

**Análisis de género sobre el  
documento de Avance del  
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y  
ESPACIO PÚBLICO DE  
VITORIA-GASTEIZ  
MOVILIDAD INCLUSIVA PARA UNA CIUDAD  
MÁS IGUALITARIA**

Diciembre 2020



## **AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ**

Centro de Estudios Ambientales



Centro  
de Estudios Ambientales

CEA

Ingurugiro  
Gaietarako Ikastegia

## **EQUIPO REDACTOR**

Gea21, S.L.

Isabela Velázquez Valoria

Marta Román Rivas

Mercedes Llop Pomares

Begoña Pernas Riaño

## Índice

1. Planteamiento y contexto general.....	4
2. Bases y marco conceptual del análisis de género del PMSEP.....	8
2.1 Agendas Urbanas.....	9
2.2 Directrices territoriales y documentos CAPV.....	10
3. Situación de partida.....	14
4. Una movilidad diversa.....	19
5. Temas clave para la movilidad urbana desde la perspectiva de género.....	22
5.1. Diagnóstico.....	23
5.2 Matrices DAFO.....	25
5.3. Marco Estratégico.....	29
6. Propuesta y acciones sinérgicas con un enfoque de género.....	31
7. Ideas y sugerencias que sería positivo incorporar al documento.....	35
7.1 Objetivos estratégicos y acciones concretas.....	36
8. Referencias.....	41

## 1. PLANTEAMIENTO Y CONTEXTO GENERAL

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha desarrollado a partir de su compromiso con la Agenda 21 a partir de 1998, una serie de documentos y actuaciones que son definitorios de un nuevo modelo urbano, con amplio consenso y reconocimiento a escala nacional e internacional. Dentro de este marco, y con relación a la movilidad urbana, los dos procesos que han marcado el cambio hacia una movilidad más sostenible en la ciudad de Vitoria-Gasteiz han sido el **Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible** consensuado con múltiples agentes sociales en la primavera de 2007 y el **Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público** de 2008 que recoge el diagnóstico de la investigación GEO Vitoria Gasteiz, desarrollada previamente.

En desarrollo de esta estrategia urbana, que se ha ido consolidando a lo largo de los doce años transcurridos, se han ido poniendo en marcha sucesivas acciones y se ha realizado una profunda evaluación de los cambios en la ciudad y de la idoneidad de las acciones para conseguir los objetivos enumerados en el Pacto Ciudadano. También se ha puesto al día la participación de la sociedad gasteiztarra a través de la actividad continuada del Elkargune o taller permanente de Movilidad.

En esta legislatura, el equipo municipal presentó una estrategia renovada Vitoria-Gasteiz 2025 que se centra en cinco puntos, entre los que se encuentra en primer plano la movilidad y la conectividad:

- **Ciudad bien conectada: movernos mejor dentro y hacia fuera**, con menciones a objetivos relacionados con el uso de la bicicleta, con la flota limpia de transporte público, a la apuesta por el TAV y el aeropuerto de Foronda y a los avances tecnológicos.

Siendo los otros puntos estratégicos los siguientes:

- Ciudad industrial y logística
- Ciudad 'green' y sostenible
- Ciudad con calidad de vida
- Ciudad que inspira orgullo

De cara a esta estrategia **Vitoria Gasteiz 2025** emprendida en la actual legislatura, una de las piezas clave de definición del modelo revisado de futuro para la ciudad es el **Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2020-2030 (PMSEP V-G II)**, un documento que ha sido analizado y debatido en un proceso participativo abierto a través de las actividades del Elkargune de Movilidad (Foro ciudadano por la Movilidad Sostenible), así como del debate en los diversos ámbitos institucionales. El proceso de mejora del documento a partir de la participación pública está liderado por el Centro de Estudios Ambientales que canaliza la discusión y la participación pública que se viene desarrollando

en la ciudad desde 2006, mediante la organización de múltiples reuniones y continuos espacios de debate centrados en todos los temas relevantes.

En este momento, en paralelo a la redacción y aprobación del PMSEP, formulado en este nuevo documento de Avance, que ha sido presentado en septiembre de 2019 y se encuentra en fase de discusión, presentación de sugerencias y aprobación inicial, la propuesta de nuevo plan de movilidad cuenta ya con un gran número de aportaciones sugerencias y propuestas de mejora recibidas a través de diversos canales.

En este espacio de participación sobre la revisión del nuevo PMSEP, han surgido algunos temas en los que el documento de Avance tendría que profundizar para reflejar las preocupaciones y apuestas del gobierno municipal. De la lectura del documento inicial se reclama un enfoque de los principios y medidas que el documento propone desde una perspectiva de género acorde con los compromisos y retos en los que el Ayuntamiento y demás instituciones vascas se han comprometido.

Los principios del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público vigente (PMSYEP) se basaron, como se ha referido, en los criterios definidos en el Pacto por la Movilidad ciudadano, que contó con el apoyo unánime de todos los grupos políticos. Su aplicación ha logrado dar un vuelco a las formas de moverse y de vivir el espacio común de los y las vitorianas. El grupo motor de este primer proceso participativo se ha mantenido a lo largo de estos años tomando parte tanto en la evaluación como en las nuevas propuestas que ahora se concretan en este nuevo documento. EL PMSEP se revisa pasados más de diez años de la aprobación del primer Plan de Movilidad para adaptarse a los retos de la nueva realidad social, urbanística, económica y de movilidad de Vitoria- Gasteiz y a sus retos de futuro.

El documento de Avance que se viene analizando y debatiendo en los diversos espacios de participación y debate tiene el objetivo de *‘intervenir en el modelo de movilidad con el objetivo de racionalizarlo, de hacerlo más eficiente y de minimizar los impactos ambientales y sociales asociados al mismo’*.

Este documento aborda la planificación de la movilidad de una Vitoria-Gasteiz en proceso de transformación, con importantes diferencias, dentro de seguir siendo una ciudad compacta y contenida, en cuanto a su configuración urbanística y territorial. Aunque los cambios poblacionales no han sido tan importantes y se han producido gradualmente, si lo ha sido la expansión residencial, la creación de nuevos polígonos y la instalación de equipamientos, así como el impacto de los centros comerciales exteriores y de centros atractores de viajes fuera de la ciudad que han afectado a las pautas de vida, trabajo y consumo de la población vitoriana.

Vitoria-Gasteiz ha sido pionera en la articulación de políticas urbanas hacia la sostenibilidad, pero la incorporación transversal de criterios ambientales al planeamiento hasta el momento se ha producido sobre todo en los ámbitos sectoriales más relacionados con el metabolismo urbano, sin llegar a contrarrestar de forma significativa los procesos de ocupación del suelo propiciados por el planeamiento urbano y territorial, que aun se rige por conceptos anteriores a este compromiso con la sostenibilidad. De resultas de ello, con relación a la movilidad coexisten una tendencia a la movilidad activa, la integración de la bicicleta y el renacer del transporte público, con una alta movilidad motorizada.

Así, aunque Vitoria-Gasteiz sigue siendo muy compacta en su conjunto, ya no es aquella ciudad de hace unas décadas donde todos sus equipamientos importantes se ubicaban en el centro. **Hoy la ciudad y su entorno es un área más compleja en cuanto a usos y actividades**, y por lo tanto, en cuanto a los desplazamientos que en ella se producen.

El análisis desde la perspectiva de género debería sumar a estos objetivos genéricos los retos de **trabajar por la igualdad de oportunidades y la equidad**, de promover un **modelo urbano inclusivo y equilibrado**, de atender a temas tan relevantes como **los cuidados**, la inclusión de **la diversidad de modelos de vida** que coexisten en Vitoria-Gasteiz, la economía informal o la creación de comunidad en los entornos afectados por la nueva planificación de movilidad y espacio público.

Ello implica una cooperación con otros servicios de la administración local o regional a cargo de estos objetivos. Para conseguirlos, hay que incorporar nuevas medidas e iniciativas: seguir con un planteamiento similar al desarrollado en periodos anteriores no garantiza el cambio sustancial deseado, que forma parte de los compromisos municipales y autonómicos.

La inclusión de la mujer como sujeto político relevante en las agendas y objetivos institucionales abre la puerta a considerar de forma explícita y coherente toda una serie de temas que habitualmente no forman parte de los documentos técnicos, muy centrados en los conceptos dominantes en la sociedad patriarcal, confiriendo más importancia a los viajes de trabajo, al transporte de mercancías o a los desplazamientos personales que al amplio mundo de los necesarios trabajos de cuidados, los viajes de acompañamiento, las necesidades de los grupos más vulnerables o la inclusión social.

Hablar de género no es sólo hablar de mujeres sino abrir la puerta a ese mundo invisible en el que participan otros grupos también minusvalorados en la percepción social de las anteriores décadas, en que estos temas se consideraban a resolver *intra-muros* o dentro de las familias, con un coste en tiempo y energía desproporcionado para una mayoría de la población, que se hace cargo de estas tareas, englobadas en el amplio concepto de ‘los cuidados’.

La puesta en cuestión de estos planteamientos consolidados a lo largo de décadas permite integrar una necesaria interseccionalidad que, junto con el reconocimiento de la diversidad, ayuda a desvelar que, bajo la aparente neutralidad de las políticas públicas, a menudo se perpetúan políticas inerciales que, no sólo no luchan por la sociedad justa e igualitaria que nuestro tejido social necesita y exige, sino que consolidan patrones y desigualdades difíciles de sacar a la luz, porque están anclados en comportamientos asumidos. Y que, sin embargo, están profundamente alejados del modelo de sociedad acordado en el pacto social reformulado que se declina en las agendas y documentos de planificación urbana y de movilidad vigentes.

Incluir la perspectiva de género en los documentos de planificación urbana como el PMSEP, es, además de una obligación legal<sup>1</sup>, una oportunidad fundamental para contribuir a una ciudad más justa y a una vida urbana más rica. Es, ante todo, el reconocimiento de un

---

1 Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, destacando su artículo 31. O, a nivel europeo, la Gender Equality Strategy 2020-2025 que va a integrar la visión de género en todas las grandes iniciativas europeas del mandato en curso, como el Green Deal.

cambio social que las herramientas públicas del urbanismo y de la planificación de la movilidad deben asumir e incorporar en sus trabajos y en sus soluciones.

