendo en el cómputo a aquellas



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	FECHA	26/07/2024	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ			
VERIFICACIÓN	Pk2jmWH72WJ9X2PV8EAFNMQ5VDF3R	PÁGINA	1/2	



personas que formen parte de los mismos en función del cargo específico que desempeñen. Este mismo criterio de representación se observará en la modificación o renovación de dichos órganos. A tal efecto, cada organización, institución o entidad a la que corresponda la designación o propuesta facilitará la composición de género que permita la representación equilibrada.”»

- Contexto de partida.

En coherencia con el criterio mantenido por la Dirección General de Movilidad y Transportes sobre la no pertinencia al género del proyecto de Decreto por el que se crea y regula el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía, no se ha considerado aplicable el artículo 5.1.b) del Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, que establece que este informe debe contener una identificación y análisis del contexto social de partida de mujeres y hombres en relación con la disposición de que se trate.

Por su parte, la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería pone de manifiesto en su informe de observaciones que no se aportan estudios, datos estadísticos ni gráficas desagregadas por sexo que permitan observar las diferencias entre hombres y mujeres en el ámbito de los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

El ámbito de los Consorcios de Transporte Metropolitano se determina en los respectivos Planes de Transporte Metropolitano, que desde el pasado año 2023 se encuentran en proceso de revisión y actualización. En la elaboración de dichos Planes se lleva a cabo un estudio y análisis pormenorizado de los datos y circunstancias relevantes en el ámbito de cada Consorcio a efectos de la evaluación del impacto por razón del género de los mismos, datos que figuran en los preceptivos informes. Hasta la fecha, la Dirección General de Movilidad y Transportes cuenta con seis de esos informes, de los cuales tres corresponden a Planes de Transporte Metropolitano aprobados por el Consejo de Gobierno y los otros tres, a Planes en tramitación:

- Informe de evaluación de impacto de género. Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 10 de enero de 2023.
- Informe de evaluación de impacto de género. Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 10 de enero de 2023.
- Informe de evaluación de impacto de género. Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 15 de febrero de 2023.
- Informe de evaluación de impacto de género. Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 20 de febrero de 2023.
- Informe de evaluación de impacto de género. Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 7 de noviembre de 2023.
- Borrador de Informe de evaluación de impacto de género. Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 10 de enero de 2023.

A efectos de la aportación de datos en el ámbito de los consorcios demandada por la Unidad de Igualdad de Género, se incorporan como anexo a este informe-memoria de carácter complementario los informes de evaluación de impacto de género que se han relacionado.

Sevilla, a la fecha de la firma electrónica

EL SUBDIRECTOR

Fdo.: Manuel E. Moreno Pérez de la Cruz

V.º B.º

EL DIRECTOR GENERAL

Fdo.: José Miguel Casasola Boyero

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	FECHA	26/07/2024	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ			
VERIFICACIÓN	Pk2jmWH72WJ9X2PV8EAFNMQ5VDF3R	PÁGINA	2/2	

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 1/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.

b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 22 de enero de 2013, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, dedica su apartado Octavo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (en adelante PTMAM) busca la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes existentes e incluyendo nuevas tecnologías y servicios. Por ello, el Plan sienta las bases para un nuevo modelo económico de bajo consumo de carbono y menos consumo energético, bajo criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza, consiguiendo alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en la aglomeración metropolitana de Málaga en la que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

Se han definido las siguientes orientaciones estratégicas que serán la base de la evaluación del Plan:

- Reducción del transporte en vehículo privado o moto.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 2/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Promoción del transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Desarrollo del transporte en bicicleta, en los tramos que sean declarados de interés metropolitano, así como de los desplazamientos a pie.
- Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- Cuantificación de la mejora que la implantación del Plan supondrá para la salud de los habitantes y visitantes del Área Metropolitana de Málaga y para su entorno ambiental.

En función de las necesidades percibidas en el Área Metropolitana de Málaga, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este Plan:

- OE1: Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y moto.
- OE2: Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- OE3: Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- OE4: Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- OE5: Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- OE6: Contribuir a la disminución del consumo energético y a la disminución de contaminantes asociados al transporte metropolitano, de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

El PTMAM pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, definiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género; dado que las infraestructuras de transporte y movilidad pueden mantener las desigualdades de género o por el contrario, se pueden incorporar mecanismos y medidas dirigidas a neutralizar los posibles impactos negativos, así como a reducir o eliminar las desigualdades encontradas.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 3/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Por ese motivo, el PTMAM analiza la movilidad bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Málaga, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO PARA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Los 16 municipios integrados en el ámbito de estudio del Plan son los siguientes: Málaga, Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Álora, Benalmádena, Cártama, Coín, Colmenar, Fuengirola, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos, Mijas, Almogía, Casabermeja y Totalán.

Dicho ámbito constituye la segunda región metropolitana de Andalucía en materia de población, totalizando 1.046.826 habitantes permanentes en 2017, distribuidos en 1.559,44 km². Siendo la densidad de población en el Área Metropolitana de Málaga de 673 hab/km², cifra mucho mayor a la de la provincia de Málaga con 223 hab/km², y superando con creces la media nacional que está en 92 hab/km² y al promedio de la Unión Europea situado en 116 hab/km².

En el punto 7.2.1.1 se analiza la evolución demográfica con enfoque de género quedando reflejado un 51,16% de hombres frente al 48,84% de mujeres.

Tabla 6: Índice de distribución de población por municipios.

Municipio	Mujeres	Hombres	TOTAL	Índice de distribución	
				Mujeres	Hombres
Alhaurín de la Torre	19.458	19.695	39.153	49,70%	50,30%
Alhaurín el Grande	12.350	12.370	24.720	49,96%	50,04%
Almogía	1.937	1.828	3.765	51,45%	48,55%
Álora	6.527	6.397	12.924	50,50%	49,50%
Benalmádena	34.082	34.777	68.859	49,50%	50,50%
Cártama	12.772	12.545	25.317	50,45%	49,55%
Casabermeja	1.806	1.636	3.442	52,47%	47,53%
Coín	10.824	10.738	21.562	50,20%	49,80%
Colmenar	1.742	1.641	3.383	51,49%	48,51%
Fuengirola	36.642	38.287	74.929	48,90%	51,10%
Málaga (capital)	273.636	295.366	569.002	48,09%	51,91%
Mijas	38.549	38.602	77.151	49,97%	50,03%
Pizarra	4.580	4.493	9.073	50,48%	49,52%
Rincón de la Victoria	22.116	23.022	45.138	49,00%	51,00%
Torremolinos	33.841	33.860	67.701	49,99%	50,01%
Totalán	373	337	710	52,54%	47,46%
TOTAL	511.235	535.594	1.046.829	48,84%	51,16%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA. 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 4/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



En el apartado 7.5.2.1 se analiza la motorización según perspectiva de género, existiendo un total de 571.894 conductores en el Área Metropolitana de Málaga, siendo el 43,22 % mujeres frente a un 56,78 % de hombres.

Tabla 18: Censo de conductores por sexo.

Territorio	Hombres	Mujeres	Total	Índice de feminización: $\frac{n^{\circ} \text{ Mujeres}}{n^{\circ} \text{ Hombres}}$
Alhaurín de la Torre	12.929	10.837	23.766	0,84
Alhaurín el Grande	7.554	5.479	13.033	0,73
Almogía	1.143	669	1.812	0,59
Álora	4.510	2.651	7.161	0,59
Benalmádena	18.263	15.039	33.302	0,82
Cártama	8.030	5.808	13.838	0,72
Casabermeja	1.114	700	1.814	0,63
Coín	7.128	5.026	12.154	0,71
Colmenar	1.176	681	1.857	0,58
Fuengirola	19.774	14.846	34.620	0,75
Málaga (capital)	184.892	138.716	323.608	0,75

Territorio	Hombres	Mujeres	Total	Índice de feminización: $\frac{n^{\circ} \text{ Mujeres}}{n^{\circ} \text{ Hombres}}$
Mijas	21.279	17.229	38.508	0,81
Rincón de la Victoria	13.986	11.930	25.916	0,85
Torremolinos	19.545	15.266	34.811	0,78
Totalán	242	154	396	0,64
Pizarra	3.159	2.139	5.298	0,68
TOTAL	324.724	247.170	571.894	0,76

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio del Interior. DGT e IECA.

Por otro lado, gracias a la colaboración de los operadores de transporte público, se ha podido realizar un análisis del censo de los conductores según sexo, siendo preponderante el sexo masculino. Según los datos ofrecidos, esto ocurre también en otros puestos de trabajo, especialmente en mecánicos, técnicos y directivos. Por tanto, se propone como objetivo el aumento de la presencia de la mujer en la plantilla total de las empresas de transporte público hasta alcanzar la paridad, es decir, al menor un incremento medio del 28,5%.

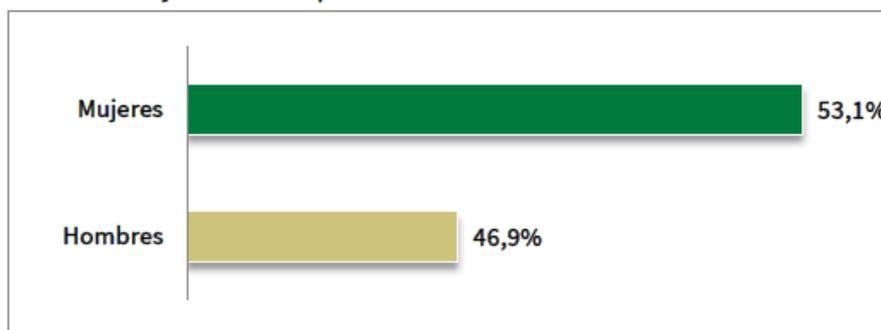
Dentro del análisis de la movilidad, se debe aclarar que, debido a la importante actividad turística existente en el área de estudio, se han elaborado dos diagnósticos para diferentes ámbitos temporales: invierno y verano.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 5/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El apartado 7.11.1.6 refleja la movilidad desde una perspectiva de género y por motivos en invierno.

Gráfico 38: Viajes realizados por sexo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Dentro del área metropolitana de Málaga se realizan un total de 3.285.412 viajes, teniendo en cuenta todos los modos de transporte existente en la zona. De estos viajes, un 53,1% lo realizan mujeres y el resto hombres.

Hay una diferencia importante en el número de viajes realizados entre sexos. La mujer es la mayor generadora de viajes tanto dentro de la ciudad de Málaga como en los interiores a la Corona Metropolitana; sin embargo, en las relaciones entre ambas, el hombre supera a la mujer en viajes.

Para conocer con exactitud la representación de la proporción de hombres y mujeres en los viajes realizados en el área metropolitana, se calcula el índice de presencia relativa (IPRHM), el cual establece los límites de presentación equilibrada en 40%-60%, según la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. La representación es equilibrada en todas las relaciones del área.

Tabla 58: Indicadores para la movilidad metropolitana no motorizada.

Viajes	Mujeres	Hombres	Total	%Total	IPRHM
Corona Metropolitana	565.393	425.949	991.342	30,2%	1,14
Málaga Interno	1.001.605	911.685	1.913.290	58,2%	1,05
Málaga - Corona	178.141	202.639	380.780	11,6%	0,94
TOTAL	1.745.139	1.540.274	3.285.412	100,0%	1,06

NOTA:

- Sobrerrepresentación masculina (<0.80)
- Representación equilibrada (0.80 – 1.20)
- Sobrerrepresentación femenina (>1.20)

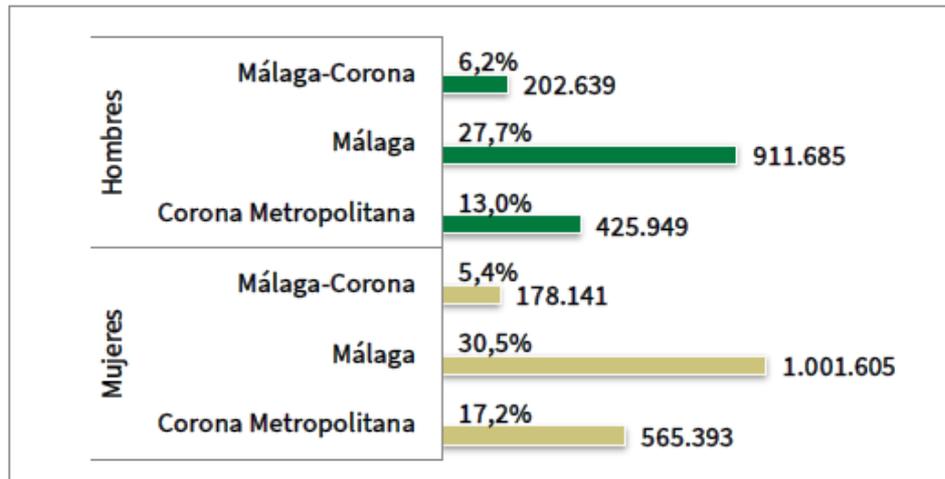
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 6/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



La distribución espacial por sexo del volumen total de desplazamientos del área metropolitana de Málaga queda como se muestra en el gráfico siguiente, perteneciendo el mayor de los volúmenes a los viajes realizados por mujeres en el interior de la capital (30,5%).

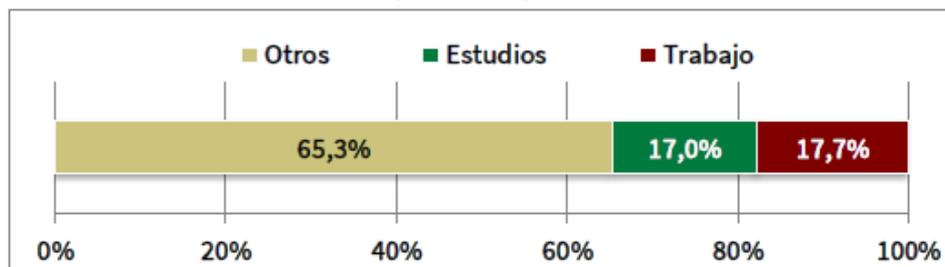
Gráfico 39: Distribución de los viajes totales realizados en el Área Metropolitana de Málaga por sexo y zonas.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

De los viajes realizados en el área metropolitana, el 17,7 % son producto de viajes por motivo de trabajo y el 17,0% por motivo de estudios, mientras que el 65,3% restante pertenecen a otro tipo de motivo de viajes que se ha clasificado como “otros” (visita al médico, ocio, deporte...).

Gráfico 40: Distribución de los viajes totales por motivo.



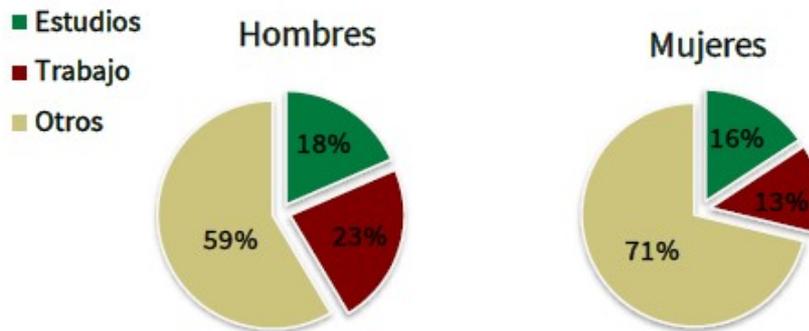
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Tras un análisis diferenciado por sexos, se percibe que la mujer realiza más trayectos por motivo de estudios (16%) que por trabajo (13%), al contrario de los hombres, quienes realizan el 23 % de sus viajes por motivos relacionados con el trabajo y un 18 % por motivos de estudio.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 7/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



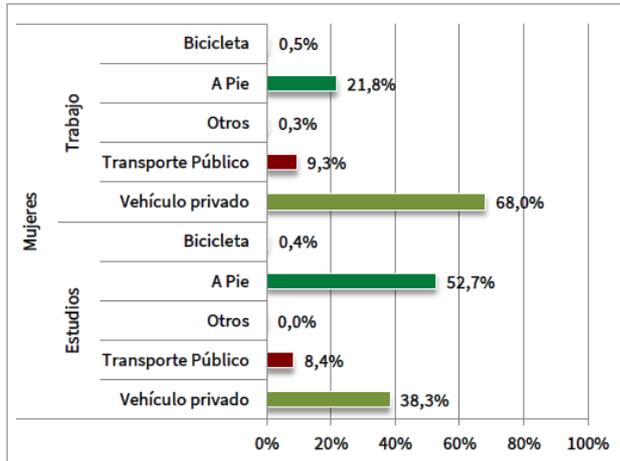
Gráfico 41: Motivo de viajes por sexo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

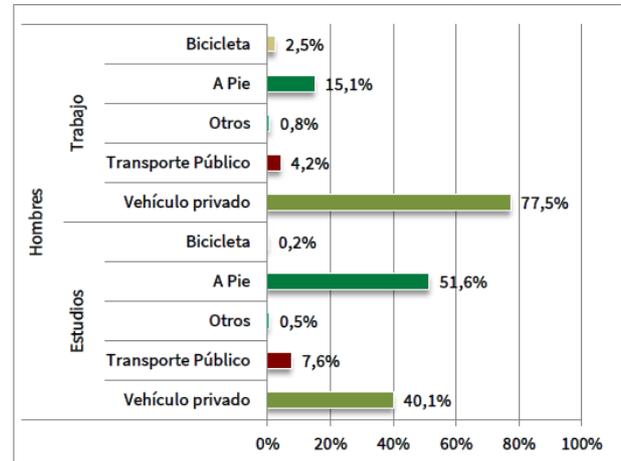
Por otro lado, se ha analizado el reparto por modo de transporte de los motivos identificados como obligados dentro de la movilidad. El hombre escoge para acudir al trabajo el vehículo privado, muy por encima del resto de modos (77,5%) y de igual manera lo elige la mujer, aunque con menor porcentaje (68,0%).

Gráfico 42: Modo de transporte utilizado por las mujeres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Gráfico 43: Modo de transporte utilizado por los hombres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Sin embargo, el transporte público no es apenas una opción para ir a trabajar, siendo utilizado por los hombres un 4,2% y por las mujeres un 9,3%, de la misma manera que tampoco lo es la bicicleta. Los motivos son los expuestos con anterioridad, como la mala conexión y mantenimiento de los carriles bici y el mal servicio del transporte público en cuanto a elevados tiempos de viaje.

Cuando los viajes se realizan por motivos de estudio el reparto cambia, dándole gran importancia a los viajes a pie, probablemente por motivos de edad, y donde ambos sexos lo utilizan como primera opción

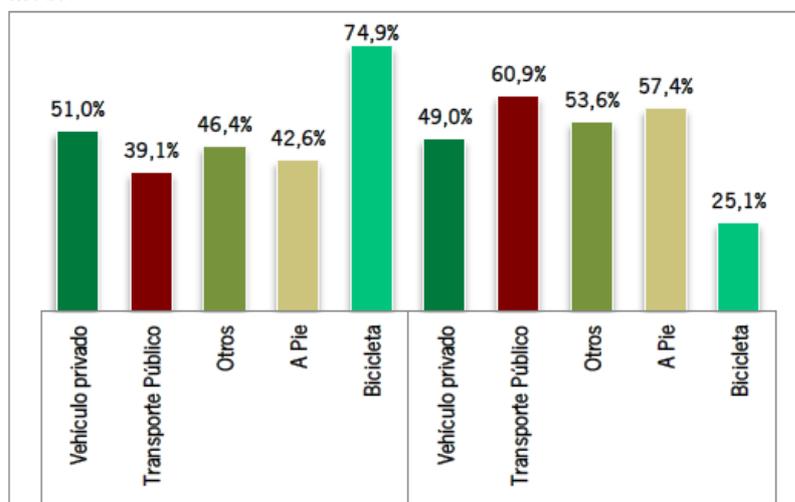
FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 8/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



(52,7% mujeres y 51,6% hombres), si bien sigue teniendo gran participación el vehículo privado en lugar del transporte público.

En relación a los viajes en modos sostenibles, por cualquiera de los motivos, la mujer presenta mayores cuotas de participación en el transporte público (60,9%) y en los viajes a pie (57,4%), mientras que el hombre presenta mayores cuotas en los viajes en bicicleta (74,9%).