Para comprender este cambio histórico, es importante recordar lo que llamamos “la doble vida del género”<sup>2</sup>. Una categoría – la de género- inseparable de un cambio estructural y de un movimiento social que tiene dos dimensiones:

- Por una parte, se trata de dar autoridad y voz a las mujeres, mayoría social que ha sido históricamente tratada como minoría. Una mayoría con visiones del mundo, intereses y necesidades específicas que deben ser escuchados y reconocidos. La planificación urbana y de la movilidad desde un enfoque de género es una política de accesibilidad y redistribución de servicios y espacios como el suelo, la vivienda, el espacio público, pero también el tiempo, la libertad de movimientos, la participación, el empleo, o la autonomía.
- Y al mismo tiempo debe ser una política de reconocimiento, que dé valor a las actividades, la reflexión y las vidas de las mujeres concretas que habitan la ciudad.

Esta doble mirada es básica, pues es necesario al mismo tiempo afianzar el proceso de la igualdad entre hombres y mujeres; y no negar las diferencias sociales y vitales que aún persisten y que hacen más compleja la respuesta a los problemas sociales.

Los movimientos de hombres y mujeres difieren enormemente en sus motivos, duración, encadenamiento y modo de transporte como consecuencia de la división de roles en los cuidados, en el trabajo y en la brecha salarial, además de la mayor proporción de mujeres en las cohortes poblacionales más longevas y del mayor compromiso en general con la salud y el medio ambiente. Esta diferencia se hace patente en el momento en que existen estadísticas y estudios que diferencian la movilidad por sexos, y así se reflejan en la literatura científica existente, por lo que un primer paso necesario es programar la recogida de información y su explotación teniendo en cuenta las posibles diferencias que se van a encontrar entre esos patrones de vida diferenciados aún.

Ni que decir tiene que redistribución y reconocimiento<sup>3</sup> incluyen la diversidad de posiciones sociales. El pensamiento feminista, en sus múltiples debates, recuerda siempre la importancia de analizar otras variables junto al género, tales como la clase social, la edad, el origen nacional o étnico, la diversidad funcional, la opción sexual, etc.

Es relevante analizar que todos y cada uno de sus principios, objetivos y propuestas de acciones concretas se alinean con las necesidades de **una sociedad renovada, con nuevas necesidades y sensibilidades, acorde con los principios de las Agendas urbanas estatal, europea y de Naciones Unidas, que no deja a nadie atrás**: Acorde con este planteamiento, la integración de una perspectiva de género supone un enriquecimiento de este enfoque, aportando elementos más explícitos para garantizar un documento que recoja las mejoras de un planteamiento centrado en todas las personas y sus relaciones superando desigualdades e inequidades desde el punto de vista de la equidad.

---

2 Para una introducción general a la relación entre género y planeamiento, ver “Ciudades igualitarias. Guía Práctica de urbanismo y género”. Ayuntamiento de Madrid, 2016. Gea21

3 Los conceptos de redistribución y reconocimiento han sido desarrollados y explicados por la autora feminista Nancy Fraser en múltiples trabajos.

## **2. BASES Y MARCO CONCEPTUAL DEL ANÁLISIS DE GÉNERO DEL PMSEP**

El análisis que se presenta en este documento se plantea desde un enfoque teórico acorde con la perspectiva de género en la planificación, si bien enfocado a la acción. No se trata de un análisis teórico de la movilidad desde la perspectiva de género en el ámbito municipal, sino de un chequeo y contraste de los documentos elaborados con el objetivo de hacer posible la incorporación de los elementos que garanticen un mayor consenso de toda la población en torno a los objetivos del nuevo PMSEP, integrando las necesidades específicas de las actividades cotidianas menos visibilizadas en los planteamientos técnicos. Se explora la posibilidad de reajustar y completar sus objetivos y medidas, no tanto para evitar impactos sociales indeseados de su futura implantación, sino para impulsar cambios necesarios y buenas prácticas en una sociedad cada vez más compleja y diversa, que necesita de todas las voces y aportaciones para caminar hacia la equidad.

Los análisis de género tienen un largo recorrido en el tiempo desde los primeros impulsos, análisis y propuestas de los grupos activistas feministas hasta la progresiva sistematización de los estudios académicos de género que dan soporte desde la investigación a lo avanzado en las políticas urbanas. En el campo de la movilidad urbana, las experiencias e investigaciones se van consolidando en directrices y criterios que se están concretando en los últimos años en guías y documentos en diferentes ámbitos de gestión. Por otra parte, los marcos de actuación urbana a todos los niveles, desde las agendas urbanas hasta los documentos de planificación a escala local están cada vez más alineados con esta perspectiva social inclusiva que reconoce los aspectos menos atendidos por el campo de conocimiento técnico habitual.

En este caso, el análisis se sitúa en el terreno de la práctica más teoría, o de investigación-acción tal y como se denomina en el entorno de la sociología, desde un planteamiento de bajar al terreno y confrontar los planteamientos teóricos con la aportación de la percepción a pie de calle de las condiciones reales de vida en función de las características de sexo, edad, y demás condiciones de partida de cada grupo de ciudadanas y ciudadanos en el espacio público. Para ello se plantea desde un enfoque crítico teórico que se ha completado, dentro de las condiciones impuestas por la excepcionalidad de la pandemia del COVID 19 a partir de una serie de entrevistas personales y diálogos en foros participativos en línea y en grupos de discusión.

El marco conceptual para definir los objetivos del análisis se basa tanto en las aportaciones y enfoques de las agendas urbanas en curso a nivel internacional, europeo y estatal, como de los documentos propios, que definen las directrices y políticas vigentes en la estructura interinstitucional que rige las políticas públicas de Vitoria-Gasteiz. Este contexto institucional es clave para entender la nueva visión de la ciudad.



## 2.1 Agendas Urbanas

Las agendas urbanas se sitúan, con respecto a los temas de este trabajo, del siguiente modo:

La Agenda 2030 de Naciones Unidas de **Desarrollo Sostenible**, aprobada en 2015 concreta un nuevo marco para la sostenibilidad en el planeta, a través de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El Objetivo 5 hace referencia específicamente a la **igualdad de género**, mientras el 11 se circunscribe al urbanismo (*“hacer que las ciudades sean seguras, inclusivas, resilientes y sostenibles”*), objetivos que se retroalimentan mutuamente. El planteamiento clave, además de hacer frente a los grandes retos mundiales y definir el nuevo marco de desarrollo sostenible para 2030, plantea un compromiso de no excluir a nadie de este proceso. Los ODS han sido ampliamente asumidos por la sociedad europea, y, en concreto, integran conceptos como la dignidad humana, sociedades justas y resilientes o un planeta sano, junto a la estabilidad o economías prósperas. Los ODS se concretan en las prioridades europeas en el capítulo de trabajar por la justicia y la protección de los valores clave europeos. Entre ellos, la cooperación internacional establece la **igualdad de género como una de las áreas prioritarias para mejorar las condiciones de vida de mujeres y niños en todo el mundo**.

La **Nueva Agenda Urbana**, Habitat III, aprobada en Quito en octubre de 2016, que se establece como guía para la planificación y el desarrollo urbano en las próximas dos décadas: El documento aprobado por todos los estados integrados en Naciones Unidas, replantea el desarrollo urbano como motor de desarrollo económico, social y humano, en el marco de la sostenibilidad y sitúa a las personas en el centro de las políticas. En sus 175 párrafos acordados como hoja de ruta para las políticas urbanas aboga por ciudades más compactas, más saludables, más inclusivas, que reaccionen ante el cambio climático y sean capaces de resolver el problema de los asentamientos informales. **La igualdad de género se aborda en el capítulo de lucha contra las desigualdades y en la asunción de la Carta Mundial del Derecho a La Ciudad**. El **espacio público** se reconoce como un tema clave en este documento, relacionado con la movilidad, y el reconocimiento de que esta actividad ocupa actualmente un espacio que debería dedicarse al disfrute, interacción social, participación política y expresión cultural de las personas, promoviendo espacios seguros, accesibles, y amigables.

La **Agenda Urbana Española (AUE)**, aprobada en 2018, que recoge y adapta los anteriores al marco estatal español, profundizando en temas clave desde la realidad actual y aportando una serie de indicadores comunes de referencia. Este manual de buena ciudad presenta un modelo basado en la proximidad de la producción y de los servicios a los ciudadanos, en aras de menores niveles de consumo (energético entre otros) y contaminación, desde un planteamiento inclusivo.

Euskadi ha sido una de las primeras autonomías en recoger el reto de establecer una Agenda Urbana de Euskadi- Bultzatu 2050, aprobada en noviembre de 2019, tras un proceso participativo de un año y medio, contando con actores clave y expertos multidisciplinares e independientes. El objetivo 6.2 se define, siguiendo la formulación de la AUE como **Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad**. Se incluye apoyar la “movilidad del cuidado” asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se puedan

desarrollar en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con un coste asumible.

## 2.2 Directrices territoriales y documentos CAPV

Completando este trabajo realizado para dotar de un marco común, inspirador y transversal a los ayuntamientos y entidades locales, de cara a los retos de la sociedad del siglo XXI, existen otros documentos que también recogen el compromiso de la CAPV con la construcción de una ciudad más justa e igualitaria.

Desde el trabajo completado en Euskadi en los últimos años, se han tomado como referencias más cercanas los siguientes documentos:

Las **Directrices de Ordenación Territorial DOT** en Euskadi aprobadas en 2019, tras un proceso participativo realizado entre 2015 y 2019, plantean un marco territorial en el que se ha integrado la perspectiva de género, a partir del trabajo realizado por la cátedra UNESCO de género.

Entre los puntos que destaca, se encuentra una reflexión sobre la localización de usos en el territorio de modo que, especialmente en el caso de los usos asociados a la vida cotidiana, **se reduzca la necesidad de hacer desplazamientos rodados** y se acorten los tiempos de estas tareas del día a día, en la medida de lo posible.

El documento pone énfasis en trabajar por una ciudad compleja y de proximidad, integrada por barrios bien equipados, seguros, y conectados a través de redes de transporte público con otras partes de la ciudad y del territorio.