Gráfico 44: Participación de cada sexo en el total de viajes contabilizados por modo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

El apartado 7.11.1.6.1 refleja **las conclusiones de la movilidad** desde una perspectiva de género y los principales resultados del diagnóstico de la movilidad según sexos en invierno :

- Del total de los viajes realizados en transporte público, 235.172 diarios, un 60,9% los realizan las mujeres. Sin embargo, esta no es la opción preferida ni como modo para acudir al trabajo ni al centro de estudio.
- El uso del vehículo privado se distribuye de manera equitativa entre sexos, siendo el modo más usado para el motivo trabajo.
- Los viajes a pie resultan ser el modo más popular para ambos sexos por motivo de estudios. Y muy aceptado por las mujeres como elección para acudir al trabajo (21,8%).
- Al contrario del resto de modos, el uso de la bicicleta pertenece en su mayor parte al hombre (74,9%) que lo utiliza como modo de transporte al trabajo (2,5%). Analizando el uso que hace la mujer de este modo (25,1%), observamos que no resulta paritario.

En el apartado 7.11.1.6.2. señala los indicadores para la movilidad desde una perspectiva de género en invierno y que medirán el alcance de las mejoras obtenidas tanto en modos motorizados como no

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 9/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



motorizados y que se evaluarán una vez que se haya implementado el Plan en el área metropolitana. **Los indicadores de género** son:

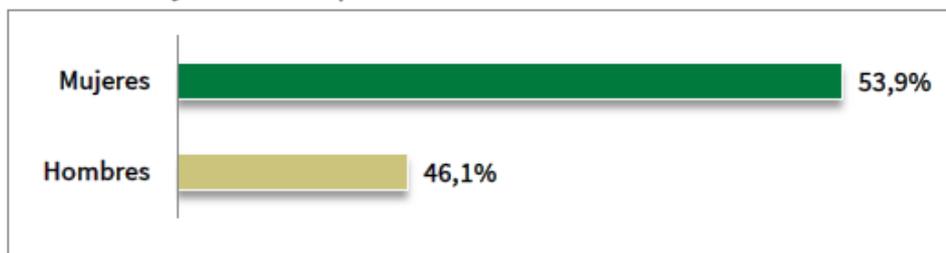
- Participación de la mujer en el uso de la bicicleta: 25,1 %
- Participación de los hombres en el uso del transporte público: 39,1 %

En el apartado 7.11.1.7, entre **las conclusiones del diagnóstico de invierno**, destacamos las relacionadas con las perspectiva de género:

- Del total de los viajes realizados en transporte público, un 60,9% los realizan las mujeres. Sin embargo, esta no es la opción preferida ni como modo para acudir al trabajo ni al centro de estudios.
- El uso del vehículo privado se distribuye de manera equitativa entre sexos, siendo el modo más usado para el motivo trabajo.
- Los viajes a pie resultan ser el modo más popular para ambos sexos por motivo de estudios. Y muy solicitado por las mujeres como elección para acudir al trabajo (21,8%).
- El uso de la bicicleta pertenece en su mayor parte al hombre (74,9%).

El apartado 7.11.2.6 refleja la movilidad desde una perspectiva de género y por motivos en verano.

Gráfico 56: Viajes realizados por sexo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

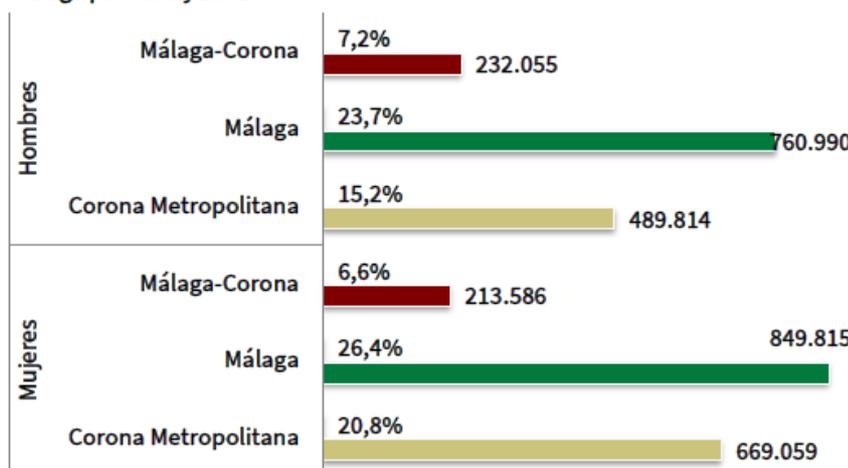
Dentro del área metropolitana de Málaga se producen 3.215.320 viajes diarios en verano, teniendo en cuenta todos los modos de transporte existentes en la zona. De estos viajes, un 53,9% lo realizan mujeres y el resto hombres, muy similar a cómo se distribuye la movilidad en el período de invierno, aumentando débilmente el porcentaje de participación de las mujeres.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 10/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



La distribución espacial por sexo del volumen total de desplazamientos del área metropolitana de Málaga queda como se muestra en el gráfico siguiente, perteneciendo el mayor de los volúmenes a los viajes realizados por mujeres en el interior de la capital (26,4%).

Gráfico 57: Distribución de los viajes totales realizados en el Área Metropolitana de Málaga por sexo y zonas.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Se aprecian diferencias en cuanto a la distribución espacial presentada por el modelo de invierno. Se presenta a continuación una tabla comparativa donde se puede ver la variación por ámbito y sexo.

Tabla 63: Comparativo de la distribución por sexo y zona.

VERANO					
Mujeres			Hombres		
Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona	Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona
669.059	849.815	213.586	489.814	760.990	232.055
20,8%	26,4%	6,6%	15,2%	23,7%	7,2%
INVIERNO					
Mujeres			Hombres		
Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona	Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona
565.393	1.001.605	178.141	425.949	911.685	202.639
17,2%	30,5%	5,4%	13,0%	27,7%	6,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano e invierno 2017.

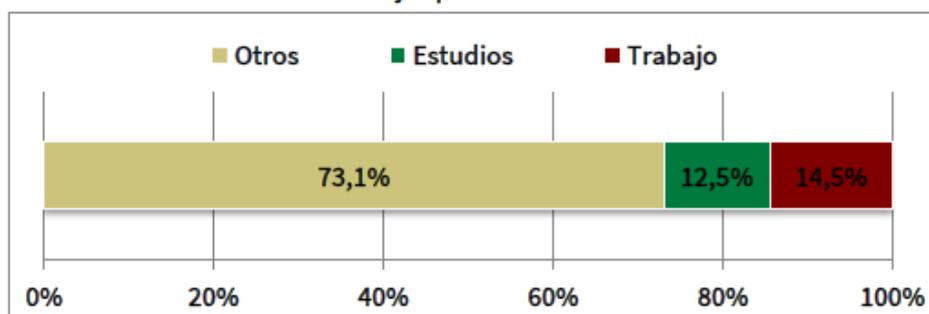
FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 11/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Como se puede observar en ambos sexos, los volúmenes en la Corona Metropolitana aumentan en verano mientras disminuyen en el interior de la capital.

Analizando los volúmenes de desplazamientos por motivo realizados en el área metropolitana, se aprecia un incremento de los viajes “otros” provocado por un aumento de los viajes por movilidad no obligada. Este aumento se vincula a la generación de desplazamientos por ocio, compras, deporte, etc... propio de época estival. Siguiendo la misma lógica, disminuyen los desplazamientos por movilidad obligada, especialmente los realizados por motivo “estudios”.

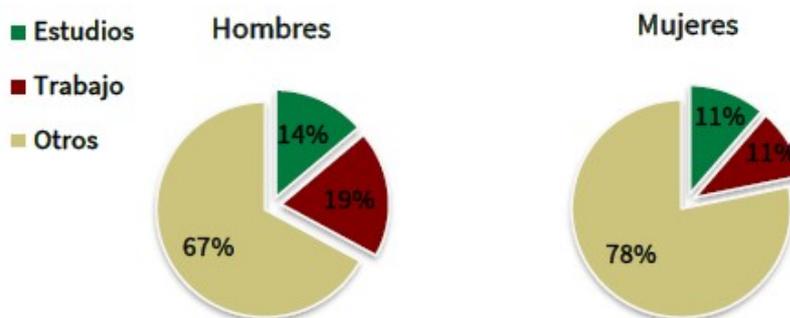
Gráfico 58: Distribución de los viajes por motivo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Si se analizan detalladamente los motivos por sexo, estos tienen el mismo comportamiento que a nivel global. Aumentan los viajes por motivo “otros” proporcionalmente en los dos sexos, mientras disminuyen en el resto de motivos.

Gráfico 59: Distribución de viajes por sexo y motivo.

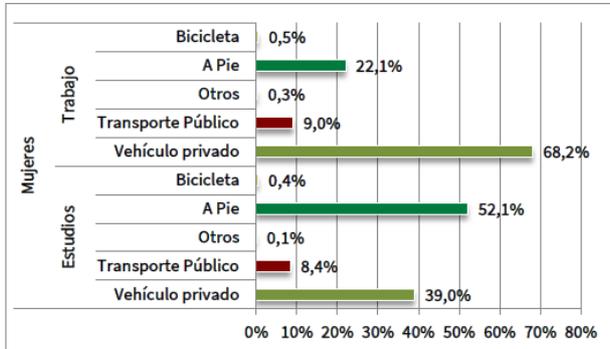


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 12/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

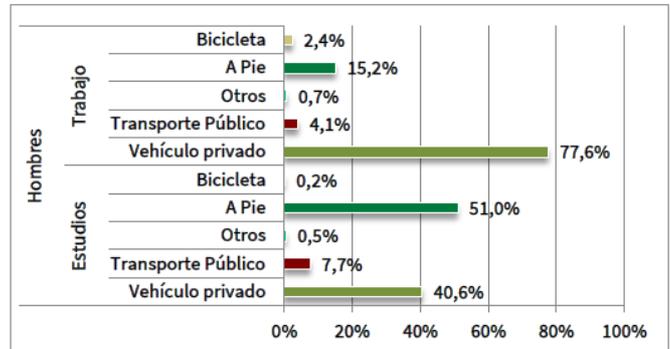


Gráfico 60: Modo de transporte utilizado por las mujeres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Gráfico 61: Modo de transporte utilizado por los hombres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Por otro lado, comparando el reparto modal de la movilidad obligada la distribución es prácticamente la misma que en invierno:

- El hombre sigue escogiendo para acudir al trabajo el vehículo privado, muy por encima del resto de modos (77,6%) al igual que la mujer (68,2%).
- El transporte público sigue sin ser una opción para ir a trabajar, siendo utilizado por los hombres en un 4,1% y por las mujeres en un 9,0%, de la misma manera que tampoco lo es la bicicleta u otros modos.
- Cuando se trata de viajes por motivos de estudio, el reparto cambia como en invierno. Los viajes a pie adquieren protagonismo en ambos sexos (52,1% mujeres y 51,0% hombres), si bien sigue teniendo una gran participación el vehículo privado en lugar del transporte público.

Tabla 64: Comparativo de la participación de cada sexo en el total de viajes contabilizados por modo.

Modo	Verano		Invierno	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Vehículo privado	49,6%	50,4%	51,0%	49,0%
Transporte Público	38,8%	61,2%	39,1%	60,9%
Otros	47,3%	52,7%	46,4%	53,6%
A Pie	42,0%	58,0%	42,6%	57,4%
Bicicleta	77,3%	22,7%	74,9%	25,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano e invierno 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 13/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		



En relación a la participación de cada sexo por modo y a las conclusiones de la movilidad desde la perspectiva de género, la variación con respecto a invierno es mínima. Solo cabe destacar que el uso de la bicicleta aumenta, incrementando la gran diferencia entre sexos que ya se presenta en invierno, probablemente por un aumento del volumen general propiciado por las condiciones meteorológicas estivales.

En el apartado 14 Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan: la participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y la participación de los hombres en el uso del transporte público.

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

Queda comprobado que el PTMAM contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMAM se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Reducida frecuencia del Transporte Público en zonas de baja densidad poblacional.
- Tiempos excesivos y costes elevados en el Transporte Público.
- Mal diseño, falta de conexiones que constituyan una red mallada e insuficiente mantenimiento de las instalaciones para el transporte no mecanizado.
- En cuando a la bicicleta pública, Málaga tiene una oferta baja con un número de kilómetros de carriles bici muy bajo.
- Lo mismo ocurre con el número de kilómetro de carriles bus, lo cual agrava los tiempos excesivos.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMAM para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- Facilitar la integración y articulación del territorio y la accesibilidad equivalente de todos los habitantes a la información y el conocimiento, disminuyendo sus necesidades de movilidad.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 14/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Mejora de frecuencias en líneas de Transporte Público con el fin de aumentar el alcance y la eficiencia del servicio, además de actuaciones viarias que reduzcan la congestión y que faciliten mejores tiempos al autobús urbano y metropolitano, pasando el Transporte Público a ser una opción mejor considerada para ir a trabajar tanto por hombres como por mujeres.
- Mejora de la accesibilidad en vehículos, estaciones y paradas, lo cual mejorará la demanda y percepción de comodidad, accesibilidad y ergonomía más valorado entre las mujeres.
- Integración de todo el Transporte Público del ámbito y de nuevos municipios que faciliten los desplazamientos encadenados más realizados por mujeres. La coordinación entre redes de transporte público (autobuses, metro y cercanías), incrementando la intermodalidad entre servicios incentivará el uso del Transporte público entre mujeres al permitirles mejores opciones de conexión y movilidad.
- Mejora de la accesibilidad a centros de actividad económica, educativos, hospitalarios, etc, más frecuentados por mujeres que por hombres. Regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos y ciudadanas en sus actividades cotidianas, haciendo especial hincapié a la mayor variedad de tareas realizadas por mujeres.
- Lograr una mayor cohesión social, posibilitando a toda la ciudadanía similares oportunidades de acceso a los servicios, trabajo, estudio y ocio en modos más limpios y respetuosos con el medio ambiente.
- Integración y mejora tarifaria de todos los servicios, eliminando la penalización al transbordo entre diferentes modos de transporte facilitando el acceso a personas con menor independencia económica. Incluso incentivando económicamente el uso combinado de modos clásicos y emergentes.
- Campañas de información y concienciación para el fomento y la promoción de los viajes en modos no motorizados (peatones y bicicletas). Resaltando el buen clima de la provincia como agente propulsor de los viajes en estos modos y destacando los beneficios del desplazamiento en ellos. Especial énfasis en el género femenino.
- Unificar los ejes de carril bici existentes en la zona urbana de Málaga además de las vías ciclistas entre municipios, mejorando también la seguridad, mantenimiento y señalética de las mismas lo que incentivará a las mujeres a aumentar el uso de este modo de transporte.
- El establecimiento de bicicletas públicas y patinetes eléctricos además de la intermodalidad con el autobús mediante zonas de portabicis dentro de los mismos o puntos de préstamos y aparcamientos en paradas de transporte pueden promover también el aumento de usuarios femeninos por facilidad de uso y requerimientos físicos.
- Transporte a demanda en aquellas zonas donde la demanda sea demasiado baja y no resulten viables líneas regulares de transporte público. Debe ser solicitado previamente lo que proporciona a las mujeres seguridad y posibilidad de organización.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 15/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Otra medida propuesta enfocada a disminuir los desplazamientos mecanizados es la implantación del teletrabajo parcial o total que reducirán la congestión vial y facilitarán la conciliación con la vida familiar y doméstica.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº. Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo. e- Felipe Arias Palma

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 16/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DEL CAMPO DE GIBRALTAR. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de



FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 1/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.

1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.

b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 1 de julio de 2014, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, dedica su apartado Séptimo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar (en adelante PTMCG) busca la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes existentes e incluyendo nuevas tecnologías y servicios relacionados con la movilidad metropolitana. Por ello, el Plan sienta las bases para un nuevo modelo con mayor participación del transporte público y de los modos alternativos no motorizados con el fin de disminuir el consumo energético asociado a la movilidad y fomente la implantación de nuevas tecnologías en el sector del transporte.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 2/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Se han definido las siguientes orientaciones estratégicas que serán la base de la evaluación del Plan:

- Reducción del transporte en vehículo privado o moto.
- Impulso de medidas para una distribución de mercancías más sostenible en los entornos urbanos.
- Promoción del transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Desarrollo del transporte en bicicleta, en los tramos que sean declarados de interés metropolitano, así como de los desplazamientos a pie.
- Cuantificación de la mejora que la implantación del Plan supondrá para la salud de los habitantes y visitantes del Campo de Gibraltar y para su entorno ambiental.

En función de las necesidades percibidas en el Campo de Gibraltar, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este Plan:

- OE1: Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y moto.
- OE2: Conseguir una distribución de mercancías más sostenible en los entornos urbanos.
- OE3: Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- OE4: Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- OE5: Implantar un modelo de movilidad basado en el transporte público y en el fomento de modos alternativos, racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- OE6: Contribuir a la disminución del consumo energético y de contaminantes asociados al transporte de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

El PTMCG pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones que garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, contribuyendo a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, el desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género;

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 3/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



dado que las infraestructuras de transporte y movilidad pueden mantener las desigualdades de género o por el contrario, se pueden incorporar mecanismos y medidas dirigidas a neutralizar los posibles impactos negativos, así como a reducir o eliminar las desigualdades encontradas.

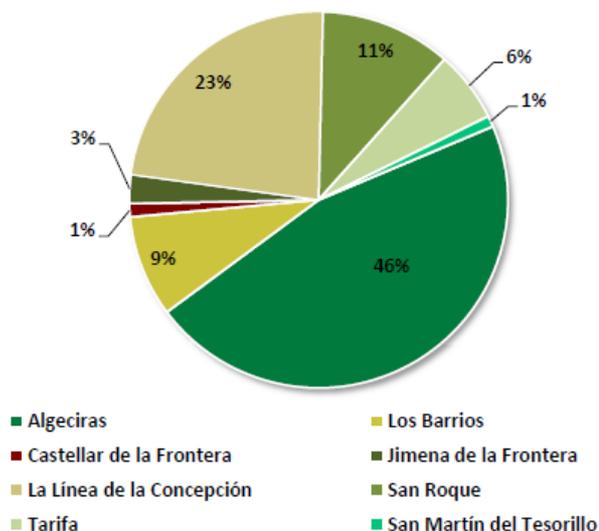
Por ese motivo, el PTMCG analiza la movilidad bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del Campo de Gibraltar, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DEL CAMPO DE GIBRALTAR. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El ámbito de estudio se compone de 8 municipios, si bien se ha realizado una desagregación por núcleos de más de 2.000 habitantes, quedando los núcleos menores integrados dentro de la cabecera municipal a efectos del análisis. La población total del Campo de Gibraltar era de 261.494 habitantes en 2017, que se convierten en 268.417 si se incluye la población en diseminados. La población se distribuye tal y como se muestra a continuación.

Gráfico 7.1: Contribución de cada municipio al total de la población.



FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 4/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Según las cifras de población facilitadas por el Instituto de Estadística y Cartográfica de Andalucía, el municipio de Algeciras concentra casi la mitad de los habitantes del área (46%), mientras que el resto de los municipios acoge la otra mitad, destacando entre ellos La Línea de la Concepción (23%) y San Roque (11%).

En el punto 7.2.1.1 se analiza la evolución demográfica con enfoque de género quedando reflejado un 49% de hombres frente al 51 % de mujeres.

Tabla 7.5: Índice de distribución por género.

Municipios	TOTAL	Hombres	Mujeres	Índice de distribución	
				Hombres	Mujeres
Algeciras	120.838	59.617	61.221	49%	51%
Los Barrios	22.800	11.371	11.429	50%	50%
Castellar de la Frontera	2.988	1.489	1.499	50%	50%
Jimena de la Frontera	6.474	3.316	3.158	51%	49%

Municipios	TOTAL	Hombres	Mujeres	Índice de distribución	
				Hombres	Mujeres
San Martín del Tesorillo (Entidad Local Autónoma)	2.464	1.262	1.202	51%	49%
La Línea de la Concepción	60.675	29.776	30.899	49%	51%
San Roque	29.314	14.596	14.718	50%	50%
Tarifa	15.941	7.957	7.984	50%	50%
TOTAL	261.494	129.384	132.110	49%	51%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA. 2017. No incluye población diseminada.

La mayoría de la población del Campo de Gibraltar pertenece a un grupo de edad de entre 15 y 49 años (48,4%), donde mujeres (23,9%) y hombres (24,4%) se distribuyen equitativamente. La siguiente segmentación de edad con más porcentaje de población es la de aquellos con más de 50 años (34,3%). Los menores de 14 años son los que menos participación tienen en el conjunto de la población, representando tan sólo un 17,3%. El reparto entre sexos es muy equitativo, produciéndose el mayor distanciamiento en el rango de edad de mayores de 50 años, donde la mujer tiene más representatividad al tener más esperanza de vida. A escala municipal, se distribuye de la misma forma. Cabe destacar un aumento de la diferencia entre hombres y mujeres en el rango de edad de “50 y más años”, donde en los municipios de Algeciras y La Línea de La Concepción el porcentaje que ocupan las mujeres en este rango es mayor en comparación a las relaciones en el resto de los municipios.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 5/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Tabla 7.6: Distribución de la población por edad y sexo.

Municipios	Hombres			Mujeres		
	De 0 a 14 años	De 15 a 49 años	De 50 y más años	De 0 a 14 años	De 15 a 49 años	De 50 y más años
Algeciras	9,2%	24,2%	15,9%	8,7%	23,7%	18,4%
Los Barrios	9,7%	24,8%	15,4%	8,9%	25,1%	16,0%
Castellar de la Frontera	8,7%	23,0%	18,2%	7,9%	25,1%	17,1%
Jimena de la Frontera	8,0%	25,0%	18,6%	7,2%	22,7%	18,5%
La Línea de la Concepción	8,4%	24,3%	16,4%	7,9%	24,0%	19,0%
Tarifa	7,5%	25,2%	17,6%	7,3%	23,8%	18,6%
San Roque	9,3%	24,8%	15,8%	8,8%	24,4%	16,8%
TOTAL	8,9%	24,4%	16,2%	8,4%	23,9%	18,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA. 2018

En el apartado 7.2.2.1 se analiza la motorización bajo la perspectiva de género según los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico, se ha analizado el censo de conductores registrados en 2018 en los municipios del ámbito comarcal.

Tabla 7.12: Censo de conductores por sexo.

Municipio de residencia	TOTAL	Hombre	Mujer	Índice de feminización: $\frac{n^{\circ} \text{ Mujeres}}{n^{\circ} \text{ Hombres}}$
Algeciras	68.550	39.619	28.931	0,73
Los Barrios	13.849	7.963	5.886	0,74
Castellar de la Frontera	1.872	1.075	797	0,74
Jimena de la Frontera	5.713	3.388	2.325	0,69
La Línea de la	34.347	20.376	13.971	0,69
San Roque	17.419	10.068	7.351	0,73
Tarifa	9.470	5.843	3.627	0,62
Campo de Gibraltar	151.220	88.332	62.888	0,71

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT. 2018

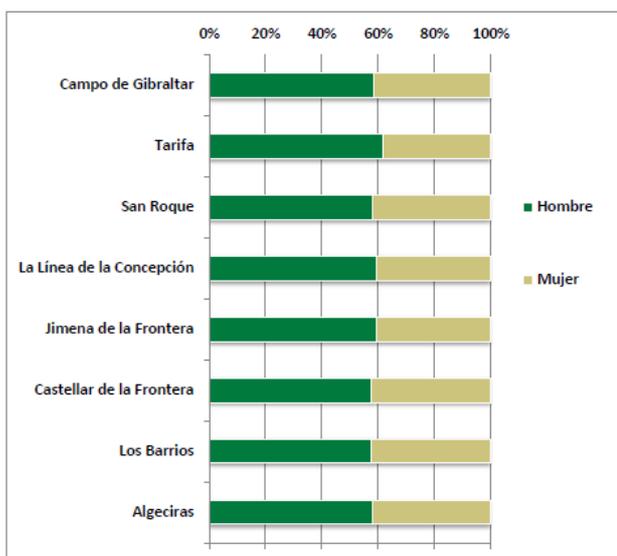
El censo total en el ámbito del Campo de Gibraltar es de 151.220 conductores, siendo ligeramente inferior el de los hombres, un 40% frente al de las mujeres, con un 42%. En los siete municipios el total de conductores está distribuido de forma más o menos paritaria (homogénea), excepto en Tarifa, donde destaca el 62% de hombres frente al 38% de mujeres.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 6/13
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		



Con el fin de valorar el impacto de las actuaciones del Plan de Transportes en el ámbito, estos indicadores (índice de feminización y distribución en el censo de conductores) se volverán a medir una vez implantado el Plan de Transportes en los diferentes horizontes, para así poder realizar una comparación con los resultados actuales y evaluar el impacto.

Gráfico 7.12: Distribución del censo de conductores.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.2018

Cabe mencionar que en lo referente al empleo el Campo de Gibraltar es uno de los territorios con más altos índices de pobreza y desempleo de Andalucía, y por extensión de toda España. El paro se fue incrementando durante la crisis, llegando a su punto más acentuado en torno al año 2013. Desde 2015 hay un desarrollo positivo, con una disminución del 15%. A pesar de ello, La Línea de la Concepción es en la actualidad el tercer municipio de España con más paro y el segundo de Andalucía. Según los datos de 2018, facilitados por el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), en el Campo de Gibraltar existen 31.004 personas desempleadas.

Desde una perspectiva de género, existen municipios en el ámbito del Campo de Gibraltar donde el desempleo por género es desigual y, por tanto, se genera brecha de género. Los municipios donde existe mayor diferencia son Los Barrios, con un 36,6% de hombres en paro frente al 63,4% de mujeres, y Castellar de la Frontera con 35,5% de hombres frente al 64,5% de mujeres. El resto de los municipios están dentro del rango 40-60%, lo cual se considera dentro de los umbrales de paridad.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 7/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

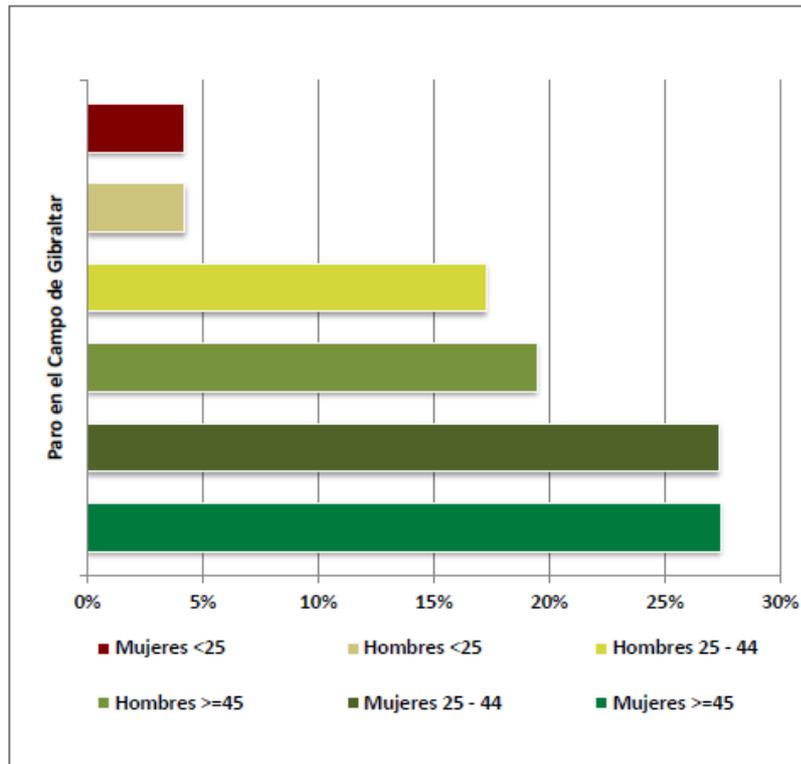


Tabla 7.14: Paro registrado por edad y sexo.

MUNICIPIOS	TOTAL	SEXO Y EDAD					
		HOMBRES			MUJERES		
		<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45
Algeciras	13.460	4%	17%	19%	4%	28%	28%
Los Barrios	2.390	4%	16%	16%	4%	30%	29%
Castellar de la Frontera	355	3%	14%	18%	4%	31%	29%
Jimena de la Frontera	951	4%	15%	20%	5%	28%	27%
La Línea de la Concepción	8.326	4%	18%	23%	4%	24%	27%
San Roque	3.366	5%	18%	19%	4%	28%	26%
Tarifa	2.156	4%	19%	16%	4%	29%	28%
TOTAL	31.004	4%	17%	19%	4%	27%	27%

Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal SEPE. 2018.

Gráfico 7.16: Distribución del paro por rangos de edad.



Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal SEPE. 2018.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 8/13
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		



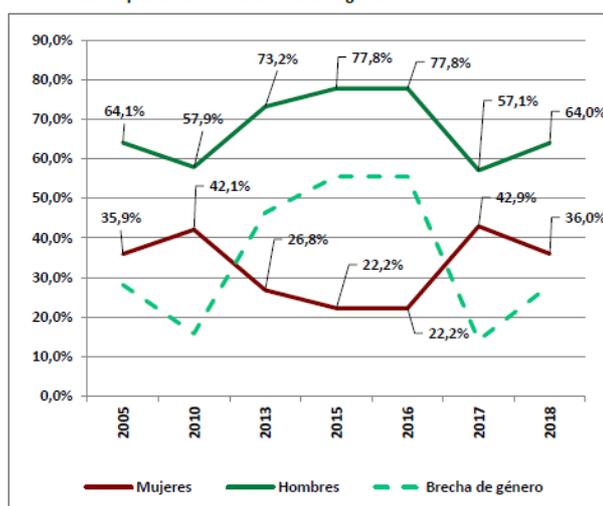
Tabla 7.16: Contratos por tipo y sexo.

Municipios	Total	Tipo de Contrato					
		Hombres			Mujeres		
		Inic. Indef.	Inic. Temporal	Convert. Indef.	Inic. Indef.	Inic. Temporal	Convert. Indef.
Algeciras	4.455	41	3.070	44	39	1.222	39
Los Barrios	1.044	21	554	25	7	420	17
Castellar de la Frontera	94	1	46	1	1	45	
Jimena de la Frontera	254	3	146	3	2	97	3
La Línea de la Concepción	894	13	365	19	12	462	23
San Roque	972	13	592	21	4	327	15
Tarifa	559	10	293	14	6	228	8
TOTAL	8.272	102	5.066	127	71	2.801	105
			5.295			2.977	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Público de Empleo Estatal SEPE. 2018.

De los resultados anteriores se concluye que existe brecha de género en el ámbito del Campo de Gibraltar en este aspecto, ya que en 2018 se crearon un total de 5.295 contratos para hombres (64%) frente a 2.977 contratos para mujeres (36%). Estudiando la evolución de los contratos durante la última década se evidencia esta brecha entre mujeres y hombres, siendo las mujeres las que se encuentran en la situación desfavorable. Durante el periodo 2013-2016, se remarca este hecho en el Campo de Gibraltar, alcanzándose una brecha de hasta el 55,5%. Sin embargo, en los años 2010 y 2017 la distribución de contratos alcanza la paridad. Esto quiere decir, como se muestra en el siguiente gráfico, que los porcentajes se sitúan entre un 60% y un 40% en dichos años. Los registros más recientes indican que de nuevo se vuelven a alejar.

Gráfico 7.18: Representación de la brecha de género.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Público de Empleo Estatal SEPE.

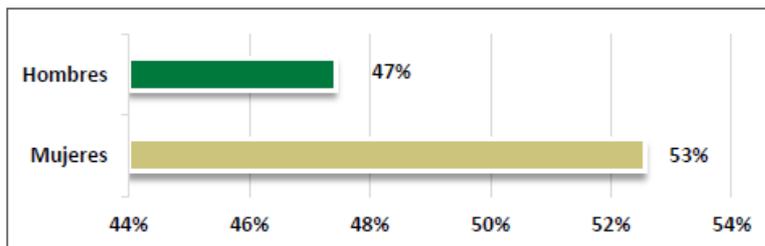
FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 9/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El apartado 7.8.3.2 refleja la movilidad desde una perspectiva de género.

Dentro del Área del Campo de Gibraltar se realizan un total de 620.333 viajes al día, sin tener en cuenta los viajes con origen o destino fuera de los límites comarcales. De estos viajes, un 53% lo realizan mujeres, mientras que los hombres realizan el 47% restante.

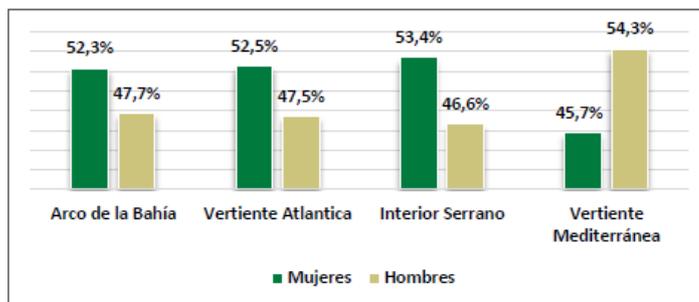
Gráfico 7.42: Viajes realizados por sexo.



Fuente: EDM 2018. (excl. externos)

La mujer es la mayor generadora de viajes tanto a nivel comarcal como a nivel municipal. Además, si analizamos por grandes ámbitos, el resultado es similar, existiendo una excepción en la Vertiente Mediterránea, donde la mayor parte de los viajes los realiza el hombre. Mientras, en el resto de ámbitos con similar comportamiento, se acercan en el Arco de la Bahía y en el Interior Serrano se acentúa la diferencia.

Gráfico 7.43: Distribución de los viajes por sexo y ámbito.



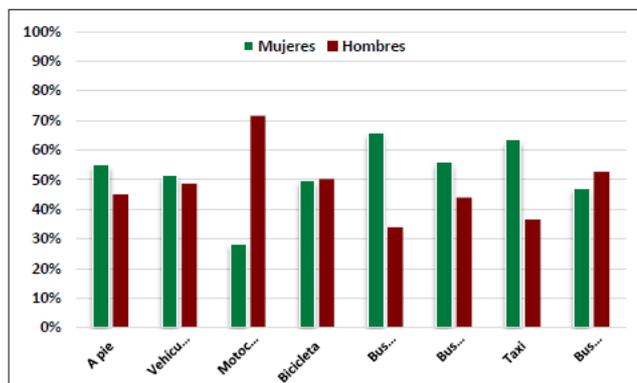
Fuente: EDM 2018. (excl. externos)

Analizando los modos de transporte por sexo, la mujer al ser la mayor generadora de viajes es la que tiene mayor participación en la mayoría de los modos, excepto en la motocicleta (28,3%), en el bus discrecional (47,3%) y en el tren, donde no se han registrado viajes de mujeres.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 10/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Gráfico 7.44: Uso de los modos de transporte por sexo.



Fuente: EDM 2018. (excl. externos)

Existe una gran diferencia de participación entre sexos en el transporte urbano e interurbano en autobús, donde la mujer es la principal usuaria de este modo con un 66% de participación en el autobús urbano y un 56% en el interurbano. Sin embargo, los viajes en bicicleta están muy igualados, con una participación de la mujer del 49,7% frente a la del hombre del 50,3%, lo que se traduce en una muy buena acogida de este modo entre la población.

El apartado 7.8.4.3 refleja las conclusiones del diagnóstico de la movilidad desde la perspectiva de género que diferenciando los viajes por modos y sexo, se obtienen los siguientes resultados:

- Modos motorizados
 - El modo de desplazamiento en vehículo privado es el más elegido entre los hombres, con una participación del 42% del total de sus viajes. En la misma línea, aunque con un porcentaje menor, representa en las mujeres un 40%.
 - Del total de los viajes realizados en transporte público, el 63% lo realizan mujeres, mientras que tan solo el 37% de los viajes son realizados por hombres.
- Modos no motorizados
 - Los viajes en bicicleta están distribuidos de manera muy igualitaria; este modo es tan utilizado por hombres como por mujeres.
 - Con respecto a los viajes a pie, el caso es el mismo: las mujeres realizan un 55% de los viajes y los hombres un 45%.

En el apartado 13. Sistema de Seguimiento y Evaluación, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan a nivel comarcal: Participación del vehículo privado en los viajes de ambos sexos, participación de ambos sexos en el transporte público y participación de ambos sexos en el uso de la bicicleta.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 11/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El PTMCG tiene como meta lograr un transporte accesible, igualitario y socialmente responsable para el ámbito y su sociedad, por lo que estos datos serán la base para el análisis propositivo del mismo.

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DEL CAMPO DE GIBRALTAR. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palíen en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

Queda comprobado que el PTMCG contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMCG se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Reducido uso del transporte público, acentuado en el sexo masculino.
- Carencias en el transporte público: necesidad de horarios coordinados con la actividad laboral, integración tarifaria, adaptación PMR...
- Falta de intermodalidad.
- Núcleos urbanos aislados.
- Falta de alternativas al sistema de transporte actual (Tranvía en el Arco de la Bahía)
- Falta de opciones tarifarias.
- Mejora y renovación de las estaciones de autobús.
- Falta de concienciación de la necesidad de un menor uso del vehículo privado siendo el modo más utilizado por ambos sexos de manera paritaria.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMCG para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- Dotar al Arco de la Bahía de opciones adecuadas de transporte público masivo como alternativa al uso del vehículo privado.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 12/13
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Creación de intercambiadores o zonas intermodales y coordinación de los servicios urbanos e interurbanos.
- Mejora del mantenimiento de las paradas y estaciones de autobuses.
- Coordinación de los horarios de autobuses con la actividad laboral de la población.
- Promocionar el uso de bicicletas públicas: Puntos de préstamos y aparcamientos de bicicletas y mejorando su mantenimiento; desarrollo de la red de carriles bici con el fin de formar una red mallada; promoción de la intermodalidad bicicleta - autobus.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº. Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo.e- Felipe Arias Palma

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 13/13
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm85W8SFNW4VJUAB4JXJ4MNBUXK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 1/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.
- b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 1 de julio de 2014, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, dedica su apartado séptimo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del área de Huelva (en adelante PTMHU) busca ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad. Con él se pretende alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el Área Metropolitana de Huelva, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo y se reduzca la participación del automóvil privado. Por ello, el Plan sienta las bases para una planificación del transporte de personas y mercancías basada en la intermodalidad y que fomente el transporte público, los modos no motorizados y el uso de combustibles alternativos, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 2/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El PTMHU está elaborado con visión de futuro, pero realista y ajustado a las características del ámbito y de su ciudadanía, con acciones concretas e implantables que fomenten la movilidad sostenible con el fin último de mejorar el medio ambiente y por tanto la salud y el bienestar de toda la sociedad onubense.

Se han definido las siguientes líneas estratégicas que serán la base de la evaluación del Plan:

- Reducir la cantidad total de desplazamientos y su longitud.
- Cambiar los viajes de modos contaminantes a los modos de transporte público y modos activos.
- Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los modos existentes.
- Mejoras en términos de infraestructura y flotas.
- Cambios en las frecuencias y la red de servicios de autobús, estructura tarifaria, seguridad, etc.
- Mejoras en la configuración del sistema.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género. Las diferencias entre las condiciones, situaciones y necesidades de mujeres y hombres tienen que estar consideradas en las fases de planificación y evaluación de las políticas públicas y en concreto, el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana.

La integración del principio de igualdad de género en las políticas, planes y programas, incluyendo las acciones positivas, es un mandato legal y un compromiso político de la Administración de la Junta de Andalucía, como estrategia clave para conseguir mejorar la situación y posición de las mujeres de los colectivos implicados en el desarrollo de las políticas, especialmente, de los destinatarios y beneficiarios de las acciones.

Por ese motivo, El PTMHU tiene la obligación de analizar la movilidad en el área de Huelva bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Huelva, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 3/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El ámbito de estudio lo componen veinticuatro municipios de la provincia de Huelva: Aljaraque, Gibraleón, Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, San Juan del Puerto, Trigueros, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos del Condado, Bonares, Cartaya, Hinojos, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, Villablanca, Niebla, Palma del Condado y Valverde del Camino, además del municipio de Huelva que reúnen un total de 427.235 habitantes (año 2017). Especialmente, la población metropolitana se concentra en la ciudad central (Huelva), con 145.115 habitantes, lo que representa el 34% del total de la población, correspondiendo el resto, 282.120 habitantes, a la Corona metropolitana. La distribución de la población en la corona metropolitana muestra una clara jerarquización y articulación espacial.