Un tercer punto es potenciar los espacios públicos dinámicos y seguros, que sostengan y fomenten su función social, así como su utilización por parte de la ciudadanía. Y garantizar la seguridad en el espacio público.

La seguridad se encuentra junto a los temas de prioridad para las D.O.T recientemente revisadas, que se medirán para determinar el mayor impacto de las acciones: transporte y movilidad (urbana e interurbana); urbanismo de proximidad; equipamientos y espacios públicos para la vida cotidiana (incluyendo los centros y equipamientos comerciales); seguridad; vivienda; medio rural; y gobernanza.

Y define un modelo urbano a promover que cuente con suficiente **densidad y mezcla de usos** para permitir el acceso a pie a los equipamientos cotidianos necesarios y reducir la dependencia de la movilidad en vehículo motorizado privado.

Por último, pone el foco en tener en cuenta, en la planificación y el diseño de los espacios públicos, **las necesidades de las mujeres, de las personas mayores (de ambos sexos), y los niños y niñas**.

Por todo ello, considera que se debe introducir la **perspectiva de género** especialmente en la planificación y gestión del transporte público.

Y promover una '**movilidad de los cuidados**'. Este concepto es básico en esta propuesta de análisis de género y se explicará en los siguientes capítulos. El planteamiento de las DOT se resume en el siguiente enfoque:

*Las personas tienen distintas necesidades y aspiraciones con relación al territorio y al espacio urbano derivadas de los roles de género que asumen en su vida cotidiana. Dos conceptos claves para ello son el de trabajo no remunerado y el de división sexual del trabajo.*

*En movilidad sostenible: los patrones de movilidad de las personas difieren en función de sus roles de género que estadísticamente son asumidos por hombres y mujeres de tal manera que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, hacen viajes por más motivos, encadenan más viajes y tienen menor acceso al vehículo privado; los viajes relacionados con el cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar no son adecuadamente contabilizados por las estadísticas.*

El documento de bases ‘La Evaluación de Impacto en función del género en la planificación territorial y el urbanismo’ EMAKUNDE 2018 (elaborada por Red2Red Consultores). Como complemento a la guía para la elaboración de Informes de impacto en función del género de Emakunde, se analiza la situación diferencial de mujeres y hombres en el ámbito de los transportes y la movilidad con relación a la presencia de mujeres y hombres, acceso a recursos, participación y normas sociales y valores, así como regulación específica en este sector.

El documento de Avance de la ‘Guía explicativa de Evaluación del impacto de Género en los planes de Ordenación Urbana’ EMAKUNDE 2019 (en redacción por la Red Kuorum).

### 2.3. Planes de Igualdad

La tercera línea de trabajo, ampliamente desarrollada en Euskadi son los sucesivos planes de Igualdad que se han ido poniendo en marcha en todas las escalas institucionales: Los planes de igualdad entre mujeres y hombres de la CAPV y de la Diputación de Álava/Araba, o los planes de Igualdad de Vitoria-Gasteiz, que incluyen diagnósticos muy acertados y criterios a tener muy en cuenta en un documento de planificación en su ámbito de actuación.

Actualmente está en vigor el **IV Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres de la Diputación Foral en Álava (2016-20)**. Se han implementado y evaluado sucesivos planes desde 1999, y se han desarrollado estudios-marco con anterioridad: En coherencia con este proceso, el discurso ha evolucionado el discurso incluyendo progresivamente más profundidad en los enfoques de los problemas de la ciudad, de la movilidad y espacio público y de la forma de vida en estos entornos desde la perspectiva de género. Este último documento incluye unas directrices sobre la calidad de vida en los territorios alaveses desde este enfoque de transversalización de los criterios de género.

Los cuatro ejes de este IV Plan son:

- Buen Gobierno,
- Empoderamiento de las mujeres,
- Violencias contra las mujeres y violencias machistas;
- y el eje IV titulado: ‘Una nueva cultura y organización de los cuidados’,

En el municipio de Vitoria-Gasteiz, en relación con este tema, se está desarrollando por el Servicio de Igualdad el **IV Plan para la Igualdad de Género 2018-2021 HARA!**, una hoja de

ruta que marca la actuación municipal en materia de género, con un enfoque estratégico, transformador e inclusivo, acorde a los retos emergentes en materia de igualdad, elaborado por Ibain Consultoras. Igualdad está impulsando iniciativas, en colaboración con otros departamentos para impulsar y coordinar las acciones y programas del Plan de Igualdad, en diálogo y colaboración con las otras áreas y agentes implicados. En los últimos años, Igualdad ha impulsado en Vitoria-Gasteiz procesos de trabajo transversales, interdepartamentales y participativos.

Entre las cuatro líneas estratégicas y de programación, sitúa en primer lugar **La igualdad en el Modelo de Gobierno municipal** (línea 1) que debe concretar el compromiso político con la igualdad y avanzar en la integración del enfoque de género en las planificaciones estratégicas, así como promover espacios de participación.

La línea 2 se centra en la **Economía Feminista de los Cuidados**, que matiza, a su vez en los siguientes puntos:

- De la **visibilidad de los trabajos de cuidados** y de la generación de otro imaginario social donde los cuidados se resignifiquen y tengan valor.
- De la **redistribución de los trabajos de cuidado**, a partir del reconocimiento, resignificación y valoración de estos.
- De la **corresponsabilidad de la multiplicidad de agentes que intervienen en los cuidados** (instituciones, mercado, sociedad, personas) para que su provisión sea compartida, más equitativa, responsable y se faciliten las vías necesarias para lograrlo.

Estas dos líneas clave abren la posibilidad de que el desarrollo del PMSEP integre entre sus acciones y líneas de trabajo propuestas que aborden estos dos retos:

- El compromiso municipal con impregnar de igualdad y equidad todas las políticas municipales y
- La integración de las ‘otras movilidades’ menos atendidas en el proceso de implantación real de las medidas del PMSEP.

La experiencia en generar procesos interdepartamentales transversales ofrece una oportunidad de trabajo conjunto, que aporte el conocimiento experto en el planteamiento de este enfoque a futuro.

El Plan Hara! incluye la elaboración de un diagnóstico de la ciudad de los cuidados en Vitoria Gasteiz que resultaría muy interesante para enmarcar y completar las acciones del PMSEP de cara a planificar también la ‘movilidad de los cuidados’, del mismo modo que se considera la ‘movilidad al trabajo’ o ‘la movilidad escolar’. Este estudio, inicialmente programado para 2019, se ha reemplazado en este momento por un análisis del empleo en hogares en curso, pero se retomará en un futuro, según la información del servicio de Igualdad, ofreciendo una oportunidad de integrar los temas de movilidad y de crear sinergias para la comprensión del complejo universo de los cuidados y su crisis estructural, que se considera uno de los temas críticos de la sociedad actual.

## 2.4 Otros documentos

Específicamente para la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se ha tenido en cuenta el conocimiento previo sobre el funcionamiento de la ciudad a través de los documentos previos elaborados por este mismo equipo de Gea21 como son:

- el documento del proceso participativo con enfoque de género para elaborar el Diagnóstico de Seguridad urbana en Vitoria de 2011 (en colaboración con la Red Kuorum),
- los documentos de participación en movilidad y en planeamiento urbano, tanto en el Pacto de la Movilidad como en los procesos de evaluación del primer PMSEP,
- el diagnóstico de sostenibilidad integral ambiental y social 'GEO-Vitoria Gasteiz' (2005)
- o el marco del documento Urbanismo inclusivo, elaborado por el Gobierno vasco (2012).

Otros análisis más recientes aportan una mayor claridad sobre la situación de las mujeres en el municipio, como el estudio realizado desde el Ayuntamiento sobre la 'Feminización de la Pobreza en Vitoria-Gasteiz. El impacto de la crisis 2007-2015 en las mujeres' que ayudará a entender la situación que se puede generar en esta nueva crisis, esta vez desencadenada por el impacto de la lucha contra la pandemia COVID-19. En este estudio de nuevo se verifica que la disimetría en la responsabilidad de los cuidados es una de las razones fundamentales que impide a las mujeres acceder a los mismos niveles de renta y riqueza, al derecho al tiempo libre, al ocio y, por tanto, al desarrollo personal y colectivo respecto al resto de la población.

El estudio realizado por Lucía Gutierrez Gamecho en 2019, como trabajo Fin de Máster en el DUYOT, ETS de Arquitectura de la UPM sobre 'Análisis de la movilidad de Vitoria-Gasteiz (España): hombres y mujeres con hijos menores de seis años' aporta información y conclusiones específicas interesantes sobre este problema de movilidad específico.

Por último, las dos últimas encuestas de movilidad en la CAPV(2016) y en el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2019) aportan información relevante para verificar las hipótesis de situación diferencial de la movilidad de mujeres y hombres en estos ámbitos territoriales.

Ambas se han formulado desde la segmentación de datos por sexo y edad, lo que ha permitido una explotación de datos por género y generación que fundamenta las acciones a integrar en el desarrollo del PMSEP desde la perspectiva de género. Los cambios relacionados con la nueva situación COVID 19, que configuran una realidad completamente diferente, seguramente van a exigir que las acciones del PMSEP y su programación de rediseñen en función del nuevo marco, pero los datos de partida dibujan una situación diferencial difícil de cambiar en cuanto a culturas y responsabilidades y que se debe considerar, incluso como base de las nuevas pautas de la vida cotidiana.

### 3. SITUACIÓN DE PARTIDA

Partiendo de la definición de movilidad como el movimiento de personas de un lugar a otro en la vida cotidiana, es evidente que han de tenerse en cuenta las características sociodemográficas para analizar una determinada movilidad. El género es a priori, un factor diferenciador determinante, dentro de que no puede entenderse como un conjunto de comportamientos uniformes

Las diferencias entre la movilidad de hombres y mujeres se hacen patentes en las encuestas mencionadas: En Euskadi, la mayoría de **los viajes de las mujeres** en días laborables, según la Encuesta de Movilidad de la CAE (2016), son dentro del ámbito urbano (71,8%), y, en su mayoría, a pie (52,0%), modo en que los desplazamientos de las mujeres suman diez puntos porcentuales en este modo más que los hombres (42,1%). En cuanto al Transporte Público las mujeres lo utilizan en un 8,3% de los viajes urbanos e interurbanos, más del doble del 3,8% que corresponde a viajes masculinos, y un 7,1% en ferrocarril muy por encima del 4,4% de los hombres

En Vitoria-Gasteiz, según la Encuesta de Movilidad de 2019 EMVG19 (Ikertalde 2019) el 52% de los 712.681 desplazamientos analizados son realizados por mujeres. Los motivos de desplazamientos principales son ocio, deporte o paseo por un lado y motivos laborales por otro. La metodología de encuesta asocia un 47% de estos viajes al motivo de volver a la propia residencia. Con el reajuste de eliminar estos viajes de vuelta, la distribución de viajes por motivo es de un 28% para ir a trabajar y un 11% para ir a estudiar, sumando casi un 40%. Entre el resto de motivos que cubren el 61% de los viajes, ocio/cultura/paseos/deporte se mantienen con un 28% (cantidad similar a los viajes laborales), un 12% para compras, un 10% de acompañamiento con menos del 5%.

Se hace patente en esta encuesta de 2019, **el peso relativo de todos estos viajes que se asocian a la movilidad de los cuidados o de la salud activa**, incluso en cifras no segregadas por sexo. La movilidad del trabajo (la de estudios también tiene un componente fuerte de acompañamiento en las edades de 6 a 10 años) es una parte sólo de la compleja movilidad de los y las vitorianas. Con el descenso de los viajes laborales y de estudios que ha provocado la situación pandémica, el peso de los viajes asociados a la movilidad de los cuidados y acompañamientos va a tener una importancia aun mayor, dependiendo de la consolidación en mayor o menor grado del teletrabajo, la tele-educación o la teleasistencia.

Destaca en esta encuesta **el caminar como modo de desplazamiento prioritario** de Vitoria-Gasteiz (55% de las 748.888 etapas analizadas, siendo el uso del coche como conductor/a el elegido en el 22% de las etapas, la bicicleta en el 8%, el transporte público en el 5% y el tranvía en un 3%.

La mayoría de las etapas en estos modos principales se sitúan en el entorno de los 15' lo que permite plantear la movilidad de esta ciudad como experiencia en línea con el modelo de ciudad de los 15' actualmente en amplio debate, como modelo deseado en otros entornos urbanos como París y otras ciudades europeas. No es de extrañar esta primacía del modo a pie en una ciudad llana en que la mayoría de la población se concentra en un radio de 3 km, gracias a un alto grado de compacidad mantenida a lo largo de su historia, y sólo parcialmente quebrada por las recientes extensiones de los nuevos barrios residenciales (Barberán y Monzón, 2016).

El Avance del PMSEP parte de una valoración muy positiva de los logros en conseguir una movilidad más sostenible en términos generales a partir del resultado de la encuesta de 2006 y de la encuesta de 2014. En el reparto modal de 2006, el balance de trayectos en transporte privado frente a transporte público era de 206.613 frente a 44.576 itinerarios de transporte público.

En la encuesta de 2019 el número de viajes en coche y moto suman 210.772,5 y los desplazamientos en transporte público ascienden a 65.247,6. Si se entra en detalle, considerando los viajes de mujeres y hombres, destacan las diferencias en el uso del transporte público, en el que los viajes de mujeres duplican a los masculinos, y los viajes a pie, en que, de los 364.755,9 viajes contabilizados (teniendo en cuenta que viajes cortos de menos de 5 minutos y distancias cortas no se consideran en esta encuesta), las mujeres realizan 211.816 viajes. Es decir, se producen más viajes a pie por parte de mujeres que el total de viajes en vehículo privado (de hombres y mujeres).

Tabla 1: Reparto modal de los desplazamientos

	Hombre	Mujer	TOTAL
A pie	152.939	211.816	364.755,9
Coche, moto	123.611	87.161	210.772,5
Transporte público	21.694	43.553	65.247,6
Bicicleta	34.261	25.059	59.320,1
Otros	8.867	3.898	12.764,7
<b>SUMA</b>	<b>341.372,5</b>	<b>371.488,2</b>	<b>712.860,7</b>

Fuente: Explotación de la encuesta domiciliaria EMVG 2019

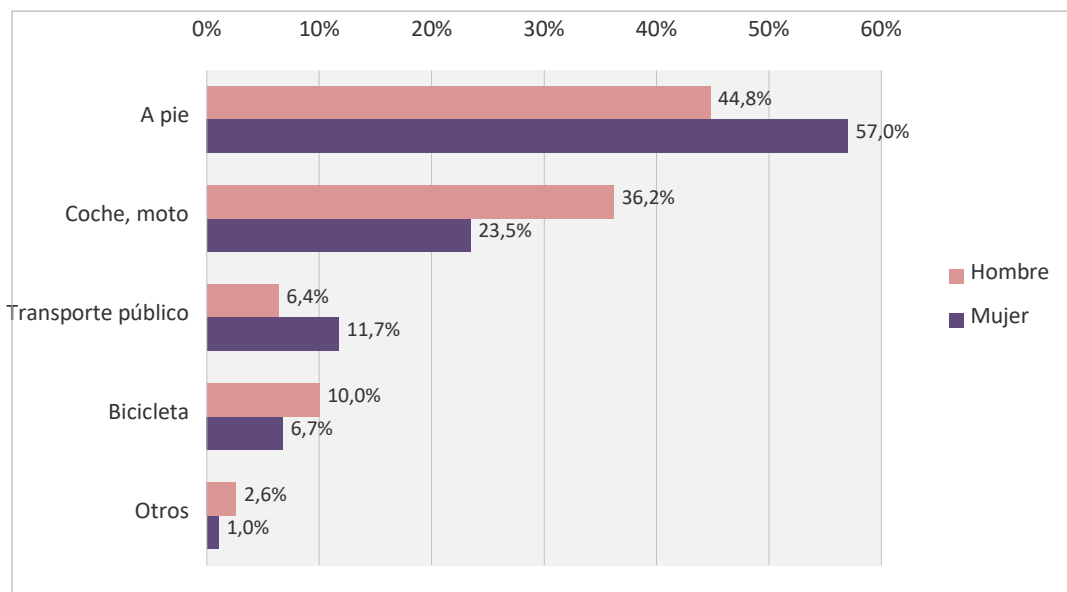
De los 712.860,7 viajes analizados, el 37% están realizados por los grupos de edades comprendidas entre 30 y 49 años, un 24% más entre 49 y 64 años. Un 19% son desplazamientos de 10 a 30 años, y un 21% de mayores de 64 años. Los viajes de menores de 10 años no están considerados en este estudio.

Este perfil de mujeres que se desplazan a pie y en transporte público prioritariamente se confirma en las diferencias en porcentajes en el reparto modal con una claramente mayor proporción de viajes a pie o en transporte público (57% y 11,7%, respectivamente, frente al 44,8% y 6,4% de los hombres).

Mientras que el uso del coche y la bicicleta cuenta con una proporción mayor de usuarios varones (36,2% y 10%, respectivamente, frente al 23,5% y 6,7% de las mujeres) (gea21, 2020).

Las diferencias se mantienen incluso cuando se incluyen los viajes cortos de menos de 5', que esta encuesta se declina contabilizar, con una mayor peso aún del caminar como modo predominante.

Tabla 2: Reparto modal de los desplazamientos



Fuente: Explotación de la encuesta domiciliaria EMVG 2019

Por tanto, se corrobora la situación de partida de este PMSEP, con el aumento claro de viajes a pie (de 49,9% a 51%, en bicicleta de 3,3% a 8% y en transporte público de 7,9% a 9%, frente a la reducción en proporción de los viajes en vehículo privado motorizado de un 36,6% a un 30%) .

Se hace patente en esta encuesta de 2019, el peso relativo de todos estos viajes que se asocian a la movilidad de los cuidados o de la salud activa, incluso en cifras no segregadas por sexo. La movilidad del trabajo (la de estudios también tiene un componente fuerte de acompañamiento en las edades de 6 a 10 años) es una parte sólo de la compleja movilidad de los vitorianos.

Estos datos justifican el foco de los análisis de impacto de género en estos dos grupos (**modos activos y transporte público**) así como en el gran **reto de la multimodalidad**, que, si se resuelve de modo eficiente, permite cubrir las tareas diversas que corresponden a la vida cotidiana incluyendo responsabilidades de cuidado. El PMSEP considera estos temas de intermodalidad y prioridad de modos activos como aspectos centrales de su propuesta, pero conviene profundizar y hacer explícitas estas diferencias en los modos de vida asociados a los patrones de vida existentes actualmente.

Además, una mayor participación de las mujeres, en nuestra experiencia, recoge las necesidades de transporte y movilidad de otros grupos de edad que no están suficientemente reflejados en las encuestas, por lo que se pueden considerar informadoras privilegiadas especialmente en todos aquellos movimientos que no corresponden sólo a tareas laborales, sino por compras, servicios y tareas de acompañamiento asociadas a los cuidados.

La combinación de viajes presenta patrones muy diferentes entre hombres y mujeres, asociados a culturas vitales y reparto de responsabilidades que, estando en cuestión y en evolución en estos momentos, permanecen en los hábitos cotidianos y en el reparto del tiempo, como apuntan las encuestas. La **multimodalidad** asociada a los viajes multitareas femeninos es complicada y merece un estudio en detalle. A menudo es la causa de optar,



cuando es posible económicamente, por el uso del coche privado como aparece en algunos estudios, por ejemplo, sobre los modos activos o el camino escolar a pie o en bici. Podría asociarse esta movilidad multi-etapas a la **'movilidad de los cuidados'** que se formula en el IV Plan Foral de Igualdad o en el Plan de Igualdad Hara! De Vitoria- Gasteiz.