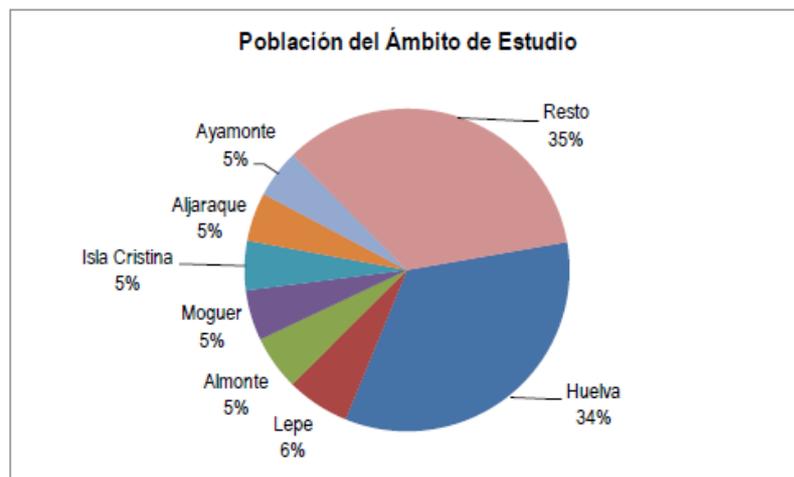


Ilustración 3: Población del ámbito de estudio. Datos 2017

La ciudad con mayor población del Área es Lepe, con 26.931 habitantes, perteneciente a la Costa Occidental es la única considerada como de tipo de medio, entre 25.000 y 40.000 habitantes. Por encima de los 20.000 habitantes se pueden identificar dos ciudades en el mismo sector Costa Occidental (Isla Cristina y Ayamonte), Moguer que pertenece a los denominados lugares colombinos, Almonte perteneciente al Condado y Aljaraque.

El apartado 8.7.2 se dedica al análisis de la dimensión de género, en concreto, en el punto 8.7.2.2 se analiza la evolución demográfica con enfoque de género quedando reflejado un 49,1% de hombres frente al 50,9 % de mujeres.

Género	Población	%
Mujer	181.381	50,9%
Hombre	174.890	49,1%
TOTAL	356.271	100%

Tabla 39: Encuestados por género
Fuente: EDH19 y elaboración propia



En cuanto a la disponibilidad de carné de conducir, se aprecia como las mujeres disponen menos carnés/licencias en todas las modalidades: el 32% de mujeres no tienen ningún tipo de carné frente al 14% de hombres sin carné. De carné de coche, dispone el 70% de los hombres frente al 64% de las mujeres.

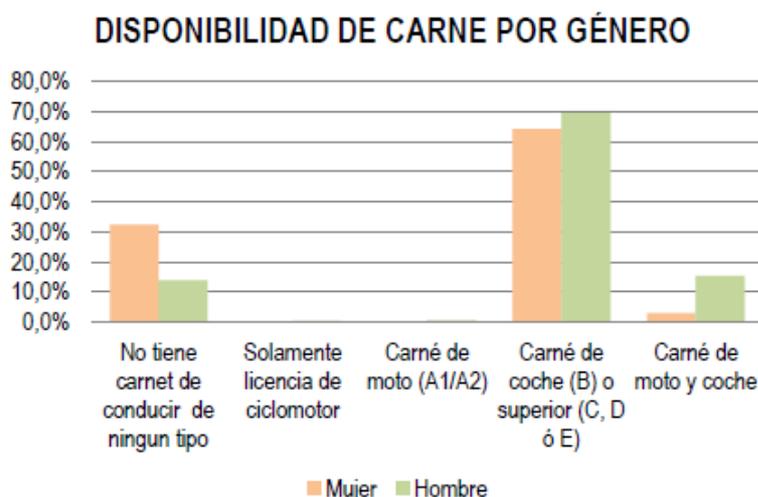


Ilustración 51: Disponibilidad de carné por Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

El número de personas que viaja es muy similar entre hombres y mujeres (alrededor del 50% cada uno). De los que no viajan las mujeres son más numerosas (un 59% frente al 41% de hombre).

GÉNERO	VIAJAN	%	NO VIAJAN	%	Total
Mujer	145.163	49%	36.218	59%	181.381
Hombre	149.985	51%	24.905	41%	174.890
Total general	295.148	100%	61.123	100%	356.271

Tabla 40: Encuestados Viajan o no según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Los encuestados que viajan realizan un total de 889.896 viajes. Estos viajes lo realizan 295.148 personas. Las mujeres realizan una media de 3,11 viajes/día frente a los 2,92 que realizan los hombres:

GÉNERO	VIAJES	PERSONAS QUE VIAJAN	MEDIA VIAJES PERS.
Mujer	451.824	145.163	3,11
Hombre	438.071	149.985	2,92
Total general	889.896	295.148	3,02

Tabla 41: Media de Viajes por persona según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia



Las diferencias más significativas en cuanto al modo de transporte utilizado por hombres y mujeres:

- A pie se desplazan un 5% más de mujeres que de hombres.
- La bicicleta la usan más los hombres que las mujeres (un 72,8% de hombre y un 27,2% de mujeres).
- El transporte público es utilizado en mayor medida por las mujeres que por los hombres (57,2% de mujeres y un 42,8% de hombres).
- El uso del vehículo privado es más usual en los hombres que en las mujeres (52,3% de hombres y 47,7% de mujeres).
- Por último, el resto de modos (taxi, tren, transporte empresa, etc.) lo utilizan más los hombres que las mujeres (52,1% los hombres y 47,9% las mujeres).

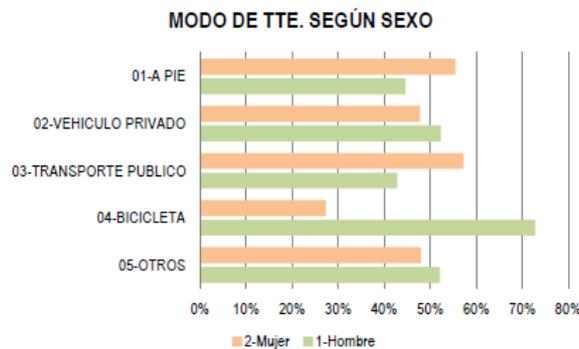


Ilustración 52: Modo de Transporte utilizado según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Respecto al motivo del viaje:

- Trabajo: los hombres viajan más por trabajo que las mujeres (un 56,9% los hombres y un 43,1% las mujeres).
- Gestiones de trabajo: en este caso los hombres viajan bastante más que las mujeres (un 67,2% los hombres y un 32,8% las mujeres).
- Estudios: por este motivo, al igual que anteriormente, viajan algo más los hombres que las mujeres (un 55% de hombres y un 45% de mujeres).
- Compras: por este motivo viajan más las mujeres que los hombres (un 58,9% las mujeres y un 41,1% los hombres).
- Médico: viajar por este motivo es más usual en las mujeres que en los hombres (un 60,7% las mujeres y un 39,3% los hombres).

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 6/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Asunto personal: los viajes por este motivo se reparten de forma casi idéntica entre hombres y mujeres (50,7% las mujeres y 49,3% los hombres).
- Ocio: este motivo es más frecuente en los hombres que en las mujeres (58,6% los hombres y 41,4% las mujeres).
- Acompañar al colegio: la mayoría de las personas que viajan por este motivo son mujeres (un 64,7% frente al 35,3% de los hombres).

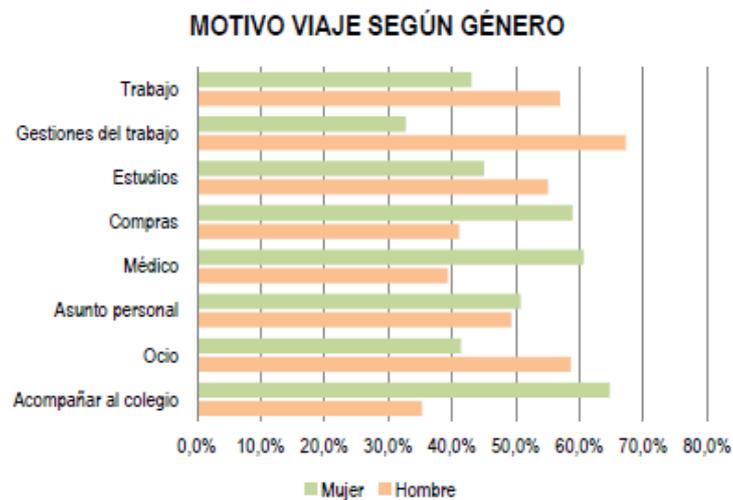


Ilustración 53: Motivo Viaje por Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En general, los motivos de no uso del transporte público no arrojan diferentes distribuciones según se trate de un género u otro.

- Se puede apreciar cómo el 41,7% de las encuestadas y el 41,3% de los encuestados no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a que es menos cómodo.
- El 29,2% de las encuestadas y el 27,1% de los encuestados no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a la cercanía al destino.
- También son importantes los motivos “Tarda más” y “Malos horarios” con valores en torno al 10% para ambos géneros.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 7/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



% MOTIVO NO USO T. PÚBLICO SEGÚN GÉNERO

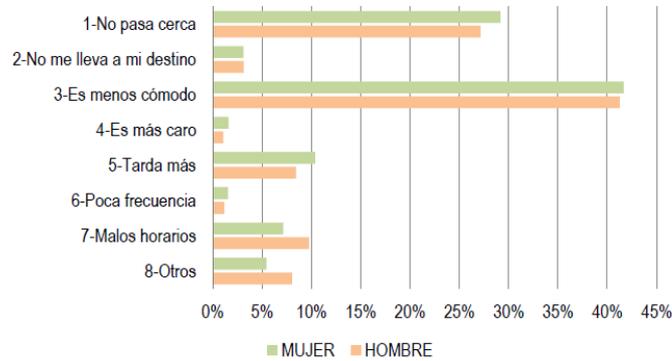


Ilustración 54: % Motivos no uso Transporte Público según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Por último, el 75% de las mujeres no utilizan el vehículo privado porque no disponen de carné o automóvil disponible, mientras que el porcentaje de hombres asciende a 64%.

% MOTIVO NO USO T. PRIVADO SEGÚN GÉNERO

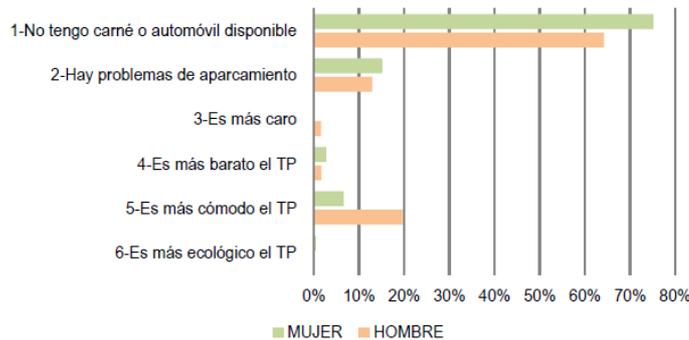


Ilustración 55: % Motivos no uso Transporte Privado según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Existe gran cautividad del transporte público, donde más de la mitad de los usuarios no disponen de carné de conducir o vehículo privado. Según el género, las mujeres se desplazan más que los hombres y utilizan en mayor medida el transporte público (57,2% de mujeres y un 48,8% de hombres), sin embargo, son más cautivas. Sólo el 27% de los usuarios de la bicicleta son mujeres. Además, habitualmente viajan acompañadas, ya que se responsabilizan de acompañar a otras personas (previsiblemente mayores a su cargo o hijos al colegio).

A partir de las conclusiones resultantes del diagnóstico se realiza una proyección a medio y largo plazo de la población, contemplando los horizontes temporales del Plan: 2018-2020 y 2020-2026. Esta proyección se

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 8/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



realiza teniendo en cuenta las principales variables socioeconómicas, como son población, empleo, motorización, actividad económica, educación o nivel de renta.

El crecimiento y decrecimiento de la población para todo el horizonte temporal contemplado queda reflejado en el siguiente gráfico, donde a la pirámide del 2018 se ha superpuesto a la población considerada para el 2026:

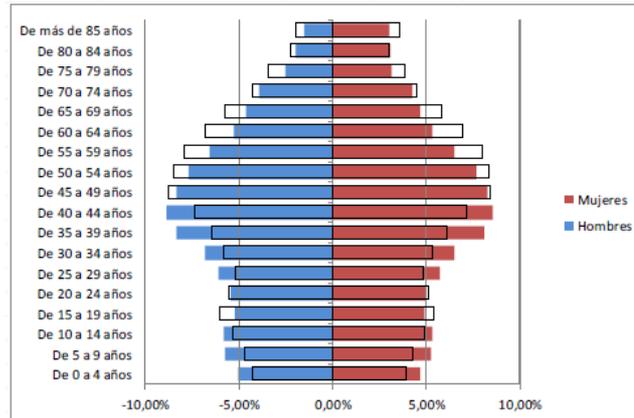


Tabla 52: Evolución pirámide poblacional de la provincia de Huelva. Superposición año 2018 y 2026. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

La evolución de la estructura poblacional es determinante para la planificación del transporte, teniendo en cuenta el posible aumento o disminución de la población dependiente de transporte público.

En el caso de Huelva se observa que se producirá un envejecimiento paulatino de la población, aumentado la población de más de 45 años, y en particular, de manera más acusada, la franja de 55 a 69 años, tanto en el caso de hombres como de mujeres. De modo anecdótico se produce un aumento de la franja de población comprendida entre los 15 y 19 años, los cuales también son en gran medida población dependiente del transporte público al no poder optar al permiso de conducción hasta los 18 años.

Por lo tanto, la prospectiva prevé un incremento importante de la población dependiente del transporte público, por lo que las medidas planteadas en el Plan deben contemplarlo dentro de las actuaciones concretas que se impulsen.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 9/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



PROYECCIÓN POBLACIÓN ACTIVA POR GRUPOS DE EDAD

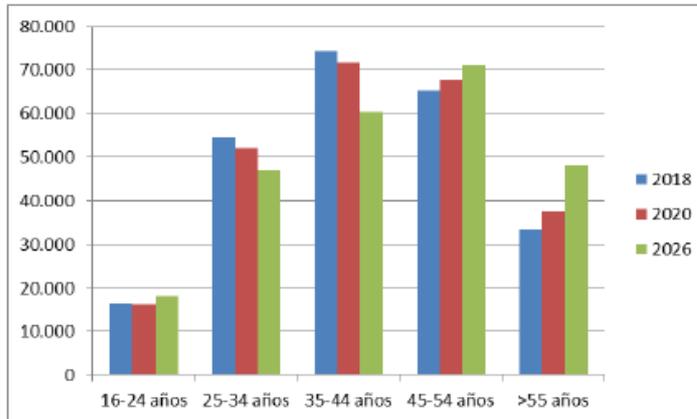


Tabla 56: Proyección de población activa por grupos de edad. (Datos 2018, 2020 y 2026)
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Del análisis socioeconómico se deduce que la población se encuentra equilibrada en cuanto al género, estancada en su evolución y envejeciendo en los últimos años.

Respecto a los resultados del trabajo de campo de la movilidad en el área metropolitana, la perspectiva de género arroja las siguientes conclusiones: Las mujeres se desplazan más que los hombres, utilizan en mayor medida el transporte público (57,2% de mujeres y un 48,8% de hombres) y son más cautivas: De la población que no dispone de carné de conducir, el 71% son mujeres frente al 29% de hombres y según la disponibilidad de vehículo privado, el 51,2% de los hombres disponen de vehículo privado frente al 48,8% de las mujeres. Sólo el 27% de los usuarios de la bicicleta son mujeres. Además, habitualmente viajan acompañadas, ya que se responsabilizan de acompañar a otras personas (previsiblemente mayores a su cargo) o acompañar a los hijos al colegio.

En el apartado 14.4 Sistema de Seguimiento y Evaluación, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan a nivel comarcal: Participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y participación del hombre en el uso del transporte público.

El PTMHU tiene como meta lograr un transporte accesible, igualitario y socialmente responsable para el ámbito y su sociedad, por lo que estos datos serán la base para el análisis propositivo del mismo.



4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

Acertadamente, el PTMHU contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMHU se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Bajo uso del transporte público 2,2%, debido a las bajas frecuencias y limitación de horarios, aunque es utilizado en mayor medida por mujeres que por hombres.
- Crecimiento de la motorización del 6,5% en los últimos 5 años frente a un estancamiento de la población del -0,1%, siendo el vehículo privado más usado por hombres que por mujeres.
- Falta de carriles reservados para el transporte público, dependencia de la infraestructura viaria compartida con vehículo privado.
- Escasa disponibilidad de información para la planificación. La información al usuario del transporte público es también deficitaria.
- Descoordinación de horarios del transporte público con los principales equipamientos del área.
- Falta de infraestructura ciclista, participación en el reparto modal del 0,5% detectándose una gran desigualdad en su uso entre hombres y mujeres (un 72,8% de hombre y un 27,2% de mujeres).
- Las mujeres son más cautivas del transporte público. El 75% de las mujeres no utilizan el vehículo privado porque no disponen de carné o automóvil disponible. A pie se desplazan un 5% más de mujeres que de hombres.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMHU para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- La promoción del teletrabajo.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 11/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Impulso del transporte en bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público. Sistema de préstamos y aparcamientos de bicicletas.
- Digitalización integrada de los sistemas de información del transporte público (web y apps única de información) y empleo de sistemas inteligentes de transporte para mejorar la movilidad y la seguridad vial mediante soluciones tecnológicas telemáticas, etc.
- Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: Itinerarios, paradas, estaciones y flotas.
- Desarrollo de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús urbano y metropolitano: carriles bus y plataformas reservadas.
- Consolidación de la red estructurante de itinerarios ciclistas y vías verdes ciclopeatonales.
- Creación de itinerarios peatonales completos, seguros y accesibles a los principales equipamientos públicos.
- Creación de nuevas líneas metropolitanas que se adapten mejor a la demanda y estacionalidad.
- Integración del sistema tarifario.
- Seguridad vial/Siniestralidad.
- Coordinación entre municipios y entre las áreas de transporte y movilidad y urbanismo de los ayuntamientos para una mejor planificación espacial, etc. Fomento de la intermodalidad entre los distintos medios de transporte público.

Además de todas las medidas propuestas por el plan que producirán un efecto positivo respecto a las desigualdades que se han analizado, puede ser interesante valorar las ideas propuestas por el comité de expertos que han participado en el análisis, para reforzar el papel de la mujer en este plan. Dichas ideas son:

- Cursos para aprender a montar en bicicleta dirigidos a mujeres, dada la alta participación de este género detectada en los cursos de aprendizaje para adultos.
- Medidas relacionadas con la seguridad. Se indican ideas como la colocación de botones de emergencia en estaciones de autobús, la mejora de la iluminación de paradas de autobús o dársenas y la previsión de servicios discrecionales.
- Favorecer la “caminabilidad” y la seguridad hasta paradas de transporte público.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 12/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Intermodalidad, dado que las mujeres realizan más viajes en transporte público, mayoritariamente viajes cortos y encadenados, o tipos concretos de viaje, señalándose particularmente la “movilidad del cuidado”.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº.Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo. e- Felipe Arias Palma

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 13/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas. Se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 1/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.
- b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 1 de julio de 2014, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Jaén, dedica su apartado séptimo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del área de Jaén (en adelante PTMJA) busca ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad. Con él se pretende alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el Área Metropolitana de Jaén, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo y se reduzca la participación del automóvil privado. Por ello, el Plan sienta las bases para una planificación del transporte de personas y mercancías basada en la intermodalidad y que fomente el transporte público, los modos no motorizados y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 2/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El PTMJA está elaborado con visión de futuro, pero realista y ajustado a las características del ámbito y de su ciudadanía, con acciones concretas e implantables que fomenten la movilidad sostenible con el fin último de mejorar el medio ambiente y por tanto la salud y el bienestar de toda la sociedad jienense.

Se han definido las siguientes líneas estratégicas que serán la base de la evaluación del Plan:

- LE1: Accesibilidad y seguridad.
- LE2: Rediseño del sistema de transporte público.
- LE3: Nuevas tecnologías y eficiencia energética.
- LE4: Promocionar el cambio modal a través de la intermodalidad.
- LE5: Alternativas de movilidad saludable.
- LE6: Sensibilización y difusión.
- LE7: Políticas de tarifas en el transporte.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género. Las diferencias entre las condiciones, situaciones y necesidades de mujeres y hombres tienen que estar consideradas en las fases de planificación y evaluación de las políticas públicas y en concreto, el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana.

La integración del principio de igualdad de género en las políticas, planes y programas, incluyendo las acciones positivas, es un mandato legal y un compromiso político de la Administración de la Junta de Andalucía, como estrategia clave para conseguir mejorar la situación y posición de las mujeres de los colectivos implicados en el desarrollo de las políticas, especialmente, de los destinatarios y beneficiarios de las acciones.