Por otra parte, aunque se tiende lentamente al equilibrio, las mujeres en el ámbito familiar tienen aún menor acceso al vehículo privado que los hombres, en parte a causa de la brecha salarial y la consecuente mayor importancia económica del trabajo del padre en hogares convencionales. El carné de conducir también es más universal en el caso de los hombres, por lo que las mujeres se desplazan más como pasajeras que como conductoras, si bien los porcentajes van confluyendo, de manera más lenta en su conjunto que la percepción que se tiene de ello. En la última encuesta de movilidad de Vitoria-Gasteiz, el 44% de las mujeres declaran no tener carnet de conducir coche, frente al 25,3 de los hombres (con la salvedad de que la encuesta incluye a niños desde los 6 años).

El mayor uso de movilidad activa y sostenible, la opción por recorridos de proximidad y la mayor proporción de viajes fuera de las horas punta, presentan al colectivo femenino y sus hábitos como un paso más avanzado en un modelo de movilidad urbana sostenible. Los hombres en la CAPV se desplazan en vehículo privado (60,6%) tres veces más que andando (20,2%). Las mujeres hacen **un tercio de sus desplazamientos a pie** y un tercio en vehículo privado.

Como ejemplo, a partir de datos similares en la ciudad sueca de Umea realizaron campañas de sensibilización y marketing de la movilidad sostenible partiendo de la base de que los objetivos ya estaban conseguidos en la población femenina y el público objetivo era el masculino.

En cuanto a la satisfacción que ofrecen las diversas opciones, las mujeres son mucho **más sensibles a la situación de seguridad** o inseguridad percibida o real en todos los aspectos, las condiciones de accesibilidad y también sufren más la falta de fiabilidad de horarios y frecuencias del transporte público de lo largo de todo el día, no sólo en horas punta, por el impacto en la compleja organización de los cuidados y un tiempo siempre escaso para atender las múltiples tareas.

En cualquier caso, la movilidad de hombres y mujeres no responde a la simplificación de estos datos estadísticos. Muchos factores como la edad, la maternidad, la crianza, el envejecimiento, los grados de discapacidad, la inclusión, el lugar de residencia o el nivel de renta añaden información sobre los patrones de desplazamiento al analizar desde el género, desde la generación o desde el punto de vista de las personas, resumiendo, las propuestas más técnicas de un plan de organización y acción para mejorar la movilidad y el espacio público de Vitoria- Gasteiz.

Pese a esta complejidad, el modelo de medición de la movilidad ha sido, paradójicamente, el de los hombres cuya pauta de desplazamiento es mayoritariamente lineal, mientras que la movilidad de las mujeres es reticular, encadenando una mayor diversidad de actividades y destinos a lo largo del día. El problema es que los estudios y las políticas de transporte consideran que los patrones de movilidad masculina son la *"norma"* y el resto excepciones. Esta cuestión, tal como expresa Constanza Tobío, *"no sólo contribuye a la percepción de lo femenino como excepción o residuo de lo masculino, sino que, además, constituye un obstáculo epistemológico para entender la lógica global de los comportamientos de las mujeres"*.

El transporte, como herramienta esencial para la articulación social y territorial, puede fomentar intercambios, relaciones y acceso a bienes y servicios, o, por el contrario, su carencia o inadecuación, puede crear barreras o desigualdades. Por eso, es importante que, en el prisma del análisis del transporte en función del género, se tenga en cuenta que esa falta de atención a la demanda específica de las mujeres ha podido suponer que muchos viajes que se hubiese necesitado o deseado realizar, no se hayan siquiera emprendido.

No hay que olvidar tampoco que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible PMSEP, tal y como viene definido en las Guías europeas para su realización, es fundamentalmente el resultado de un proceso de participación pública en el que el potencial de las mujeres para mejorar las condiciones de la movilidad urbana en cuestiones clave tiene una enorme importancia en un mundo complejo y cambiante.

Participación que también viene determinada por los tiempos escasos de aquellas informantes más interesantes de cara a profundizar en las diferentes maneras de moverse por la ciudad y acceder a servicios, trabajos y equipamientos. Por tanto, es necesario hacer un esfuerzo suplementario para incorporar estos contenidos a los espacios de diálogo que se pongan en marcha.

## 4. UNA MOVILIDAD DIVERSA

Partiendo de estos datos diferenciados, a partir de las diversas encuestas revisadas, se especifican las principales diferencias que se pueden detectar entre la movilidad de mujeres y hombres en. Unos apuntes sobre las principales brechas se encuentran en los siguientes temas:

### A) Por tipo de viajes:

**La desigualdad en la frecuencia del tipo de viajes que hacen mujeres y hombres,** empieza a estar muy estudiada gracias a los datos segregados que facilitan las últimas encuestas tanto a nivel regional como en Vitoria-Gasteiz. La disimetría es patente en los siguientes datos, que seguramente habrá que corregir a la luz del impacto de las nuevas pautas de teletrabajo que van a empezar a consolidarse en los próximos meses.

Como muestra, estos datos que podrían integrarse en el diagnóstico del PMSEP para explicar esta situación de partida:

- Viajes por motivos profesionales o laborales: el 22,1% del total de desplazamientos de las mujeres frente al 30,6 % de los desplazamientos de los hombres.
- Viajes de acompañamiento: suponen para las mujeres el 12,3 de los desplazamientos, duplicando el 6,6% de los hombres, en el mismo rango que los datos de La CAPV, mostrando la importancia de los ‘movilidad de los cuidados’ que comentamos.
- Compras domésticas: Suponen un 14,6 de los viajes de las mujeres y un 8.8% de los viajes masculinos. En otros motivos como gestiones, estudios, asuntos de trabajo, etc.. las cifras están más equilibradas El número de desplazamientos por estudios es similar entre mujeres y hombres (13,3% frente al 13,7%). Y las mujeres, seguramente en función de su mayor longevidad, junto con el papel de acompañantes de personas dependientes, realizan más visitas a los centros de salud: 3,3% frente al 2,7% en los hombres.
- Datos de seguridad percibida y real: En la CAPV, el 19,7% de las mujeres afirman sentirse “nada seguras” andando en solitario por la noche en la zona en la que viven frente al 3,8% de los hombres que experimentan la misma sensación. El doble de hombres que de mujeres se sienten muy seguros (47,9% frente al 23,6%) en las mismas circunstancias descritas anteriormente. Cuando atendemos a las personas que afirman no salir solas por la noche, la brecha es más significativa: el 50,7% de las mujeres así lo señalan frente al 20,6% de los hombres.

### B) Por modo de viaje:

Como se ha comentado anteriormente, el modo a pie y el transporte público son los dos modos en que las mujeres realizan la mayoría de sus viajes

Unas infraestructuras viarias basadas en el uso predominante del vehículo privado facilitan los itinerarios para aquellas personas que lo utilizan como principal medio de transporte, a la vez que excluye a aquellas sin acceso a él, bien por escasez de recursos económicos, bien por falta de tiempo en unas vidas complejas y saturadas de responsabilidades.

Limitado el acceso en muchos casos a depender del uso del vehículo, las mujeres pueden ver restringidas sus posibilidades de acceso a múltiples servicios cuando las distancias a su domicilio o la incompatibilidad horaria les impidan el acceso mediante transporte público, sobre todo en el caso de hábitats dispersos o rurales. Esta indicación se refleja en las directrices de género que las DOT del País Vasco han integrado en su texto, como resultado de la ponencia de género.

El uso de la bicicleta es aún sensiblemente menor por las mujeres que por los hombres, un 47% frente al 53% de los usuarios masculinos en Vitoria- Gasteiz, reduciendo cada vez más la diferencia. Diferencia que se agranda en los usos deportivos o de ocio, frente al uso cotidiano de la bicicleta como modo de transporte. Sólo un 22% no sabe montar en bicicleta según la última encuesta de Vitoria-Gasteiz (2019).

Es importante destacar que el modelo de comportamiento más sostenible femenino se puede ir al traste si la planificación no lo acompaña y premia. La motorización de las jóvenes muestra esa tendencia que va equiparándose a los varones de su misma edad.

El coche privado se ve como una tabla de salvación para la vida complicada en los momentos de crianza o cuidados, viniendo a ser una muestra de que la incapacidad de las actuales estructuras de la ciudad para hacer fácil y agradable la conciliación.

### **C) Por uso del tiempo**

El tiempo que las mujeres dedican a algunas de las tareas domésticas sigue siendo claramente superior al dedicado por los hombres. Y la dedicación de las mujeres al cuidado de personas dependientes también es bastante superior al dedicado por los hombres. Es una de las razones para demandar una consideración, redistribución y apoyo a los cuidados, que aparece en las directrices tanto de la Diputación de Álava como del municipio de Vitoria-Gasteiz.

Esta dedicación mayor a ciertas actividades relacionadas con la vida doméstica y familiar en comparación con los hombres (compras, cuidado de personas dependientes y/o tareas domésticas), sumado al tiempo dedicado a su vida profesional hace que para las mujeres y para todas las personas que tienen que conciliar, la gestión del tiempo sea una herramienta fundamental para lograr este objetivo de equilibrar su vida laboral, con la familiar y personal.

Una estrategia en la que se reduzca la distancia, el tiempo, la velocidad y la cantidad de desplazamientos motorizados necesarios facilitaría todos los objetivos de una perspectiva de género. Una estrategia en la que se priorice la seguridad centrada en los modos activos respondería a las necesidades de estos grupos mayoritarios de población. Ambos conceptos se destacan en las conclusiones de los debates participativos que se han desarrollado en paralelo a la redacción de este documento.

Hay que destacar las conclusiones del análisis realizado sobre los datos de la encuesta de movilidad de 2014 sobre las diferencias añadidas, sobre la movilidad de las mujeres y también de los hombres, por *' la existencia de hijos menores modifica los patrones de viaje de sus progenitores, siendo las mujeres quienes mayoritariamente asumen una carga extra de transporte y produciéndose una movilidad aún mas desigual en el número de viajes, los motivos de los desplazamientos y los modos de transporte utilizados, con segmentación entre las zonas céntricas y las más nuevas y alejadas del centro de la ciudad. (Gutiérrez Gamecho, Lucía, 2019)*

En conclusión, citando a Rosenbloom (2004) que se anota en el anterior estudio, sobre su análisis de los viajes diarios de los estadounidenses, afirma que, frente a los hombres, las mujeres: realizan más viajes a lo largo del día, recorren menos distancia, disponen en menor medida de carnet de conducir, se desplazan más haciendo de chóferes – para transportar niños o para llevar a otras personas dependientes a citas médicas – y realizan más viajes encadenados. Habría que añadir los acompañamientos en transporte colectivo o andando / en bicicleta y el mayor uso del transporte público en las ciudades europeas. (Maffii y otras – CE- 2014).

## 5. TEMAS CLAVE PARA LA MOVILIDAD URBANA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Este documento tiene como objetivo sugerir temas y aportaciones al documento de Avance del PMSEP 2020-2030 de cara a hacer factible la integración del enfoque desde la perspectiva de género en el documento definitivo. En este capítulo y en los siguientes se proponen aportaciones concretas para, apoyando los objetivos del nuevo PMSEP desde su propio planteamiento, aportar temas y propuestas que pudieran dar lugar a un desarrollo más consciente del futuro PMSEP con relación a estos objetivos de igualdad que forman parte de las políticas municipales y autonómicas.

El PMSEP parte de un diagnóstico de la situación actual, a partir de los abundantes estudios sobre movilidad existentes y de las encuestas de 2006 y 2014. El enfoque del documento se basa en los principios del Pacto Ciudadano por la Movilidad y, de forma más general, en los acuerdos de alineamiento con la sostenibilidad que se concretaron en la Agenda21 y sus sucesivos planes de acción ambiental. Hay que destacar que Vitoria- Gasteiz ha sido pionera en asumir este compromiso con la sostenibilidad urbana desde la puesta en marcha de la primera Agenda 21 y la firma de la Carta de Aalborg.

Existe una sinergia con los pasos avanzados con relación al modelo de ciudad que debe definir el Avance del PGOU en curso, coincidente en tiempo de planificación y participación con este proceso de planificación de la Movilidad.

El documento recoge los resultados de la evaluación que se ha venido realizando en los últimos años sobre el cambio importante en la forma de moverse en esta ciudad: cambio que asume el reto de mantener la funcionalidad urbana en una ciudad que ha sufrido una transformación importante, pasando de ser una ciudad concentrada, compacta y accesible a pie en su mayoría, a la ciudad extendida tras la construcción de los nuevos desarrollos. Y asume los grandes proyectos que se plantean desde la compleja trama institucional que rige y planifica este territorio.

El documento de Avance del PMSEP no incluye de forma explícita los objetivos de su estrategia con respecto a los temas relevantes para el enfoque de género explicados anteriormente, si bien, de forma implícita, muchas de las acciones que componen su propuesta serían coherentes con un planteamiento que recogiera la formulación del Plan Hara!: **Concretar el compromiso político del gobierno municipal con la igualdad de género.**

Sería interesante que, en cada uno de los capítulos se integrasen estos temas, completando el diagnóstico, el análisis DAFO, el análisis por modos con una información segregada sobre las personas que se desplazan en esos modos. Ayudaría a entender mejor las acciones y a proponer o a segmentar temas como el enfoque de la gestión de la movilidad en el periodo del Plan.

Evidentemente, hay otros factores que sobrepasan el ámbito de un PMUS y deberían considerarse en el diseño de modelo de ciudad que sería objeto del PGOU en redacción. La vinculación de los objetivos de este Plan de Movilidad con el proceso de planificación

reglada que está desarrollando la ciudad es fundamental para que se puedan conseguir los objetivos deseados

Algunas sugerencias que se pueden incluir en este reconocimiento de la perspectiva de género en el documento serían las siguientes, con respecto a los tres primeros capítulos del documento:

## 5.1. Diagnóstico

El diagnóstico de la situación actual, incluyendo la recogida de datos, el análisis de la información y la revisión de las pautas de movilidad en los barrios de la ciudad no incluye el análisis de los datos segregados por sexo o edad, que, de hecho, están recogidos tanto en los documentos de medición y seguimiento de la CAPV como en las encuestas de movilidad municipales.

Un análisis similar al que se propone en los anteriores capítulos ayudaría a entender con más profundidad los problemas de la movilidad vitoriana y los retos de futuro. En el análisis de la influencia de grandes atractores en la movilidad de la ciudad, la importancia de temas como el consumo, el trabajo, la vida activa y saludable, la conciliación o los cuidados vuelven a ser enfoques relevantes para entender los movimientos motorizados o favorecer los activos.

Se recomienda la utilización de las Guías recientemente publicadas: Guía para la elaboración de PMUS de la CE (Rupprecht, 2019) y Guía Temática sobre la Equidad de Género y los Grupos Vulnerables en los PMUS (ICLEI, 2020) para definir metodologías e incorporar protocolos de referencia en el desarrollo de este PMSEP.

Un segundo tema surge con fuerza de la reflexión colectiva a través de las 30 entrevistas y sesiones de participación y formación con técnicos locales y agentes clave que se ha llevado a cabo en paralelo al análisis de género del Avance del PGOU, es el desequilibrio entre diversas zonas de Vitoria-Gasteiz: en el diagnóstico del PMSEP se avanzan algunos datos de tendencia de los diferentes barrios según la metodología de demografía + actividad económica utilizada por los autores del documento de Avance.

A través de las entrevistas realizadas, se ha tenido conocimiento de los análisis más detallados y sistémicos (que se están realizando por parte de Ensanche XXI) especialmente para los barrios más vulnerables o problemáticos, para los nuevos desarrollos con una problemática propia y para las entidades locales menores.

Especialmente los temas de accesibilidad, seguridad o facilidad para desplazarse en modos activos, o el acceso a trabajo y equipamientos junto a la organización de la logística urbana necesitarían de planteamientos específicos en esas zonas urbanas.

Dentro de las buenas condiciones generales que se atribuyen a una urbanización modélica de Vitoria-Gasteiz frente a otras ciudades españolas, las condiciones de accesibilidad sufren en los barrios más antiguos de planteamientos alejados de la accesibilidad universal para resolver las zonas con mayores desniveles y topografías más complicadas.

En cuanto a las conclusiones generales del diagnóstico, integrando las conclusiones de la encuesta de 2019:

- Se corrobora la importancia y primacía del modo a pie (más del 51% de los desplazamientos en la EMVG 2019, descendiendo respecto a las encuestas de 2011 y 2014). El peso de las mujeres en este modo es muy importante, con más del 57% de los desplazamientos diarios a pie.
- El despegue de la bicicleta como modo habitual de desplazamiento se consolida con el incremento del 3,3% al 8% en la reciente encuesta, moderando el máximo de un 12.3% en 2014. La movilidad ciclista pasa por delante de la movilidad rodada como pasajero. Una cuarta parte de los ciclistas potenciales usa la bicicleta para desplazarse al trabajo habitualmente (14%) o esporádicamente (12%).
- El coche como conductor se reduce hasta el 22% (más un 5% adicional como pasajeros). El total de coches y motos en el cuadro de reparto modal suma un 30% de los desplazamientos. El objetivo de reducir en un 10% el tráfico que se define en el plan 'Vitoria Ciudad neutra en carbono escenario 2020-2050' de transformar la estructura y la movilidad para que los viajes en vehículos privados disminuyan hasta el 10% de los viajes en el núcleo urbano está lejos de conseguirse.
- El transporte público, sumando autobús urbano y tranvía suma un 8% de los trayectos, similar al número de trayectos en bicicleta. Si bien, el incremento en el reparto modal es limitado, lo cierto es que se ha pasado de 44.762 viajes en 2006 a 65.247, más de veinte mil viajes más en 2019- Es el modo más empleado para trayectos más largos en tiempo y distancia.

El número de desplazamientos en la EMVG 2019 se cifra en 712.861, que suponen un incremento de la movilidad respecto a la encuesta de 2006, pero un descenso respecto a 2014.

Desde la perspectiva de género, es relevante destacar que es necesario continuar con medidas de apoyo a la movilidad activa. En el documento se destaca la rica red de plazas y espacios de estancia que se cifra en un 64% del espacio público existente.

Pero también se reconoce que la red principal se destina al tráfico. No se trata tanto de ampliar superficies de uso, sino de dar prioridad a los itinerarios para modos activos frente a la circulación rodada en la estructura viaria de la ciudad y las conexiones con las zonas rurales del municipio.

Partiendo de los datos de reparto modal de la citada encuesta, las diferencias de 12,2 puntos porcentuales en la marcha a pie, de 12,7 en el uso de coches y motos o de 5,3 en el transporte público revelan unas pautas muy diferenciadas a la hora de moverse que deberían ser tenidas en cuenta en la planificación.

El diagnóstico destaca como temas a incorporar a la nueva planificación la distribución urbana de mercancías, la movilidad a los polígonos industriales y a movilidad escolar, temas diana de la revisión participada del primer PMSEP en 2016.

El planteamiento de la movilidad escolar se enfoca desde las situaciones de peligro y los problemas detectados en el 'Plan de Actuación de entradas y salidas de colegios', sin



entrar a valorar los planteamientos más generales de autonomía y sostenibilidad de la movilidad infantil, e incidencia en la movilidad de los cuidados.

El análisis de otras circunstancias que hayan podido afectar a la movilidad se circunscribe al nuevo intercambiador de Euskaltzaindía, que alberga la estación de autobuses y aparcamientos de coches y bicicletas y el impacto de los centros atractores del Campo de fútbol de Mendizorrotza, El Boulevard o el edificio de consultas externas de Txagorritxu.

## 5.2 Matrices DAFO

Las matrices DAFO se construyen a partir de una aproximación neutra que no entra en detalle en ninguno de los temas transversales mencionados anteriormente. Partiendo de los mismos aspectos considerados para establecer las correspondientes matrices DAFO (Debilidad-Amenazas-Fortalezas-Oportunidades) en el ámbito de la movilidad de Vitoria-Gasteiz se aportan algunos temas que sería importante integrar en este análisis:

- **Elementos transversales:**

Muy centrados en la evolución de la movilidad y de los propios instrumentos operativos, no se consideran en este análisis los cambios sociales, ni la complejidad de la sociedad ni aspectos tendenciales como el envejecimiento de parte de la población, el teletrabajo, la crisis de los cuidados u otras tendencias emergentes.