Por ese motivo, el PTMJA tiene la obligación de analizar la movilidad en el área de Jaén bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Jaén, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 3/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El ámbito de estudio cuenta con una población total de 285.050 habitantes y está formado por un total de 29 municipios. La tabla 2 recoge la población de cada municipio considerado en el ámbito de estudio. Se aprecia como el municipio de Jaén supone el 40% del total de la población del ámbito:

Municipio	Población 2016	%
23001-Albánchez de Mágina	1.072	0,38%
23005-Andújar	37.975	13,32%
23006-Arjona	5.691	2,00%
23007-Arjonilla	3.695	1,30%
23902-Bedmar y Garcíez	2.823	0,99%
23901-Cárcheles	1.387	0,49%
23027-Cazalilla	846	0,30%
23031-Escañuela	947	0,33%
23032-Espeluy	687	0,24%
23034-Fuensanta de Martos	3.115	1,09%
23035-Fuerte del Rey	1.399	0,49%
23038-Guardia de Jaén, La	4.895	1,72%
23040-Lahiguera	1.771	0,62%
23050-Jaén	114.658	40,22%
23051-Jamilena	3.376	1,18%
23052-Jimena	1.323	0,46%
23058-Mancha Real	11.194	3,93%
23060-Martos	24.240	8,50%
23061-Mengíbar	9.921	3,48%
23067-Pegalajar	2.966	1,04%
23085-Torreblascopedro	2.669	0,94%
23086-Torredelcampo	14.538	5,10%
23087-Torredonjimeno	13.874	4,87%
23090-Torres	1.513	0,53%
23093-Valdepeñas de Jaén	3.910	1,37%
23096-Villanueva de la Reina	3.152	1,11%
23098-Villardompardo	1.017	0,36%
23099-Villares, Los	6.019	2,11%
23903-Villatorres	4.377	1,54%
TOTAL	285.050	100%

Tabla 2. Poblacion del ámbito de estudio (2016). Fuente: Instituto Nacional de Estadística

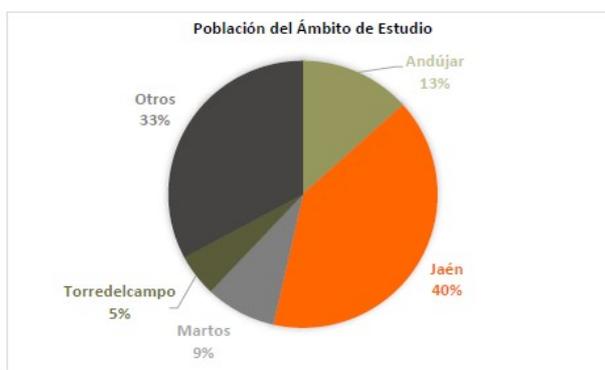
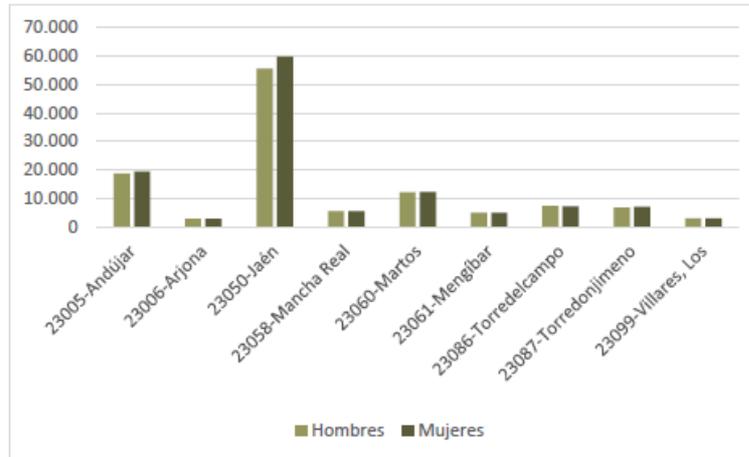


Ilustración 8. Poblacion del ámbito de estudio (2016)
Fuente: Instituto Nacional de Estadística



En el punto 6.3.1 se analiza la evolución demográfica con enfoque de género reflejando una distribución casi igualitaria entre hombres y mujeres, aunque en casi todos los municipios con más de 5000 habitantes destaca un mayor número de mujeres, como queda detallado en la siguiente ilustración:



El grupo de población más numeroso tanto en los corredores como en Jaén capital es el grupo de edad de 15 a 49 años, en la mayoría de los municipios es el grupo con mayor población. El grupo de edad de 0 a 14 años es el menor representado en todos los territorios. El grupo de edad de 50 o más años tiene una representación mayor que el grupo de 15 a 49 años en los municipios de Torres, Jimena, Albanchez de Mágina, Cazalilla y Villardompardo, donde por ende son municipios de población envejecida.

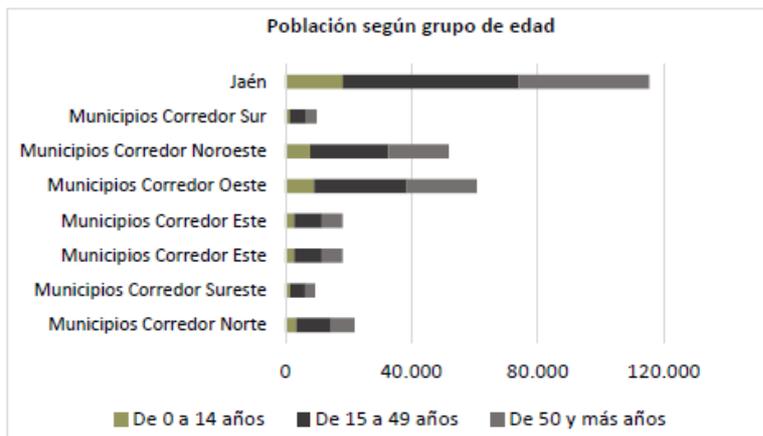


Ilustración 12. Población por grupos de edades. Datos de 2015.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

También en este caso, analizando los datos de los municipios con más de 5.000, se puede observar que incluso para la categoría de 65+ hay una mayor cantidad de mujeres que de hombres.

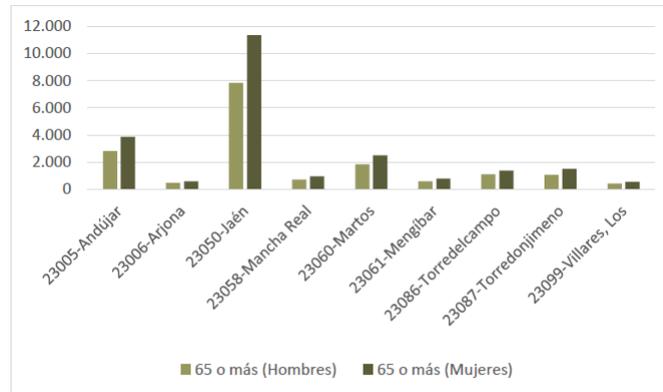


Ilustración 13. Población con más de 65 años por género en los municipios con más de 5000 hab.
Fuente: INE y elaboración propia

Se observa como la evolución de la población de la capital ha ido disminuyendo en los años analizados acompañada de un aumento de la población del 4,1% en todo el ámbito externo a Jaén, aumentándose la distancia media a Jaén de los residentes en el ámbito estudiado. En los municipios ubicados en una distancia menor a 20 km la población ha crecido en mayor medida (un 8,3%), seguida de los municipios situados a una distancia entre 20 y 40 km (+7,5%). Sin embargo, en los municipios ubicados a una distancia superior a 40 km de Jaén, la población entre los años 2007 y 2016 ha disminuido un -3%.

Para la toda la provincia de Jaén, se observa una reducción de la población prevista en el periodo comprendido entre 2018 y 2030, con un índice de crecimiento de -0,67%. Extrapolando este resultado al ámbito de estudio, donde los datos arrojan un crecimiento de un 0,3%, hace estimar que el crecimiento futuro tiene una tendencia negativa.

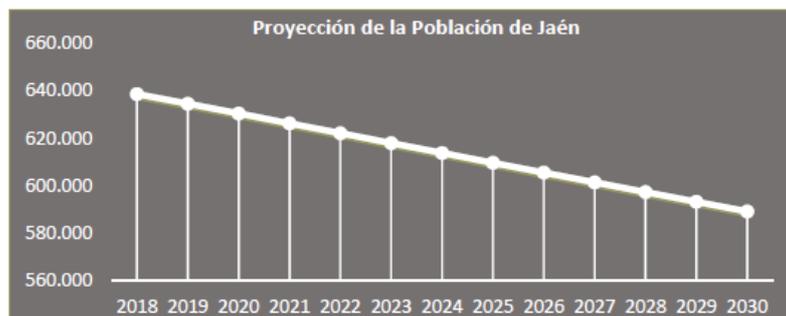


Ilustración 14. Proyección de la población de la provincia de Jaén entre los años 2018 y 2030.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

En el apartado 6.7.3. se analiza la dimensión de género de otros valores:

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 6/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



La población de referencia en la Encuesta Domiciliaria de Movilidad en Jaén 2018 (EDJ18) se corresponde con la población mayor de 15 años: 241.677 habitantes. Prácticamente existe el mismo número de hombres que de mujeres encuestados: el 50,8% son mujeres y el 49,2% a hombres.

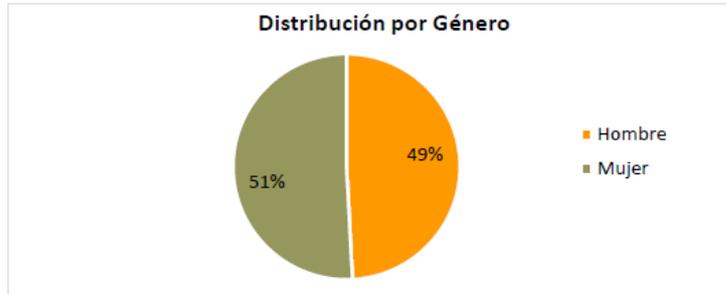


Ilustración 47. Encuestados por género. Fuente: EDJ18 y elaboración propia

En cuanto a la disponibilidad de carné de conducir, se aprecia como las mujeres disponen menos de carné de conducir, en cualquiera de sus modalidades: el 72,9% de mujeres no tienen ningún tipo de carné frente al 27,1% de hombres. Centrándonos en el carné de turismo son los hombres los que más tienen este tipo de carne: el 55,6% de hombres frente al 44,4% de las mujeres.

Género	Carné de automóvil	Carné de moto	Carné de moto y automóvil	No tiene carné	Solo licencia de ciclomotor
Hombre	73.746	603	23.786	20.187	511
Mujer	58.985	0	9.345	54.319	194
TOTAL	132.731	603	33.131	74.506	705

Tabla 22. Disponibilidad de carné según Género. Fuente: EDJ18 y elaboración propia

Género	Carné de automóvil	Carné de moto	Carné de moto y automóvil	No tiene carné	Solo licencia de ciclomotor
Hombre	55,6%	100,0%	71,8%	27,1%	72,5%
Mujer	44,4%	0,0%	28,2%	72,9%	27,5%

Tabla 23. Disponibilidad de carné según Género - Porcentajes
Fuente: EDJ18 y elaboración propia

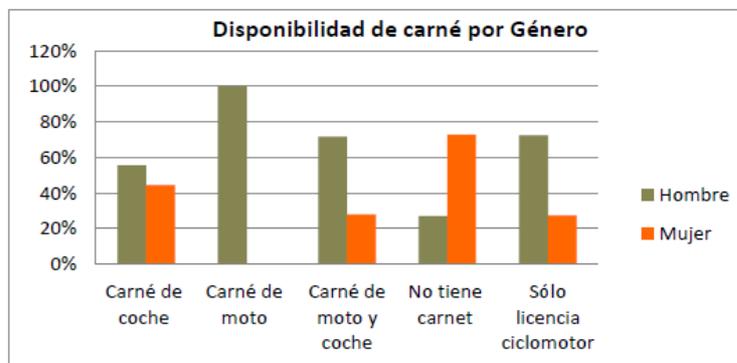


Ilustración 48. Disponibilidad de Carné por Género
Fuente: EDJ18 y elaboración propia



Entre los encuestados y encuestadas, el número de personas que viaja es muy similar para hombres y mujeres (alrededor del 50% cada uno), de los que no viajan las mujeres son más numerosas (un 55,1% frente al 44,9% de hombre).

Género	No Viajan Número	%	Viajan Número	%	Total
Hombre	10.755	44,9%	108.079	49,6%	118.834
Mujer	13.202	55,1%	109.641	50,4%	122.843
Total	23.957	100,0%	217.720	100,0%	241.677

Tabla 24. Encuestados Viajan o no según Género.

Fuente: EDJ18 y elaboración propia

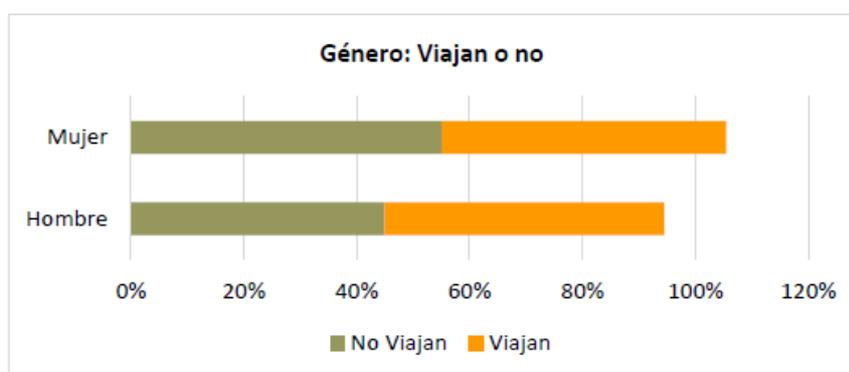


Ilustración 49. Viajan o no por Género

Fuente: EDJ18 y elaboración propia

Como se ha comentado, los encuestados y encuestadas que viajan realizan un total de 593.442 viajes. Estos viajes lo realizan 241.677 personas. El índice de motorización por persona según el género se recoge en la tabla adjunta donde se aprecia que los hombres viajan más, incluso por encima del valor total (2,46):

Género	Población EDJ2018	Viajes	Índice de Movilidad
Hombre	118.834	294.103	2,47
Mujer	122.843	299.340	2,44
Total	241.677	593.442	2,46

Tabla 25. Media de Viajes por persona según Género

Fuente: EDJ18 y elaboración propia

Las diferencias más significativas en cuanto al modo de transporte utilizado por hombres y mujeres son:

- A pie se desplazan prácticamente igual los hombres que las mujeres.
- La bicicleta o similar la usan más los hombres que las mujeres (un 89,3% de hombre y un 10,7% de mujeres).
- El transporte público es utilizado en mayor medida por las mujeres que por los hombres (65,4% de mujeres y un 34,6% de hombres).



- El uso del automóvil es más usual en los hombres que en las mujeres (58,9% de hombres y 41,1% de mujeres).
- En cuanto al resto de modos (taxi, transporte empresa, etc.) lo utilizan algo más las mujeres (59,6% mujeres y 40,4% hombres).

Género	A Pie	Tte. Público	Automóvil	Bicicleta o similar	Otros	Total
Hombre	107.613	8.347	171.610	2.794	3.739	294.103
Mujer	157.867	15.759	119.869	335	5.510	299.340
Total	265.480	24.105	291.479	3.129	9.249	593.442

Tabla 26. Modo de Transporte Usado según Género

Fuente: EDJ18 y elaboración propia

Género	A Pie	Tte. Público	Automóvil	Bicicleta o similar	Otros
Hombre	40,5%	34,6%	58,9%	89,3%	40,4%
Mujer	59,5%	65,4%	41,1%	10,7%	59,6%

Tabla 27. Modo de Transporte Usado según Género - Porcentajes

Fuente: EDJ18 y elaboración propia

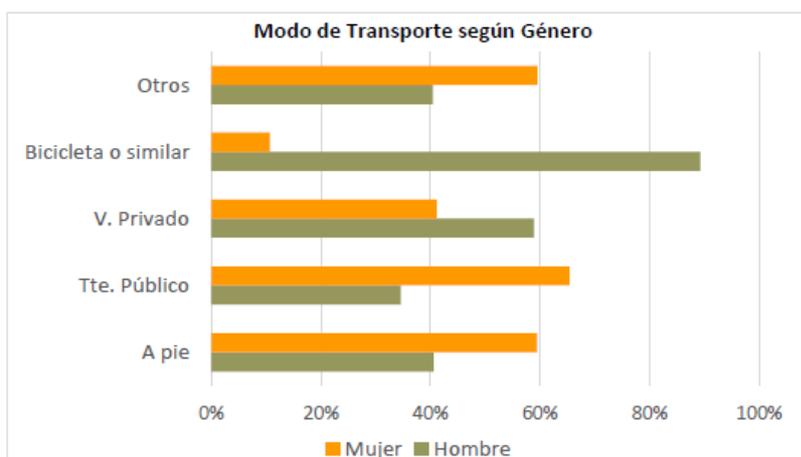


Ilustración 50. Modo de Transporte utilizado por Género

Fuente: EDJ18 y elaboración propia

Respecto al motivo del viaje:

- Acompañar a otra persona: las mujeres viajan más por este motivo que los hombres (un 60% las mujeres y un 40% los hombres).
- Acompañar al colegio: la mayoría de las personas que viajan por este motivo son mujeres (un 79,9% frente al 20,1% de los hombres).
- Asunto personal: los viajes por este motivo se reparten de forma semejante entre hombres y mujeres (51,3% los hombres y 48,7% las mujeres).



- Compras: por este motivo viajan más las mujeres que los hombres (un 66,2% las mujeres y un 33,8% los hombres).
- Deporte: por este motivo viajan por igual hombres que mujeres, ambos un 50%.
- Estudios: por este motivo viajan algo más las mujeres que los hombres (un 52% de mujeres y un 48% de hombres).
- Gestiones de trabajo: en este caso los hombres viajan bastante más que las mujeres (un 70,4% los hombres y un 29,6% las mujeres).
- Médico: viajar por este motivo es más usual en las mujeres que en los hombres (un 60,5% las mujeres y un 39,5% los hombres).
- Ocio: este motivo es más frecuente en los hombres que en las mujeres (57,7% los hombres y 42,3% las mujeres).
- Trabajo: al igual que en las gestiones de trabajo, los hombres viajan más por trabajo que las mujeres (un 61,9% los hombres y un 38,1% las mujeres).
- Visitar a un familiar: aunque no existen grandes diferencias, los hombres viajan algo más por este motivo que las mujeres.

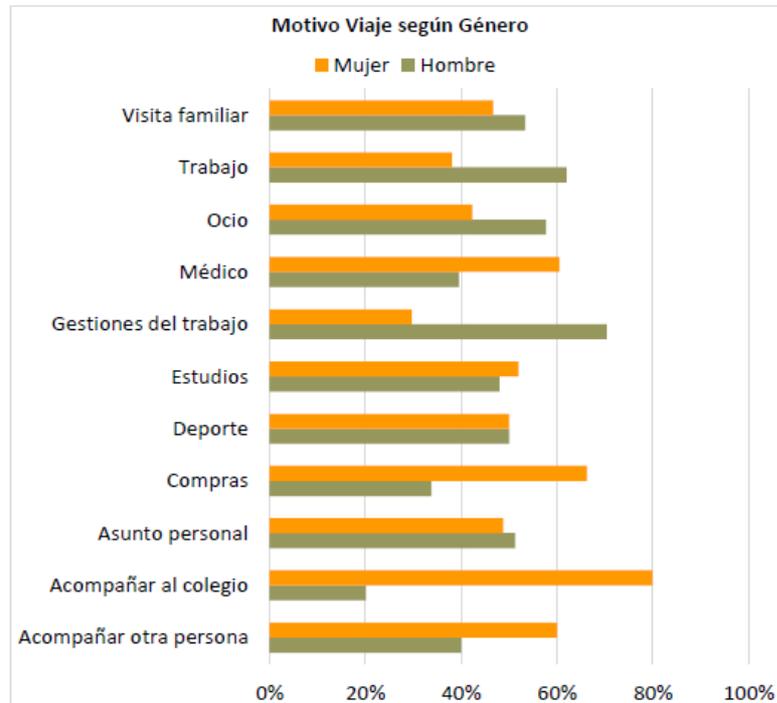


Ilustración 51. Motivo Viaje por Género. Fuente: EDJ18 y elaboración propia

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 10/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Los motivos por los que las mujeres no usan el transporte público se recogen en la siguiente tabla, donde se puede apreciar como casi el 31% de las encuestadas no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a la cercanía al destino. También son importantes los motivos “no hay transporte público” y “es menos cómodo” con valores próximos al 14%.