Se especifican las debilidades asociadas a los nuevos desarrollos, con un modelo que aún a baja densidad y poca complejidad de usos en unas zonas urbanas que albergan a un 23% de la población,

Con respecto al escenario de innovación y emergencias en la movilidad urbana se trata muy ligeramente el posible impacto de tendencias como el MaaS, la movilidad compartida, los nuevos vehículos de Movilidad personal, la nueva logística o la electromovilidad, elementos que, según anuncian los compromisos europeos, van a marcar la evolución de la movilidad de las próximas décadas.

Entre las fortalezas, se destaca la complicidad de la ciudadanía con el cambio de modelo, que podría ser aun mayor si se profundizase en los problemas de movilidad cotidiana que se reflejan en este planteamiento de género y vida cotidiana para profundizar en la complejidad de todos los movimientos en esta ciudad.

- **Movilidad peatonal:**

Falta información sobre la seguridad y comodidad de los itinerarios a pie, sobre todo con relación a los desplazamientos autónomos de los grupos vulnerables, o los viajes de acompañamiento.

La segmentación de las personas que caminan según edad y propósito del viaje ayudará a entender los 'viajes invisibles' que a menudo se difuminan en las encuestas convencionales, y a buscar soluciones para incrementar aun más estos desplazamientos que, por varios

motivos, son muy beneficiosos para la ciudad y para la ciudadanía: salud activa de los residentes, más vitalidad y actividad en la ciudad, descongestión de otros modos y menor motorización.

Las razones de la afición al paseo se sitúan en la pulsión por una vida más saludable que es necesario destacar, más aún si cabe en estos tiempos en que la pandemia ha situado a la salud en primer plano de los objetivos personales y sociales de la población. La población ha incluso ampliado el radio de estos desplazamientos cotidianos, estableciendo una posible nueva red que incluye a las entidades menores, con potencialidades y también posibilidad de conflictos, tal y como hemos detectado en los espacios de participación en paralelo a este estudio..

Se confirma como fortaleza la accesibilidad y seguridad de los itinerarios peatonales en la mayor parte de la ciudad. Sería deseable poner el foco en aquellos trayectos que aun no cuentan con estas condiciones óptimas de accesibilidad, seguridad, continuidad y buenas condiciones para la marcha a pie.

La irrupción de los vehículos personales y su progresiva regulación, es un tema importante para recuperar el dominio de las aceras para las y los peatones, y garantizar la seguridad de los grupos de edad más vulnerables.

Los datos de la encuesta de 2019 indican una participación muy reducida de los grupos de edad más jóvenes en estos datos tan positivos de la movilidad a pie en Vitoria- Gasteiz, con porcentajes que superan levemente el 20% en grupos de hombres entre 18 y 29, y 30 a 49 años. Es un dato a tener en cuenta de cara a campañas específicas, ya que se complementa con el mayor porcentaje de uso de coche y moto en ambos grupos y como contraparte positiva, un uso de la bicicleta muy amplio (cerca de la cuarta parte de los encuestados en el caso del grupo más joven).

- **Desplazamientos en bicicleta:**

Falta información sobre la seguridad y comodidad de los itinerarios sobre todo con relación a los desplazamientos autónomos de los grupos vulnerables, o los viajes de acompañamiento. La mayoría de los viajes en bicicleta se realizan en bidegorris o zonas de velocidad limitada o calmado peatonal, con algunos conflictos latentes de seguridad.

El uso de la bicicleta se ha incrementado mucho, pero no es aún un modo casi universal, como es el caso de otros países europeos de tradición ciclista consolidada. Hay una gran diferencia entre el acceso a la bicicleta en las cohortes más jóvenes y la penetración en la gente de más edad. También se detecta una bolsa de personas que no saben o pueden usar una bicicleta. Son barreras que convendría detectar para poder elaborar una estrategia de universalización de su uso en la ciudad.

El uso de la bicicleta crece en los viajes no laborales, pero se resiste en los viajes profesionales o laborales cediendo el primer puesto al coche que, sobre todo en el caso de los hombres supone el modo de desplazamiento del 61,6 % de los viajes.

- **Transporte público**

Refleja aspectos que han surgido en los procesos participativos, como la insuficiente dotación de los nuevos desarrollos y de los polígonos industriales. Las opciones de solucionar todos los trayectos de viajes laborales sin necesidad de contar con un coche propio, está asumida en los grupos de edad más jóvenes en los que el acceso al vehículo propio o incluso al carnet de conducir no es ya una prioridad absoluta como solía. Para que sea posible, es necesario un nuevo planteamiento de combinar transporte público y uso de flotas colectivas, que requiere de una planificación específica en estos temas y en la definición de los derechos de aparcamiento, más allá de los aparcamientos disuasorios convencionales-

Sería positivo reconsiderar el estado de las flotas y las necesidades de renovación y replanteamiento de paradas y funcionamiento en algunos territorios o de cara a las necesidades específicas de determinados grupos de edad.

Otro aspecto relevante es la gestión de las horas valle, frente a las horas punta. Muchos de los desplazamientos de las mujeres o de los grupos de usuarios de mayor edad se producen en esos momentos, que al presentar menos problemas de congestión y densidad de uso, a menudo se ven con menor atención por parte de los programadores. El análisis de la movilidad nocturna o temprana es un tema a considerar.

#### • **Aparcamiento y tráfico de vehículos**

Un análisis por destinos y conductores explica el persistente uso del vehículo privado en el reparto modal, pese a lo corto de los viajes y la no existencia de área metropolitana.

Los datos de aparcamiento revelan que la mayoría de los hogares cuentan con garaje propio, siendo residual el aparcamiento en la calle. Sin embargo, se especifican déficits puntuales y disfunciones en el plan de aparcamientos disuasorios en marcha.

Es necesario estudiar soluciones para el impacto que los nuevos modos de compra, de distribución de productos y de uso colectivo de vehículos va a tener en todas las ciudades. Y que seguramente irá unido al cambio de las pautas de trabajo y acceso a los servicios, acelerado por la situación de pandemia crítica en los primeros meses de 2020 y crónica en lo sucesivo.

La innovación que se prevé en la construcción de las supermanzanas supone la necesidad de nuevos instrumentos urbanísticos complementarios de redefinición del espacio existente.

#### • **Intermodalidad**

El planteamiento de este tema debería poner mayor énfasis en los viajes multimodales o reticulares y en la importancia de los modos activos que en una Intermodalidad que se sigue planteando en gran parte desde la combinación de modos motorizados. En una ciudad en que los modos sostenibles y activos suponen más del 75% de los desplazamientos para más de la mitad de la población, es sensato integrar en el concepto de multimodalidad tanto al transporte público como a la bicicleta y la marcha a pie.

Este aspecto es especialmente relevante porque *las mujeres suelen combinar más medios de transporte y porque se desplazan con mayor frecuencia que los hombres en las horas valle, requiriendo así un mayor tiempo de espera en el transporte público. El hecho de que las mujeres se desplacen fuera de las horas punta más frecuentemente que los hombres tienen que ver con la realización de las tareas de cuidados y con la tenencia de empleos de media jornada* (Hamilton, 2001 en Gutierrez Gamecho (2019).

Un buen planteamiento de multimodalidad es clave para la movilidad de los cuidados, una mala organización penaliza a las mujeres que, debido a las características específicas de la mayoría de sus viajes, se ven obligadas a emplear un tiempo excesivo en los desplazamientos.

#### • Distribución de mercancías

Si hay un tema en que la prospección es difícil, seguramente sea la distribución de mercancías. Es difícil prever su evolución, sin considerar las tendencias de futuro, que suponen una revolución en los modos de acceso a partir de la distribución puerta a puerta del comercio electrónico y la posible reorganización de centros de consolidación para abordar una última milla limpia de cara a la ciudad. En este caso, de nuevo la multimodalidad se abre paso como opción más adecuada a los nuevos espacios y reparto del uso del espacio público, así como de las nuevas regulaciones y vigilancia de su cumplimiento.

Entre los mensajes que se han recibido en los diversos espacios de reflexión y participación, con motivo del proceso participativo sobre el nuevo PGOU, existe una preocupación por la necesidad de definir las supermanzanas con respecto a las condiciones de partida de cada zona urbana (con relación a los análisis específicos de las diversas situaciones que deberían integrar el capítulo de Diagnóstico).

Este planteamiento diferenciado que tenga en cuenta los déficits de las zonas con problemas acuciantes podría ofrecer soluciones y herramientas para la mejora del espacio público, complementarias o desarrollo de las supermanzanas, por ejemplo, para abordar problemas urgentes de seguridad, de accesibilidad o de falta de condiciones para facilitar los modos activos y los viajes de acompañamiento.

El comercio de proximidad y la instalación de espacios de cultura, creatividad y ocio aparecen con fuerza en los documentos de participación como prioridad de las personas participantes, en gran proporción mujeres y jóvenes.

#### Accesibilidad y seguridad vial

Incidir en una nueva seguridad vial apoyada por los sistemas de información colaborativos y planteada desde las nuevas prioridades de la multimodalidad es uno de los retos existentes. Sin olvidar la componente humana y su necesario control tal y como se detalla en el documento del Avance.

En este sentido, se destaca la importancia de incorporar la educación en la movilidad sostenible a los procesos de formación y formación continua a lo largo de la vida. La movilidad es parte de la vida cotidiana y como tal tiene que ser entendida en todas sus

facetas, desde la infancia hasta los periodos de jubilación. Poner el foco en las necesidades de la movilidad de los cuidados, por ejemplo, ayudará a entender por parte de la sociedad los matices de una agenda política que va más allá de ofrecer lo que la demanda más ruidosa o inercial demanda-

Un aspecto relevante es la seguridad de las ‘horas valle’, nocturnas o tempranas en la que deben moverse muchas mujeres empleadas en servicios y que debe ser estudiada específicamente porque presenta características propias.

### **Medio ambiente y energía**

Los modos activos y la electromovilidad en el transporte público, flotas municipales y vehículos privados aparecen como parte de la solución a una hegemonía de la combustión que va a continuar durante mucho tiempo.

Estas acciones de impulso de la electromovilidad podrían complementarse con gestión de la demanda, alternativas al uso del coche o medidas que impulsen la reducción de viajes, y la importancia de los modos activos en la planificación de la multimovilidad.