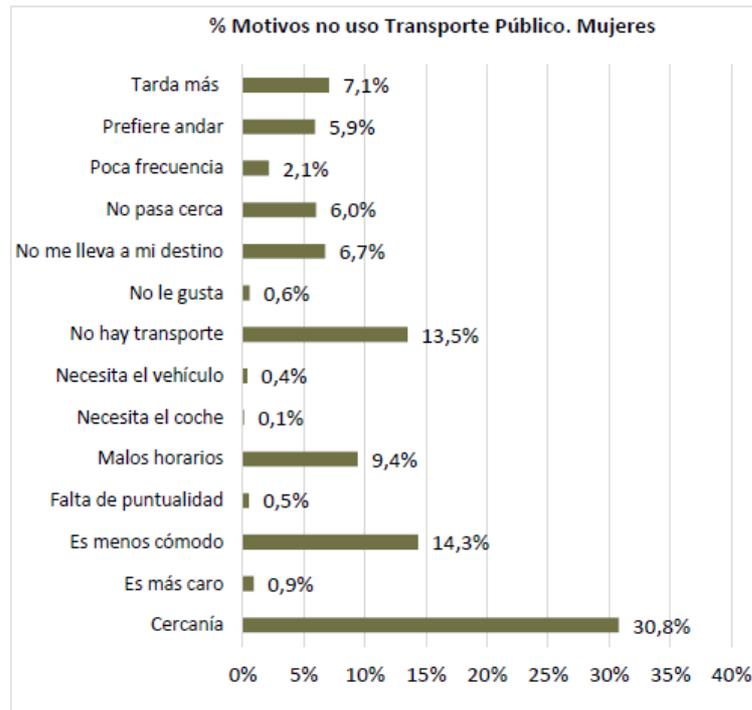


Ilustración 52. Motivos no uso Transporte Público en Mujeres -Porcentajes
Fuente: EDJ18 y elaboración propia

Otro dato interesante es analizar por qué las mujeres no usan el automóvil. Los datos arrojan que el 74% no utilizan el automóvil porque no disponen de carné o automóvil disponible. Le sigue en importancia el motivo “hay problemas de aparcamiento” con un 15,4%.

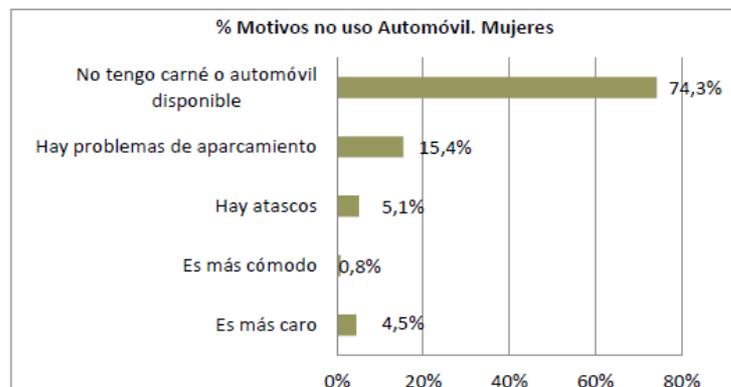


Ilustración 53. Motivos no uso Automóvil en Mujeres - Porcentajes
Fuente: EDJ18 y elaboración propia



Del análisis realizado según género se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La distribución de la población según el género es muy igualada con el 50,8% de mujeres y el 49,2% de hombres.
- Como se ha comentado, los encuestados/as que viajan realizan un total de 593.442 viajes. Estos viajes lo realizan 241.677 personas. Por el índice de motorización por persona según el género se aprecia que los hombres viajan más, incluso por encima del valor total (2,46).
- De la población que no dispone de carné de conducir, el 73% son mujeres frente al 27% de hombres. Según la disponibilidad de carné de coche, dispone el 55,6% de los hombres frente al 44,4% de las mujeres.
- El número de personas que viaja es muy similar para hombres y mujeres (alrededor del 50% cada uno), de los que no viajan las mujeres son algo más numerosas (un 55,1% frente al 44,9% de hombre).
- La media de viajes por persona es algo superior en el caso de los hombres (2,47) que en el de las mujeres que realizan 2,44 viajes de media.
- En cuanto al reparto por modos resulta:
 - A pie se desplazan prácticamente igual los hombres que las mujeres.
 - La bicicleta o similar la usan más los hombres que las mujeres (un 89,3% de hombre y un 10,7% de mujeres).
 - El transporte público es utilizado mucho más por las mujeres que por los hombres (65,4% de mujeres y un 34,6% de hombres).
 - El uso del automóvil es más usual en los hombres que en las mujeres (58,6% de hombres y 41,4% de mujeres).
 - Por último, el resto de modos (taxi, tren, transporte empresa, etc.) lo utilizan ambos Géneros en proporción similar (50,5% los hombres y 49,5% las mujeres).
- En el motivo de los desplazamientos influye enormemente el mayor peso de las tareas domésticas y del cuidado de los hijos y familiares, como se comprueba en los resultados obtenidos:
 - Motivos por los que la mujer viaja más: Acompañar a otra persona (un 60% las mujeres y un 40% los hombres), Acompañar al colegio (un 79,9% frente al 20,1% de los hombres), Compras (un 66,2% las mujeres y un 33,8% los hombres), ir al Médico (un 60,5% las mujeres y un 39,5% los hombres)

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 12/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Motivos por los que el hombre viaja más: Gestiones de trabajo (un 70,4% los hombres y un 29,6% las mujeres), Ocio (57,7% los hombres y 42,3% las mujeres) y Trabajo (un 61,9% los hombres y un 38,1% las mujeres).
- Los motivos, estudios, asuntos personales, deporte o visitar a un familiar se reparten de manera bastante homogénea entre hombres y mujeres.
- Entre los motivos de no utilización del transporte público destaca la cercanía al destino, el hecho de no existir transporte público como opción en su desplazamiento y en tercer lugar se considera menos cómodo.
- Es importante destacar que el 74% de las mujeres que no utilizan el automóvil no disponen de él o de carné de conducir.

En resumen, las mujeres se desplazan algo menos que los hombres y utilizan en mayor medida el transporte público (65,4% de mujeres y un 34,6% de hombres), sin embargo, son más cautivas del transporte público que los hombres: De la población que no dispone de carné de conducir, el 73% son mujeres frente al 27% de hombres. Según la disponibilidad de carné de coche, dispone el 55,6% de los hombres frente al 44,4% de las mujeres. La bicicleta o similar la usan más los hombres que las mujeres (un 89,3% de hombre y un 10,7% de mujeres). El uso del automóvil es más usual en los hombres que en las mujeres (58,6% de hombres y 41,4% de mujeres). La mujer habitualmente viaja acompañada, ya que se responsabiliza de acompañar a otras personas (previsiblemente mayores a su cargo) y de acompañar al colegio.

En base a las conclusiones de la fase de diagnóstico se realiza una proyección a corto plazo (2019-2022) y medio plazo (2023-2027) de las variables socioeconómicas explicativas de la movilidad: población, empleo, actividad económica, motorización, etc.

Como se ha comentado con anterioridad, se observa una reducción de la población prevista en el periodo de años desde 2018 a 2030, con un índice de crecimiento de -0,67%. Extrapolando este resultado al ámbito de estudio, donde los análisis de los últimos años dan un crecimiento de un 0,3%, hace estimar que el crecimiento futuro tiene una tendencia negativa.

Analizando las pirámides poblacionales de las proyecciones realizadas por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía para Jaén en los periodos: 2018, 2020 y 2028 para un escenario moderado, se puede observar un envejecimiento progresivo de la población: El decrecimiento y envejecimiento de la población queda más patente en el gráfico comparativo para los años 2018 (gris) y 2028 (azul):

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 13/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

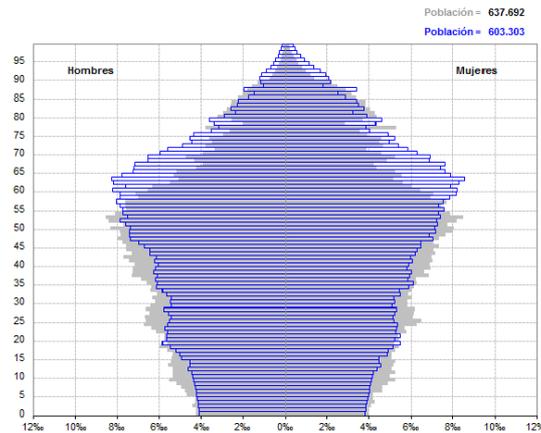


Ilustración 63. Comparativa entre las pirámides poblacionales de 2018/2028.
Fuente: IECA

La estructura poblacional es clave para la planificación del transporte, se vaticina un incremento considerable de la población mayor de 65 años, lo que provocará la inversión de la pirámide poblacional. Por tanto, es previsible un aumento de la población dependiente del transporte público, especialmente por el incremento del número de personas mayores que, normalmente, optan por los modos públicos.

Ante este escenario futuro, es fundamental la implantación de las adecuadas políticas de movilidad que inviertan la tendencia de crecimiento del uso de los vehículos privados (automóvil y moto) frente al decrecimiento de los modos no motorizados y del transporte público, registrado en los últimos años.

En el apartado 11. Sistema de Seguimiento y Evaluación, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan a nivel comarcal: Dentro de la tabla 59 – Indicadores de eficiencia encontramos: el porcentaje de mujeres que viajan en transporte público, número de mujeres que utilizan el aparcamiento disuasorio, índice de feminización del censo de conductores e Índice de Presencia Relativa de Hombres y Mujeres (IPRHM) respecto a la movilidad metropolitana no motorizada.

El PTMJA tiene como meta lograr un transporte accesible, igualitario y socialmente responsable para el ámbito y su sociedad, por lo que estos datos serán la base para el análisis propositivo del mismo.

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

Acertadamente, el PTMJA contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 14/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMJA se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Crecimiento de la motorización del 12,3% en los últimos años frente a un crecimiento de la población del 1,8%, siendo el vehículo privado más usado por hombres que por mujeres.
- Falta de infraestructura ciclista, participación en el reparto modal del 0,3%, siendo un modo más usado por hombres que por mujeres (un 89,3% de hombre y un 10,7% de mujeres).
- No existe ferrocarril de cercanías.
- Uso inferior al 6% del transporte público, debido a las bajas frecuencias y limitación de horarios del transporte urbano de Jaén; además, las paradas del transporte urbano de Jaén presentan una deficiente accesibilidad, imagen y confort.
- Falta de carriles reservados para el transporte público, dependencia de la infraestructura viaria compartida con automóvil.
- Escasa disponibilidad de información para la planificación. La información a la persona usuaria del transporte público es también deficitaria.
- Descoordinación de horarios con los principales equipamientos del área.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMJA para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- Garantizar un sistema de transporte accesible, mejorando el sistema viario, evitando la congestión del tráfico y disminuyendo los tiempos de desplazamiento reduciendo de este modo el coste del viaje y con un Diseño de las instalaciones de transporte que atiendan las necesidades concretas de los grupos vulnerables (aspecto que afecta de forma desproporcionada a las mujeres y las personas mayores) garantizando la seguridad del transporte público, de los aparcamientos y de las paradas y estaciones de transporte.
- Diseñar y poner en marcha un sistema integrado de transporte regional, eficiente, seguro y sostenible mediante un funcionamiento jerarquizado y en red.
- Ofrecer a los pasajeros y pasajeras mejores experiencias de viaje en el transporte público ofreciendo opciones de pago por medios electrónicos e información fiable y en tiempo real.
- Potenciar los modos de transporte no motorizados (a pie y en bicicleta), con la creación de vías ciclistas e itinerarios peatonales en el viario metropolitano y urbano.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 15/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Dotar a las infraestructuras dedicadas a los modos no motorizados de los estándares de calidad del resto de infraestructuras propias de los modos motorizados. Las actuaciones de peatonalización deben concebirse para el peatón, y las vías ciclistas garantizar la continuidad y un tráfico fluido a los ciclistas. Estas vías deben integrarse con el resto de infraestructuras, pero, siempre que sea posible, dando prioridad al ciclista y al peatón respecto a los modos motorizados.
- Sensibilizar a la sociedad sobre opciones de teletrabajo que permitan reducir el impacto de los desplazamientos diarios.
- Creación de un sistema tarifario integrado.

Por otro lado, el Plan propone una serie de programas enfocadas a reducir las desigualdades entre hombres y mujeres en materia de movilidad. Entre esos programas se encuentran:

- Iniciativa para promocionar la educación sobre movilidad y género.
 - El género es un diferenciador importante en la movilidad ya que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, que incluyen más intermodalidad debido a que todavía asumen más actividades de cuidados y relacionados con el hogar. Además, las mujeres son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal, sobre todo en horario nocturno, en dependencia de una iluminación adecuada, la limpieza, o el hacinamiento de personas. Todas estas consideraciones no se tienen en cuenta en la planificación del transporte, precisamente porque pocas mujeres están empleadas y toman decisiones en este sector. Para esto es necesario establecer proyectos educativos e iniciativas que se centren en la movilidad desde el punto de vista de las mujeres para comprender sus necesidades y preocupaciones durante el viaje diario. Una buena acción, con el fin de entender lo que viven las mujeres cuando se mueven, son marchas exploratorias. Para construir ciudades adaptadas, hay que entender cuáles son las dificultades que pueden experimentar las mujeres al moverse en el espacio urbano. Este proceso participativo ha nacido en Toronto (conscienceurbaine.net) y consiste en recorrer la ciudad con las mujeres para apuntar los puntos problemáticos con motivo de someterlos al ayuntamiento para solucionarlos.
- Elaboración de directrices para integración de la perspectiva de género en la distribución de plazas de los aparcamientos de integración. Se deben contemplar los siguientes aspectos fundamentales:
 - Evitar el diseño de zonas con mala visibilidad: Los diseños tienen que evitar zonas cerradas, mal iluminadas, mal comunicadas o aisladas, sin distintas vías de salida.
 - Facilitar el acceso a las personas usuarias vulnerables: Los diseños de los aparcamientos prevén fácil acceso a sillas de ruedas, sillas de bebe y carros. Algunos espacios de estacionamiento pueden reservarse para mujeres embarazadas o familias con sillas de bebe.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 16/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Además de todas las medidas propuestas por el plan que producirán un efecto positivo respecto a las desigualdades que se han analizado, puede ser interesante valorar las ideas propuestas por el comité de expertos que han participado en el análisis, para reforzar el papel de la mujer en este plan. Dichas ideas son:

- Se destaca la importancia de reforzar la seguridad del transporte público en los trayectos menos concurridos a través de medidas de apoyo (como conexiones directas con los servicios de seguridad y/o policiales).
- Se indica que podrían aplicarse medidas como las paradas a demanda durante la noche en el transporte público o la promoción de la bicicleta.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Vº.Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y
TRANSPORTES

Fdo. e- Felipe Arias Palma

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	20/02/2023	PÁGINA 17/17
VERIFICACIÓN	Pk2jm982WUZ9W2D55XBW7DT5ZLC2G5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía de Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de igualdad de género de Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones deberá emitirse un informe de evaluación de impacto de género del contenido de las mismas. Por tanto, se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación de impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 1/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.
- b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 11 de diciembre de 2012, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Granada, dedica su apartado octavo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR en adelante) pretende avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central y busca paliar, en la mayor medida posible, los efectos negativos de la movilidad, mediante la promoción del transporte público, los modos no motorizados, medios más sostenibles fundamentalmente, como sería el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento, así como el fomento de los desplazamientos a pie. Será el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte del Área de Granada y para la concertación de los diferentes niveles de Administración con competencias en materia de transporte en el territorio metropolitano.

En cuanto a las necesidades del Área Metropolitana de Granada, detectadas durante el análisis y diagnóstico, se destacan algunas de las más significativas:

- Reducción del índice de motorización y concienciación del uso de modos menos contaminantes.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 2/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Creación de una red de infraestructuras ciclistas interconectada, así como el desarrollo del sistema de alquiler público de bicicletas.
- Mejora de la seguridad vial y mantenimiento de las infraestructuras del transporte por carretera.
- Mejora del transporte público: ampliando la cobertura territorial, mejorando la oferta de transporte público (flota de vehículos, paradas, instalaciones, etc.) y calidad del servicio (accesibilidad, frecuencias, horarios, información a las personas usuarias y medidas de priorización de paso).
- Impulsar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte (transporte público, ciclista, vehículo privado, etc.).
- Etc.

En función de las necesidades percibidas, se han determinado los siguientes objetivos estratégicos planteados, tras la fase de análisis y diagnóstico; y previamente a las propuestas del plan:

- OE1. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático).
- OE2. Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático).
- OE3. Contribuir al logro de estándares de calidad del aire y ruido.
- OE4. Mejorar la seguridad vial y reducir los incidentes de violencia y acoso en el transporte y los espacios públicos.
- OE5. Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
- OE6. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
- OE7. Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

El PTMAGR pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, defendiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

En él se analiza la movilidad bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 3/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana. Así como, medidas que favorezcan a ambos géneros.

En consecuencia, de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Granada, hay que considerar pertinente la redacción del presente informe, debiéndose tener presente al efecto de lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El ámbito de estudio está formado por 57 municipios en base al artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, que definía los siguientes municipios dentro del área metropolitana:

Agrón, Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Colomera, Chauchina, Chimeneas, Churriana de la Vega, Cijuela, Cogollos de la Vega, Cúllar Vega, Deifontes, Dílar, Dúdar, Escúzar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güéjar Sierra, Güevéjar, Huétor de Santillán, Huétor Vega, Íllora, Jun, La Malahá, La Zubia, Láchar, Las Gabias, Maracena, Moclín, Monachil, Nívar, Ogíjares, Otura, Padul, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Quéntar, Santa Fe, Vegas del Genil, Ventas de Huelma y Víznar y Valderrubio. Este último se creó en virtud del Decreto 237/2013, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la creación del municipio de Valderrubio por segregación del término municipal de Pinos Puente (Granada). Boja 246, de 18 de diciembre de 2013.

Posteriormente, se detectó que existe movilidad habitual hacia Granada desde los municipios de Iznalloz, Dúrcal, Villamena y Nigüelas, por lo que se amplió el ámbito. Además, debido a la integración en el “Sistema Tarifario Integrado del Consorcio”, se incluyeron también los municipios de Moraleta de Zafayona y Cacín.

Todos estos municipios suman el 65% de la población total de la provincia, contando con 595.832 habitantes, y el 21% del territorio provincial, lo que supone una superficie de aproximadamente 2.623 km².

En el apartado 9.2.1. del Tomo I del PTMAGR, se estudia la evolución demográfica del periodo analizado con enfoque de género, quedando reflejado que la población de hombres representa un 49% de hombres y la de mujeres un 51%, del total del ámbito metropolitano.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 4/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Tabla 9.2. Población por municipios año 2019

Municipios	Total	Hombres	Mujeres	Índices de distribución	
				Hombres	Mujeres
Agrón	274	134	140	49	51
Albolote	18.808	9.304	9.504	49	51
Alfacar	5.400	2.751	2.649	51	49
Alhendín	9.349	4.721	4.628	50	50
Armillá	24.174	11.987	12.187	50	50
Atarfe	18.706	9.320	9.386	50	50
Beas de Granada	977	519	458	53	47
Cacín	569	302	267	53	47
Cájar	5.129	2.468	2.661	48	52
Calicasas	617	306	311	50	50
Cenes de la Vega	8.002	3.999	4.003	50	50
Chauchina	5.565	2.754	2.811	49	51
Chimeneas	1.257	657	600	52	48
Churriana de la Vega	15.200	7.531	7.669	50	50
Cijuela	3.322	1.700	1.622	51	49
Cogollos de la Vega	2.031	1.018	1.013	50	50
Colomera	1.309	677	632	52	48
Cúllar Vega	7.429	3.779	3.650	51	49
Deifontes	2.627	1.325	1.302	50	50
Dílar	2.054	1.032	1.022	50	50
Dúdar	330	173	157	52	48
Dúrcal	7.015	3.482	3.533	50	50
Escúzar	791	408	383	52	48
Fuente Vaqueros	4.406	2.210	2.196	50	50
Gabias, Las	21.115	10.738	10.377	51	49
Gójar	5.795	2.947	2.848	51	49
Granada	232.462	107.555	124.907	46	54
Güéjar Sierra	2.820	1.516	1.304	54	46
Güevéjar	2.595	1.360	1.235	52	48
Huétor de Santillán	1.877	964	913	51	49
Huétor Vega	12.039	6.043	5.996	50	50
Íllora	10.054	5.057	4.997	50	50
Iznalloz	5.134	2.641	2.493	51	49
Jun	3.833	1.958	1.875	51	49
Láchar	3.471	1.782	1.689	51	49
Malahá, La	1.781	897	884	50	50
Maracena	22.116	10.858	11.258	49	51
Moclín	3.651	1.821	1.830	50	50
Monachil	7.939	4.094	3.845	52	48
Moraleda de Zafayona	3.153	1.596	1.557	51	49
Nigüelas	1.173	594	579	51	49
Nívar	994	519	475	52	48
Ogíjares	14.160	7.008	7.152	49	51
Padul	8.420	4.223	4.197	50	50
Peligros	11.394	5.642	5.752	50	50
Pinos Genil	1.457	758	699	52	48



Municipios	Total	Hombres	Mujeres	Índices de distribución	
				Hombres	Mujeres
Pinos Puente	9.930	4.994	4.936	50	50
Pulianas	5.429	2.696	2.733	50	50
Quéntar	933	480	453	51	49
Santa Fe	15.157	7.427	7.730	49	51
Valderrubio	2.086	1.024	1.062	49	51
Vegas del Genil	11.166	5.704	5.462	51	49
Ventas de Huelma	640	350	290	55	45
Villa de Otura	6.952	3.507	3.445	50	50
Villamena	948	479	469	51	49
Víznar	976	508	468	52	48
Zubia, La	19.155	9.460	9.695	49	51
TOTAL	595.832	289.591	306.241	49	51

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Por otro lado, en el apartado 9.2.3 se analiza el empleo desde la perspectiva de género estudiando las demandas de empleo, por municipio en función del sexo (Tabla 9.14). Los valores muestran que hay más mujeres en situación de desempleo que hombres en la mayoría de los municipios. Posteriormente, se estudia a nivel de las coronas metropolitanas definidas.

Existen municipios en el área de Granada donde no existe la paridad en el desempleo y, por tanto, se genera una brecha de género. Los municipios donde existe mayor diferencia son Agrón, con un 36,4% de hombres en paro y un 63,6% de mujeres, Calicasas con un 38,8% de hombres y un 61,2% de mujeres, Cúllar Vega con 37,3% de hombres frente a un 62,7% de mujeres y reseñable es el caso de Dúdar con un 76,8% de hombres frente al 23,2% de mujeres. Cabe destacar que, algunas diferencias significativas en términos porcentuales son debidas al reducido número de personas.

En el resto de municipios del área el rango está entre un rango 40-60%, lo que podría considerarse dentro de los umbrales paritarios.

9.14. Demanda de empleo-2018

	HOMBRES	% HOMBRES	MUJERES	%MUJERES	TOTAL
Agrón	10	36,47%	18	63,53%	28
Albolote	709	40,83%	1027	59,17%	1736
Alfacar	224	44,56%	279	55,44%	503
Alhendín	394	40,67%	575	59,33%	969
Armillá	1100	42,52%	1487	57,48%	2587
Atarfe	785	40,52%	1152	59,48%	1937
Beas de Granada	28	41,26%	40	58,74%	68
Cacín	16	43,95%	21	56,05%	37
Cájar	163	40,79%	237	59,21%	400
Calicasas	20	38,81%	32	61,19%	52
Cenes de la Vega	340	41,00%	489	59,00%	829



	HOMBRES	% HOMBRES	MUJERES	%MUJERES	TOTAL
Chauchina	239	49,28%	246	50,72%	485
Chimeneas	45	52,30%	41	47,70%	87
Churriana de la Vega	673	41,91%	933	58,09%	1607
Cijuela	139	40,72%	202	59,28%	340
Cogollos de la Vega	102	56,08%	80	43,92%	182
Colomera	43	46,65%	49	53,35%	92
Cúllar Vega	275	37,29%	463	62,71%	738
Deifontes	108	50,12%	107	49,88%	215
Dílar	61	41,31%	87	58,69%	148
Dúdar	14	76,85%	4	23,15%	18
Dúrcal	347	44,42%	434	55,58%	781
Escúzar	28	40,17%	41	59,83%	69
Fuente Vaqueros	245	48,42%	261	51,58%	506
Gabias (Las)	958	41,40%	1356	58,60%	2314
Gójar	217	44,39%	272	55,61%	489
Granada (capital)	10.266	44,80%	12.646	55,20%	22.912
Güéjar Sierra	126	51,53%	118	48,47%	244
Güevéjar	137	50,32%	135	49,68%	271
Huétor de Santillán	80	40,08%	120	59,92%	200
Huétor Vega	424	40,56%	621	59,44%	1044
Íllora	300	49,23%	310	50,77%	610
Iznalloz	221	42,17%	303	57,83%	525
Jun	144	44,85%	178	55,15%	322
Láchar	163	50,12%	162	49,88%	324
Malahá (La)	92	48,77%	97	51,23%	190
Maracena	979	42,16%	1344	57,84%	2323
Moclín	104	51,16%	100	48,84%	204
Monachil	327	42,77%	438	57,23%	766
Moraleda de Zafayona	100	50,04%	100	49,96%	200
Nigüelas	55	54,62%	46	45,38%	101
Nívar	36	43,88%	47	56,12%	83
Ogíjares	483	42,45%	654	57,55%	1137
Otura	229	39,26%	354	60,74%	583
Padul	415	45,83%	491	54,17%	905
Peligros	472	41,57%	664	58,43%	1136
Pinos Genil	56	52,61%	51	47,39%	107
Pinos Puente	647	53,21%	569	46,79%	1216
Pulianas	280	45,53%	334	54,47%	614
Quéntar	51	53,56%	45	46,44%	96
Santa Fe	766	43,38%	1000	56,62%	1767
Valderrubio	69	51,62%	65	48,38%	134
Vegas del Genil	432	40,78%	628	59,22%	1060
Ventas de Huelma	15	34,91%	29	65,09%	44
Villamena	44	55,12%	36	44,88%	81
Víznar	32	47,01%	36	52,99%	68
Zubia (La)	713	39,99%	1070	60,01%	1782
1ª Corona	11.611	41,97%	16.050	58,03%	27.661
2ª Corona	2.426	48,19%	2.608	51,81%	5.034



	HOMBRES	% HOMBRES	MUJERES	%MUJERES	TOTAL
3ª Corona	1.242	46,72%	1.417	53,28%	2.659
TOTAL	25.544	43,84%	32.721	56,16%	58.266

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía)

En el apartado 9.2.2. se analiza la motorización según perspectiva de género, existiendo un total de 479.049 conductores en el Área Metropolitana de Granada. El 61% de las mujeres cuentan con vehículo a motor y permiso de conducir, frente a un 86,5% en el caso de los hombres.

Tabla 9.8. Personas de 16 años y más en regiones urbanas según sexo, disponibilidad de vehículo a motor y carne por características de la vivienda y del hogar.

	Hombres			Mujeres		
	Total, hombres	Poseen carné (%)	Poseen vehículos a motor (%)	Total, mujeres	Poseen carné (%)	Poseen vehículos a motor (%)
Almería	214.499	79,1%	76,9%	200.995	52,1%	47,0%
Bahía de Cádiz-Jerez	327.916	80,9%	76,6%	343.243	50,8%	45,4%
Campo de Gibraltar	113.747	80,2%	73,3%	109.308	50,5%	45,5%
Córdoba	160.770	82,4%	76,0%	174.800	55,6%	49,1%
Granada	232.195	86,5%	80,1%	246.854	61,0%	56,5%
Huelva	163.582	75,4%	69,3%	168.090	52,1%	47,9%
Jaén	88.437	80,1%	76,3%	92.923	45,4%	42,3%
Málaga	530.759	85,2%	78,0%	557.199	58,1%	49,7%
Sevilla	616.074	83,1%	76,8%	658.934	59,4%	50,7%
Total	2.447.979	82,4%	76,6%	2.552.346	55,9%	49,2%

Fuente: Encuesta Social 2011. Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía

En el apartado 9.7.6. se analizan los resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) realizada en el año 2015, y al reparto modal estimado a partir de los datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), los datos del Consorcio de Transportes de Granada, los datos de aforos de tráfico y el modelo de transporte desarrollado para el plan. Se han calculado los siguientes resultados desde el punto de vista de movilidad y género, destacándose las siguientes conclusiones:

- **Del total de viajes diarios realizados dentro del área metropolitana de Granada el 49 % lo realizan las mujeres y el 51 % los hombres**, es decir, las mujeres residentes en el área metropolitana generan diariamente menos viajes que los hombres residentes del mismo ámbito.



Gráfico 9.28. Relación de viajes totales realizados por los residentes en el área metropolitana de Granada, dentro del ámbito de estudio según género



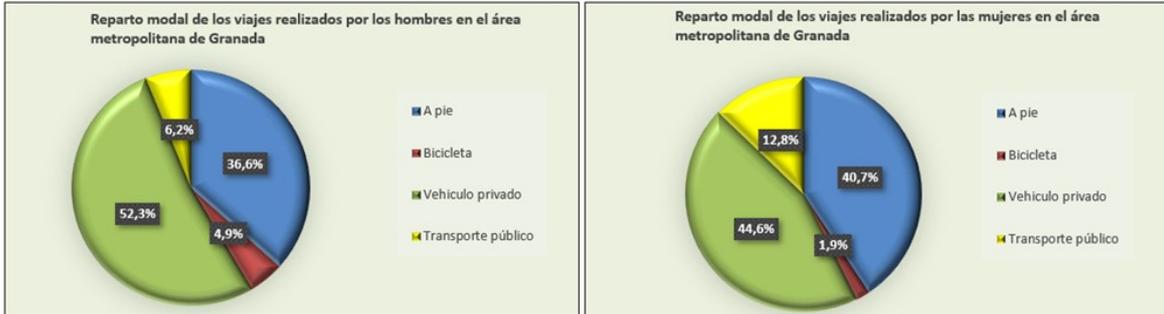
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

- Respecto al total de viajes realizados dentro del área metropolitana de Granada, el **medio de desplazamiento más utilizado** es el **vehículo privado (48,45%)**. Siendo empleado por el **54,34 %** de los **hombres** y el **45,66 %** de las **mujeres**, respecto a los viajes totales en vehículo privado que se realizan en el área metropolitana de Granada.
- El **transporte público representa un 9,46%** del total de los viajes realizados en el área metropolitana de Granada. De ellos, el **66,95% son realizados por mujeres**, frente al **33,05%, por hombres**.
- En cuanto al uso de la bicicleta, ésta representa en 2019 un 3,44 % de los viajes. Mientras que los **viajes a pie** son un 38,65% sobre el total de viajes realizados en el área metropolitana en 2019. De estos últimos, el **52,2% es realizado por mujeres y el 47,8% por hombres**.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 9/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Gráfico 9.29. Reparto modal según género, de los viajes realizados en el área metropolitana de Granada



Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

- Los desplazamientos por motivo **obligado** (representan el 46,9% del total de los viajes) se corresponden con los desplazamientos que se realizan por trabajo o estudio, donde el 55 % de los viajes realizados por este motivo corresponden a **hombres** y **45% a mujeres**. Por el contrario, los viajes por motivos **no obligados** (53,1% del total de viajes), que se deben a **otras causas no contempladas previamente** (ocio, visitas médicas, gestiones, compras, etc.), **el 53,2% es realizado por mujeres y el 46,8% por hombres**.

Gráfico 9.30. Motivos de desplazamientos en el área metropolitana de Granada, según género



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

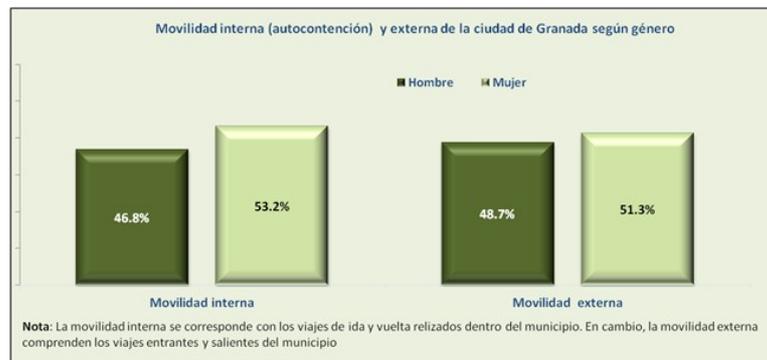
FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 10/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Analizando la **movilidad en la ciudad de Granada**, el **55,23 % del total de viajes** se corresponden con **desplazamientos dentro de la misma ciudad (movilidad interna)**, frecuentemente realizado por **mujeres, 53,2 %**, frente al **46,8% por hombres**. El **44,77 % restante, pertenece a la movilidad externa**, es decir aquellos desplazamientos realizados desde o hacia la ciudad de Granada a otros municipios que componen el área metropolitana de Granada. Al igual que la movilidad interna, la externa es **más frecuentada por mujeres que hombres, 51,3% y 48,7% respectivamente**.

Del gráfico siguiente también se puede concluir que, las **mujeres generan diariamente un número de viajes ligeramente superior al generado por los hombres desde o hacia la ciudad de Granada**.

Gráfico 9.31. Movilidad interna (autocontención) y externa en la ciudad de Granada



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA + Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

- Según la corona, se puede destacar que los viajes internos (viajes entre los municipios que pertenecen a la misma corona) realizados en la **1ª Corona y en la 2ª corona, los viajes diarios realizados por los hombres son mayores que los realizados por las mujeres**. En cambio, los viajes totales diarios realizados dentro de la **3ª Corona y en la ciudad de Granada, son mayores en mujeres que en hombres**.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 11/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Gráfico 9.32. Movilidad total según el género, dentro de cada una de las coronas del área metropolitana de Granada y en la ciudad de Granada



Fuente: Elaboración propia a partir datos de demanda de fusión de datos MITMA+Kido Dynamics, Datos del Consorcio de Transportes y EDM 2015

Como conclusiones cabe destacar:

- Las mujeres generan diariamente un número de viajes ligeramente superior al generado por los hombres desde o hacia la ciudad de Granada.
- El vehículo privado es el medio de transporte más utilizado para los desplazamientos por los hombres.
- Para los desplazamientos diarios, las mujeres utilizan más el transporte público junto con el desplazamiento a pie en comparación con los hombres.

En el apartado 10.2.1. se establecen diversos indicadores de contexto diferenciando entre hombres y mujeres que proporcionan información sobre elementos socioeconómicos u otros aspectos relevantes de la situación de partida del plan. De esta forma, se describe la línea base en la que se establece la situación inicial a partir de la que se pretende implementar el plan, sirviendo de punto de comparación para futuras evaluaciones de resultados e impactos.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 12/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Además, se desarrollan en el apartado 14.14 indicadores tanto de realización como de resultado, que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan: número de paradas intermedias o a demanda solicitadas por mujeres, porcentaje de mujeres contratadas en el transporte público, entre otros.

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El PTMAGR se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre hombres y mujeres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir. Por lo tanto, queda probado que el PTMAGR contempla la igualdad en la visión del mismo, y, concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Las conclusiones que se derivan tras análisis de la perspectiva de género en el PTMAGR servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres, proponiendo y aplicando una serie de medidas para reducir las desigualdades.

En el apartado 10.5 se destacan los principales problemas, como son:

- Elevado uso del vehículo privado que provoca una clara afección a la calidad ambiental (contaminación acústica y atmosférica), así como retenciones en los accesos a Granada en hora punta.
- Falta de conexión de la red de infraestructura ciclista, donde se garanticen unas condiciones de seguridad, confort e intermodalidad con el transporte público.
- Deficiente calidad del servicio de transporte público de viajeros por carretera, en determinados aspectos (información al usuario, incidencias en tiempo real, frecuencias, horarios, etc.), que provoca una elevada utilización del vehículo privado.
- Ausencia de completa integración entre el autobús urbano y el sistema tarifario integrado.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 13/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Algunas de las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMAGR para reducir las desigualdades de género detectadas, son:

- Desarrollo de una red ciclopeatonal con el objetivo de evolucionar hacia un patrón de movilidad sostenible, equitativo e inclusivo, mediante la mejora de la infraestructura ciclopeatonal en el área metropolitana de Granada.
- Eliminación o reducción de barreras que dificultan los modelos activos de movilidad, en aquellos puntos en los que se impiden o dificultan el paso tanto de peatones como bicicletas/VMP en condiciones de seguridad y comodidad para la ciudadanía que opte por estos modos de transporte.
- Mejora de la infraestructura del transporte público de toda el área metropolitana dando continuidad a la red de carriles bus actual implementando carriles BUS-VAO para el ámbito periurbano y carril bus para el ámbito urbano.
- Realización de cursos de información y formación respecto a la violencia de género al personal del sistema de transporte urbano e interurbano, así como, de la creación de paradas a demanda o intermedias en las líneas de autobuses nocturnos, para reducir los tramos en los que las mujeres tienen que caminar solas y se sientan más seguras al regresar a casa de noche o madrugada.
- Fomentar la inclusión de las mujeres en el mercado laboral del transporte público, contando así con un mayor número de conductoras aumentando la sensación de comodidad en las usuarias a la hora de utilizar transporte público.
- Adaptación del diseño de la infraestructura y operación del sistema de transporte con perspectiva de género. La coordinación entre redes de transporte público incrementa la intermodalidad entre servicios incentivará el uso del transporte público entre mujeres al permitirles mejoras opciones de conexión y movilidad.
- Mejora de la accesibilidad a los principales equipamientos metropolitanos a través del transporte público a demanda en los núcleos más alejados y con menor densidad de población, prestando servicios para desplazamientos interurbanos. De esta forma, se regulan adecuadamente los desplazamientos de la ciudadanía en sus actividades cotidianas, haciendo especial hincapié a la mayor variedad de tareas realizadas por las mujeres.
- Mejora de la accesibilidad en vehículos, estaciones y paradas, lo que permite mejorar la demanda y percepción de comodidad, accesibilidad y ergonomía más valorado entre las mujeres.
- Integración y mejora tarifaria de todos los servicios, eliminando la penalización al transbordo entre diferentes modos de transporte facilitando el acceso a personas con menor independencia económica.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 14/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Medidas de fomento del uso de la bicicleta concienciando a la ciudadanía, mediante campañas publicitarias, para que empleen en sus desplazamientos cotidianos modos de transporte más sostenibles. Así como la adaptación de los vehículos de transporte público para facilitar el transporte de las bicicletas en las líneas, mejorando la intermodalidad de estos dos modos de desplazamiento.

En resumen, el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las medidas planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Vº.Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y
TRANSPORTES

Fdo. e- José Miguel Casasola Boyero

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	07/11/2023	PÁGINA 15/15
VERIFICACIÓN	Pk2jmXC78RQG2585YPA8DC4UYJW36M	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.





1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.

b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 1 de julio de 2014, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible, dedica su apartado Séptimo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (en adelante PTMACO) busca la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes existentes e incluyendo nuevas tecnologías y servicios. Por ello, el Plan sienta las bases para un nuevo modelo económico de bajo consumo de carbono y menos consumo energético, bajo criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza, consiguiendo alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en la aglomeración metropolitana de Córdoba en la que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

En cuanto a las necesidades del Área Metropolitana de Córdoba, detectadas durante el análisis y diagnóstico, se destacan algunas de las más significativas:

- Reducir el uso del vehículo privado



- Promoción del transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado
- Desarrollo del transporte en bicicleta, en los tramos que sean declarados de interés metropolitano, así como de los desplazamientos a pie.
- Creación de aparcamientos disuasorios e intercambiadores, con el objetivo de fomentar la intermodalidad entre modos sostenibles.
- Necesidad de planificar un transporte público socialmente integral, con medidas orientadas a favorecer la movilidad de los grupos vulnerables (por cuestiones socioeconómicas, salud, género, edad, etc.), y que el uso del TP sea equitativo entre hombres y mujeres.
- Reducción del consumo energético y emisiones de GEI derivadas del transporte metropolitano, así como fomentar un mix energético con mayor peso de las energías renovables
- Etc.

En función de las necesidades percibidas en el Área Metropolitana de Córdoba, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este Plan:

- OE1: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático).
- OE2: Reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos (adaptación al cambio climático).
- OE3: Contribuir al logro de los límites y objetivos de calidad del aire y ruido.
- OE4: Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).
- OE5: Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.
- OE6: Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.
- OE7: Estructurar el modelo de movilidad metropolitano de forma que se incentive el transporte público y los modos alternativos, racionalizando y optimizando el uso de las infraestructuras y la operación de servicios.
- OE8: Mejorar los métodos de gestión de la explotación y la digitalización del transporte público.
- OE9: Implantar una política de educación ambiental en materia de movilidad, contribuyendo a una planificación sostenible del transporte, alineada con el desarrollo urbano del AMCO.



El PTMACO pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, definiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género; dado que las infraestructuras de transporte y movilidad pueden mantener las desigualdades de género o por el contrario, se pueden incorporar mecanismos y medidas dirigidas a neutralizar los posibles impactos negativos, así como a reducir o eliminar las desigualdades encontradas.

Por ese motivo, el PTMACO analiza la movilidad bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Córdoba, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO PARA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA CÓRDOBA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Los 19 municipios integrados en el ámbito de estudio del Plan son los siguientes: Córdoba, Almodóvar del Río, Posadas, Villafranca de Córdoba, El Carpio, La Carlota, Fernán Núñez, La Victoria, Guadalcazar, San Sebastián de los Ballesteros, Montemayor, Espejo, Obejo, Pedro Abad, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba.

En la última década la población del ámbito metropolitano de Córdoba se ha mantenido considerablemente estable, ascendiendo en el año 2019 a 413.055 habitantes.

En dicho año, la densidad de población en el Área Metropolitana era de 115 hab/Km², cifra que dobla a la de la provincia de Córdoba con 57 hab/Km², y superando asimismo la media nacional que está en 92 hab/Km² y alcanzando prácticamente el promedio de la Unión Europea situado en 116 hab/Km².

En el punto 7.2.1.2 se analiza la demografía con enfoque de género, quedando reflejado un 48% de hombres frente al 52% de mujeres.



Tabla 4: Índice de distribución de población por municipios.

Municipio	Mujeres	Hombres	TOTAL	Índice de distribución	
				Mujeres	Hombres
Almodóvar del Río	3.974	3.963	7.937	50%	50%
La Carlota	7.028	7.033	14.061	50%	50%
El Carpio	2.217	2.166	4.383	51%	49%
Castro del Río	3.940	3.869	7.809	50%	50%
Córdoba	169.346	156.355	325.701	52%	48%
Espejo	1.658	1.671	3.329	50%	50%
Fernán-Núñez	4.823	4.840	9.663	50%	50%
Guadalcázar	789	794	1.583	50%	50%
La Guijarrosa	685	714	1.399	49%	51%
Montemayor	1.917	1.938	3.855	50%	50%
Montoro	4.748	4.616	9.364	51%	49%
Obejo	963	1.048	2.011	48%	52%
Pedro Abad	1.402	1.435	2.837	49%	51%
Posadas	3.690	3.635	7.325	50%	50%
S. S de los Ballesteros	402	406	808	50%	50%
La Victoria	1.140	1.131	2.271	50%	50%
Villafranca de Córdoba	2.385	2.486	4.871	49%	51%
Villaharta	318	301	619	51%	49%
Villaviciosa de Córdoba	1.566	1.663	3.229	48%	52%
TOTAL	212.991	200.064	413.055	52%	48%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA, 2019.

En el apartado 7.2.2.2 se analiza la motorización según perspectiva de género, existiendo un total de 242.764 conductores en el Área Metropolitana de Córdoba, siendo el 42 % mujeres frente a un 58 % de hombres.

No obstante, y tal y como se analiza en la documentación, estos datos no demuestran la realidad debido al peso del municipio de Córdoba. La realidad es que en todos los municipios el total de conductores está distribuido de forma que no se respetan los umbrales de paridad (40%-60%). La mayor parte de los municipios presenta un censo de conductores donde el volumen de hombres sobrepasa el 60%, especialmente los municipios de Villaviciosa de Córdoba y Espejo.



Tabla 8: Censo de conductores por sexo.

Municipios	Total	Hombre	Mujeres	Índice de feminización: $\frac{n^{\circ} \text{ Mujeres}}{n^{\circ} \text{ Hombres}}$
Almodóvar del Río	4.475	2.751	1.724	0,63
La Carlota	8.654	5.086	3.568	0,70
El Carpio	2.729	1.688	1.041	0,62
Castro del Río	4.807	3.018	1.789	0,59
Córdoba	191.150	109.764	81.386	0,74
Espejo	2.011	1.318	693	0,53
Fernán-Núñez	5.768	3.568	2.200	0,62
Guadalcazar	926	531	395	0,74
La Guijarrosa	-	-	-	-
Montemayor	2.408	1.504	904	0,60
Montoro	5.578	3.456	2.122	0,61
Obejo	1.173	732	441	0,60
Pedro Abad	1.737	1.094	643	0,59
Posadas	4.454	2.690	1.764	0,66
S.S. de los Ballesteros	481	309	172	0,56
La Victoria	1.344	820	524	0,64
Villafranca de Córdoba	2.761	1.700	1.061	0,62
Villaharta	316	190	126	0,66
Villaviciosa de Córdoba	1.992	1.318	674	0,51
Área Metropolitana de Córdoba	242.764	141.537	101.227	0,72

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA 2018. *Fuentes oficiales sin registro de datos.

Dentro del análisis de empleo, en el apartado 7.2.3, se refleja que en el año 2019 el Área Metropolitana de Córdoba registra 40.750 parados, de los cuales el 41% son hombres y el 59% mujeres.

Desde una perspectiva de género, los umbrales de paridad se fijan en un 40%-60%. Por lo que la realidad es que, aunque se encuentra en los límites establecidos, en el área metropolitana no existe brecha de género en cuanto al paro registrado (41%-59%).



Tabla 11: Paro registrado por edad y sexo.

Municipios	Total	Sexo y edad					
		Hombres			Mujeres		
		16-29	30-44	45-64	16-29	30-44	45-64
Almodóvar del Río	874	10%	12%	22%	13%	20%	23%
La Carlota	1.032	8%	14%	21%	12%	23%	22%
El Carpio	420	8%	11%	22%	12%	21%	27%
Castro del Río	392	11%	11%	19%	19%	22%	17%
Córdoba	34.044	8%	12%	21%	9%	19%	31%
Espejo	112	11%	7%	26%	24%	20%	12%
Fernán-Núñez	734	12%	12%	24%	15%	23%	15%
Guadalcázar	113	6%	15%	19%	22%	23%	16%
La Guijarrosa*	-	-	-	-	-	-	-
Montemayor	225	9%	14%	26%	16%	23%	12%
Montoro	750	9%	11%	23%	15%	19%	23%
Obejo	217	11%	9%	20%	15%	20%	25%
Pedro Abad	243	10%	12%	19%	12%	21%	26%
Posadas	588	10%	12%	21%	12%	20%	25%
S. S. de los Ballesteros	42	8%	14%	30%	18%	18%	13%
La Victoria	149	10%	11%	25%	13%	24%	17%
Villafranca de Córdoba	442	9%	10%	19%	13%	27%	22%
Villaharta	69	10%	10%	28%	13%	18%	21%
Villaviciosa de Córdoba	306	9%	10%	21%	12%	19%	29%
Total	40.750	8%	12%	21%	10%	20%	29%

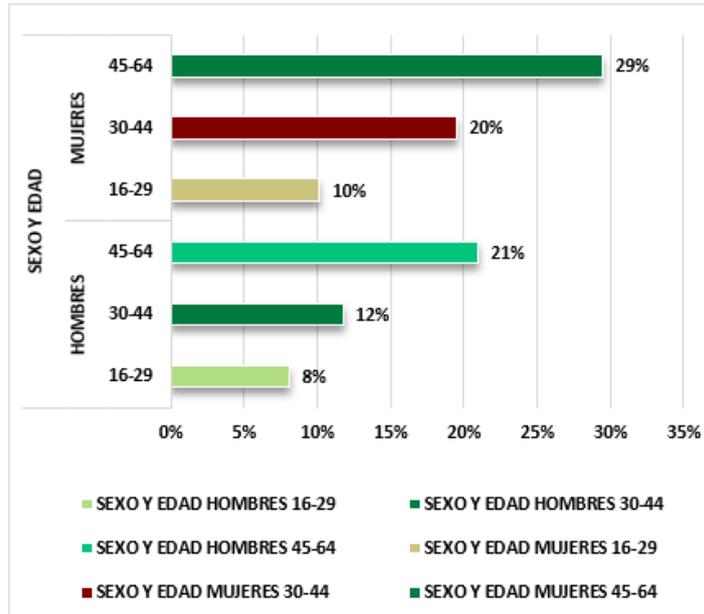
Fuente: Elaboración propia a partir del IECA, 2019. *Fuentes oficiales sin registro de datos.

En lo que respecta a los rangos de edad, el porcentaje más alto de paro registrado se sitúa entre las mujeres mayores de 45 años (29%) mientras que el más bajo se vincula a los hombres entre edades de 16 a 29 años (8%).

La distribución del paro de los hombres por edad está muy marcada y es muy similar en todos los municipios del ámbito de estudio, viéndose como el más afectado el grupo de mayores de 45 años. Sin embargo, se debe citar que la distribución del paro sobre las mujeres es más variable por grupo de edad y según municipio, especialmente en aquellos pertenecientes a la Campiña Este, la Campiña Sur, Guadalcázar y San Sebastián de los Ballesteros, en los que los volúmenes se encuentran mucho más distribuidos por edades.



Figura 26: Distribución del paro por rangos de edad y sexo.

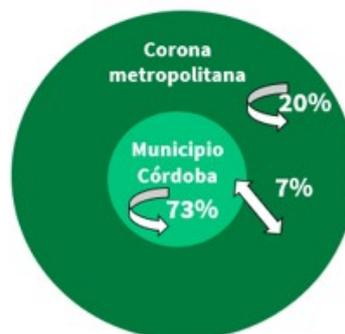


Fuente: Elaboración propia a partir del IECA. 2019

El apartado 7.8 recoge el análisis de movilidad en el ámbito del Plan. En el año base del estudio, el 2019, en el Área Metropolitana de Córdoba se producen un total de 931.294 viajes diarios, de los cuales el 73% son internos al municipio de Córdoba, el 20% se producen en la corona metropolitana, y el 7% entre Córdoba y la corona.

De los viajes de ámbito, el 89% (831.808 viajes /día) de los desplazamientos son intra municipales y solamente el 11% (99.487 viajes/día) son intermunicipales.

Figura 93: Distribución de los desplazamientos en grandes ámbitos dentro del Área de Córdoba.



Fuente: Elaboración propia, 2019. (EMD 2016 expandida con Big Data 2019).



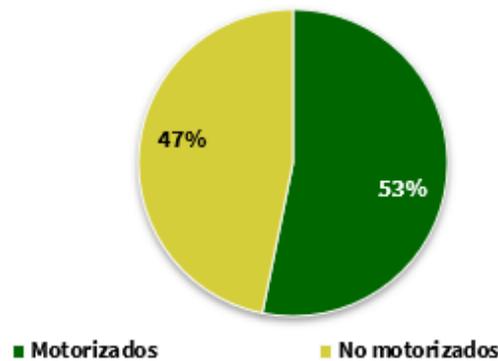
Tabla 44: Relaciones (desplazamientos/ día) 2019.

Relaciones	Viajes /día	Viajes /día (% TOTAL)
Córdoba-Corona	68.772	7%
Interno Córdoba	674.053	73%
Interno Corona	188.469	20%
Total	931.294	100%
Intermunicipales	99.487	11%
Intramunicipales	831.808	89%
Total	931.294	100%

Fuente: Elaboración propia, 2019. (EMD 2016 expandida con Big Data 2019).

El reparto modal en el ámbito es del 53% para los modos motorizados y el 47% para los no motorizados.

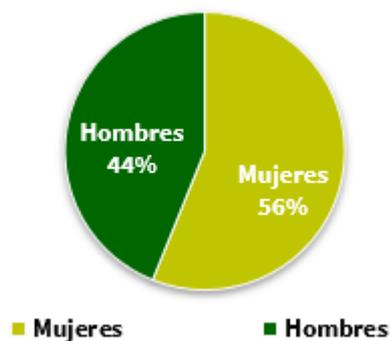
Figura 95: Reparto entre modos de transporte de los viajes totales realizados. 2019.



Fuente: Elaboración propia, 2019. (EMD 2016 expandida con Big Data 2019).

El apartado 7.8.5 recoge el análisis de movilidad desde una perspectiva de género. Considerando que en el Área Córdoba se realizan un total de 931.294 viajes al día, un 56,1% lo realizan mujeres, mientras que los hombres realizan el 43,9% restante.

Figura 111: Viajes realizados por sexo. 2019



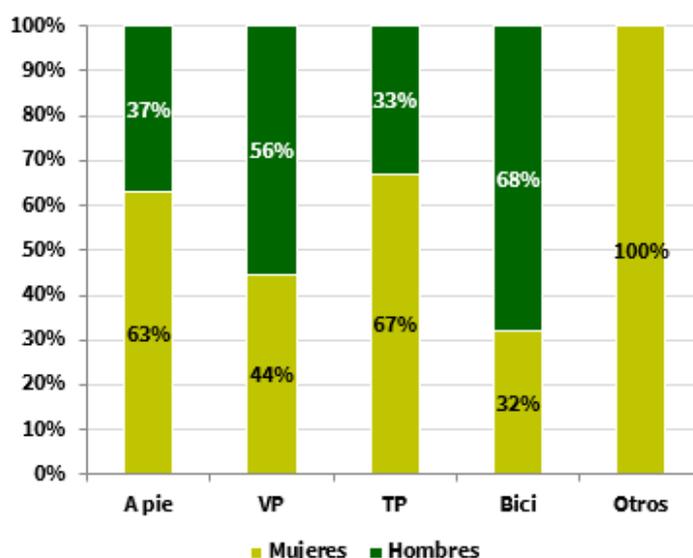
Fuente: Elaboración propia, 2019. (EMD 2016 expandida con Big Data 2019).

Tanto a nivel metropolitano como a nivel municipal, la mujer es la mayor generadora de viajes en el área de estudio, haciendo más uso de los desplazamientos a pie y el transporte público.

Sin embargo, de los viajes realizados por los hombres, los modos más habituales para los desplazamientos son el vehículo privado o la bicicleta.



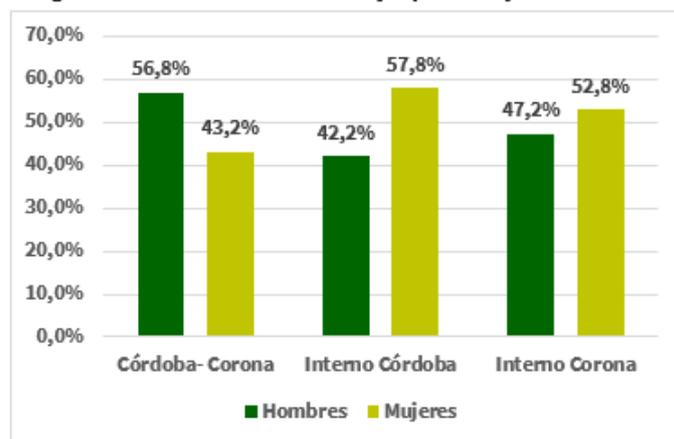
Figura 112: Modos de transporte según sexo. 2019.



Fuente: Elaboración propia, 2019. (EMD 2016 expandida con Big Data 2019).

Además, si se analiza la movilidad por grandes ámbitos, el resultado es similar, existiendo una excepción en los viajes que comunican el municipio de Córdoba y la corona metropolitana, donde la mayor parte de los viajes los realiza el hombre. Es decir, las mujeres realizan viajes de menor distancia que los hombres.

Figura 113: Distribución de los viajes por sexo y ámbito. 2019.



Fuente: Elaboración propia, 2019. (EMD 2016 expandida con Big Data 2019).

El apartado 7.8.6 refleja **las conclusiones de la movilidad** desde una perspectiva de género y los principales resultados del diagnóstico de la movilidad según sexos.

- De los modos motorizados, el vehículo privado es el más elegido entre los hombres, con una participación del 56% del total de los viajes que este sexo realiza. En la misma línea, aunque con un porcentaje menor representa en las mujeres un 44%.
- Del total de los viajes realizados en transporte público, el 67% lo realizan mujeres, mientras que tan solo el 33% de los viajes son realizados por hombres. Por tanto, el Plan tiene una doble



oportunidad: incrementar el reparto modal del transporte público sobre el vehículo privado, pero también su uso por parte de los hombres, de forma equitativa entre hombres y mujeres.

- Las mujeres, en general, realizan viajes de menor distancia que los hombres.
- Respecto a los modos de transporte no motorizados, los viajes en bicicleta están distribuidos de manera diferente entre los hombres (68%) y las mujeres (32%); siendo este modo más utilizado por los hombres.
- Con respecto a los viajes a pie, el caso es el opuesto, observándose que las mujeres realizan un 63% de los viajes y los hombres un 37%.

En el apartado 14 Vigencia, revisión y sistema de seguimiento y evaluación del Plan, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan: la participación de ambos sexos (hombres y mujeres) en el uso del vehículo privado, del transporte público y de la bicicleta

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

Queda comprobado que el PTMACO contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMACO se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Reducida frecuencia del Transporte Público en zonas de baja densidad poblacional, y oportunidad de mejorar los servicios a demanda.
- Tiempos excesivos para el Transporte Público metropolitano.
- Escasa red de paradas del sistema de autobús metropolitano en el municipio de Córdoba.
- Oportunidad de mejora del sistema ferroviario de Cercanías en el ámbito metropolitano, a lo largo del corredor del Valle del Guadalquivir, en el que existen estaciones ferroviarias fuera de uso.
- Mal diseño, falta de conexiones que constituyan una red mallada e insuficiente mantenimiento de las instalaciones para el transporte no mecanizado.



- En cuando a la bicicleta, el área de Córdoba tiene una oferta baja con un número de kilómetros de carriles bici muy bajo, y con discontinuidades.

Entre los principales objetivos y actuaciones propuestas por el PTMACO para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- Facilitar la integración y articulación del territorio y la accesibilidad equivalente de todos los habitantes a la información y el conocimiento, disminuyendo sus necesidades de movilidad.
- Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano, para toda la población del ámbito.
- Mejorar la cobertura de los servicios metropolitanos en el municipio de Córdoba, aumentando el número de paradas de transporte público y coordinando los servicios con el Cercanías y servicios urbanos de autobús.
- Acondicionamiento de las paradas existentes de autobús del ámbito metropolitano, garantizando condiciones óptimas de accesibilidad al peatón y autobuses, mobiliario indicativo e identificable (por seguridad con iluminación, accesibilidad de PMR, etc.) e información disponible al usuario. Esta medida mejorará la demanda y percepción de comodidad, accesibilidad y ergonomía, aspectos más valorados entre las mujeres.
- Mejorar la frecuencia de las líneas de transporte público por carretera, y ampliar los servicios de Cercanías en el eje del Valle del Guadalquivir, con el fin de aumentar el alcance y la eficiencia de los servicios, reduciendo tiempos de viaje, y pasando el Transporte Público a ser una opción mejor considerada para ir a trabajar tanto por hombres como por mujeres.
- Implantar una red de aparcamientos disuasorios y áreas de intercambio que fomenten el uso del transporte público.
- Integración de todo el Transporte Público del ámbito y de nuevos municipios que faciliten los desplazamientos encadenados más realizados por mujeres. La coordinación entre redes de transporte público (autobuses y Cercanías), incrementando la intermodalidad entre servicios incentivará el uso del Transporte público entre mujeres al permitirles mejores opciones de conexión y movilidad.
- Mejora de la accesibilidad a centros de actividad económica, educativos, hospitalarios, etc, más frecuentados por mujeres que por hombres. Regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos y ciudadanas en sus actividades cotidianas, haciendo especial hincapié a la mayor variedad de tareas realizadas por mujeres.
- Unificar los ejes de carril bici existentes en la zona urbana de Córdoba además de las vías ciclistas entre municipios, mejorando también la seguridad, mantenimiento y señalética de las mismas lo que incentivará a las mujeres a aumentar el uso de este modo de transporte.
- Transporte a demanda en aquellas zonas donde la demanda sea demasiado baja. Debe ser solicitado previamente lo que proporciona a las mujeres seguridad y posibilidad de organización.



- Lograr una mayor cohesión social, posibilitando a toda la ciudadanía similares oportunidades de acceso a los servicios, trabajo, estudio y ocio en modos más limpios y respetuosos con el medio ambiente.
- Campañas de información y concienciación para el fomento y la promoción de los viajes en modos no motorizados (peatones y bicicletas). Resaltando el buen clima de la provincia como agente propulsor de los viajes en estos modos y destacando los beneficios del desplazamiento en ellos. Especial énfasis en el género femenino.
- Estudio de actuaciones enfocadas a combatir la vulnerabilidad al cambio climático, en particular de la movilidad a pie, además de garantizar recursos como fuentes de agua, sombras, sistemas de refrigeración, etc.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº.Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo. e- Felipe Arias Palma