### **Movilidad de las personas: equidad e inclusión**

El derecho a las diversas movilidades de una sociedad plural e igualitaria: movilidad de los cuidados, movilidad al trabajo, movilidad escolar como temas clave que deberían considerarse en estrategias *ad-hoc*.

## **5.3. Marco Estratégico**

El Marco Estratégico está basado en la aproximación conceptual del urbanismo ecosistémico, interesante y profundo, pero poco contextualizado respecto a los temas del nuevo pacto social.

Como instrumento de intervención para conseguir un modelo urbanístico, se remite a la supermanzana, una buena herramienta que se desarrollará de forma singular en cada uno de los territorios vitorianos para abordar los problemas específicos de cada tejido (por ejemplo, ELM, barrios extra-Ronda, barrios vulnerables, centro o nuevos desarrollos).

Un instrumento adecuado que debería perder el carácter de universalidad que se reconoce en los referentes como los planes de crecimiento como el Plan Cerdá. Las necesidades del tejido urbano de Vitoria-Gasteiz corresponden a un municipio prácticamente consolidado, con una desigual distribución de la calidad urbana en función del origen, clase social y mantenimiento de unos barrios diferentes con hándicaps y necesidades específicas, dentro de un nivel medio de la ciudad muy satisfactorio que le confiere el prestigio unánime a su gestión.

Además de estas primeras sugerencias al planteamiento digamos de base o de partida del documento, el análisis puede reconocer las medidas y soluciones que el Avance propone y

que tienen una repercusión positiva en el desarrollo de medidas hacia la igualdad de género y la equidad.

Es parte de la tarea de este informe explicitar aquellos aspectos que están contenidos en el Avance y que van a favor de la equidad en las temáticas analizadas. En el análisis sectorial de los objetivos generales del Plan, distinguiremos los temas que pueden integrar con más facilidad este enfoque, en el siguiente capítulo.

## 6. PROPUESTA Y ACCIONES SINÉRGICAS CON UN ENFOQUE DE GÉNERO

Siendo la movilidad un elemento transversal, pero determinante en el uso y configuración de la ciudad, hasta ahora su análisis se remite a planteamientos sectoriales en los que la investigación se centra en un sujeto indefinido, estandarizado, que confiere mucha importancia a los temas laborales remunerados, olvidando toda una parte de la sociedad y de la economía en la que las mujeres siguen teniendo una responsabilidad desproporcionada.

Con la perspectiva de género, se trata de completar este peso de lo referente a los desplazamientos relacionados únicamente con el trabajo productivo y remunerado, para enriquecer los informes con la parte de la realidad que analizan los informes de género, ausentes o poco atendidos en los informes convencionales. De este modo, es posible encaminar los objetivos y las acciones hacia una movilidad más inclusiva y cercana a las vidas reales de la mayoría de la población.

La organización de la movilidad debe facilitar y ayudar a la realización de las tareas altruistas indispensables para la supervivencia de las comunidades urbanas. Cualquier política o gestión de movilidad que pretenda ser sostenible (en lo social, en lo económico y en lo medioambiental) debe estudiar, reconocer y valorar la actividad doméstica y de cuidados como un trabajo fundamental para el buen desarrollo de la vida humana, la comunidad y la cohesión social.

La aplicación de la perspectiva de género en la planificación de la movilidad y del espacio público es una pieza clave para conseguir integrar a toda la ciudadanía, especialmente a las mujeres, atendiendo a la diversidad de sus necesidades, de sus vidas complejas, de sus realidades y de sus deseos, garantizando así la equidad en el acceso a todo lo que la ciudad puede ofrecerles.

La transversalización o *mainstreaming* de la perspectiva de género atiende a diversas dimensiones, a partir de los documentos legislativos y las políticas públicas consolidadas. Los aspectos clave a analizar en este caso se reflejan a continuación someramente:

- El impacto de los roles y estereotipos de género, que responden a una construcción social marcada por la tradición, que se va volviendo caduca en la nueva sociedad.
- La división sexual del trabajo, traducida en menores rentas, más temporalidad o trabajos de media jornada y en sectores específicos como la limpieza, el hogar, el comercio y los servicios para las mujeres y las jóvenes.
- La brecha salarial y la mayor dedicación a actividades sociales y familiares voluntarias que sesga la capacidad económica de la mayoría de las mujeres
- El persistente protagonismo de las mujeres en el trabajo no remunerado y su traducción en el uso diferenciado de la ciudad por parte de la mayoría de los hombres y mujeres.
- La amenaza persistente en grupos de mujeres de las diversas formas de violencia latente contra las mujeres que llevan a las mujeres a restringir su uso del espacio

urbano en tiempo o en lugares específicos para evitar el riesgo de ataques o violencias.

Como resumen de la reflexión sobre los capítulos de introducción, aplicar la perspectiva de género supone tener en cuenta aspectos que habitualmente son relegados o menospreciados en la planificación de la movilidad:

- Los viajes de cuidados o acompañamiento, la denominada la movilidad de los cuidados, tal y como se define en los últimos estudios académicos.
- La accesibilidad universal necesaria para facilitar la movilidad de los grupos vulnerables o dependientes y ampliar su autonomía.
- Los viajes asociados a multitareas de gestión de la vida cotidiana personal o familiar.
- La seguridad y la percepción de la seguridad.
- La prioridad enfocada a los modos activos dentro de la multimodalidad.
- Los accesos a equipamientos y viviendas: los micro recorridos e itinerarios multimodales de origen a destino: poner el foco en todas las fases de un itinerario.
- El acceso y control del espacio público, considerado en los documentos del proceso de participación pública sobre el modelo de ciudad 're-imagina' que se ha desarrollado en los años anteriores. El espacio público se define como uno de los recursos más importantes en los que es necesario equilibrar el acceso de mujeres y hombres.
- La movilidad de la vida activa y saludable: envejecimiento activo, infancia activa, mantenimiento y vida saludable en adultos.
- La movilidad de la autonomía: garantizar que los recorridos propuestos se pueden realizar por la mayor cantidad de población de forma autónoma con comodidad y amabilidad. Garantizar una movilidad autónoma y agradable para todas las etapas de la vida, incluyendo a las mujeres activas y conciliando al tiempo que se dedica a las adolescentes, jóvenes, mayores fuera del ámbito del trabajo, etc.

Varios de estos temas se pueden considerar formando parte de los principios rectores que aparecen en el capítulo 4 del Avance del PMSEP, como ejemplo:

- accesibilidad universal y libertad de movimientos,
- planteamiento global e integrado,
- coherencia con los planes urbanísticos,
- escala humana,
- compacidad razonable y diversidad de usos,
- mejora del espacio urbano,
- equidad,
- seguridad,



- intermodalidad,
- convivencia inter-modos,
- aparcamiento,
- DUM,
- avances tecnológicos y nuevas formas de vida asociadas a estos cambios....

Es una lista coherente, en la que se podrían integrar los objetivos y temas a tratar a partir de un enfoque de género anteriormente explicados. De este modo, la aplicación del PMSEP daría pie a crear condiciones para un cambio a favor de las personas en su gradiente de empoderamiento respecto a la ciudad: accesibilidad universal o medidas positivas para que los niños y niñas; y las personas mayores sean dueños efectivos de los espacios de la ciudad; y las mujeres tengan acceso a los polígonos.

Los temas de camino escolar o derecho de la infancia a la ciudad, la movilidad de los cuidados y la accesibilidad y seguridad con planteamientos de Visión Cero son aspectos igualmente relevantes de cara a un futuro cada vez más complejo.

Con respecto a los objetivos estratégicos, el planteamiento es similar:

- Los objetivos estratégicos son, en general, coherentes con las prioridades de un enfoque de género, pero en el aterrizaje de estos objetivos en medidas concretas olvida muchos de los temas específicos que han surgido en el debate y en la participación desarrollada con motivo de este trabajo de analizar el Avance del PMSEP.
- Existe un objetivo de compromiso respecto a la lucha contra el cambio climático, pero no un objetivo de compromiso respecto a la igualdad de oportunidades y la equidad.
- Se podría especificar claramente en que se concretan conceptos como la seguridad o la segmentación de las medidas en función de las diferencias entre los grupos de personas o sus actividades.
- Incluso las medidas de gestión de la demanda se conjugan en aspectos muy generales, sin crear condiciones para su desarrollo en función de la segmentación de las necesidades.

La creación de entornos seguros en los nodos urbanos de alta atracción ayudaría a las mujeres a fomentar su autonomía y a moverse sin miedo por las ciudades. También favorecería el mayor tiempo de autonomía en la vida de los grupos de personas más vulnerables: anticipar la autonomía de los niños y niñas y extender lo más posible la de las personas mayores, facilitando que sigan desplazándose con comodidad por la ciudad, hasta que sea indispensable el confinamiento en su hogar o en una institución de apoyo.

Parte de esta sensación de inseguridad tiene su origen en la construcción social según la cual a sexos diferentes se le asignan trabajos, capacidades o modelos de libertad específicos. Este miedo que experimentan las mujeres provoca que muchas mujeres eviten ciertos lugares a determinadas horas, lo que coarta su libertad y sus posibilidades de desarrollo personal, acceso al trabajo o servicios y ocio.

El planeamiento actual a menudo no ayuda en la construcción de espacios seguros. La especialización o segregación de espacios según sus funciones fomentan que determinados lugares dentro de la ciudad solo se utilicen a determinadas horas, lo que provoca desiertos de actividad, y por tanto tiempos inseguros en determinados tramos del día. El objetivo de redensificar y diversificar algunos de los territorios de reciente creación es una buena opción para revertir estos errores de tiempos pasados.

Se deben evitar estos espacios desiertos que adolecen de falta de control social, a veces coincidentes con equipamientos o dotaciones, acumulados en zonas dotacionales por una mala planificación urbanística o situados fuera del continuo urbano, a partir de una prioridad de ubicación en suelos baratos, para velar por la economía municipal, sin tener en cuenta el uso real de las dotaciones. En sentido contrario, se destaca la ubicación de algunos equipamientos como los centros cívicos, pensados para crear espacios de calidad y revitalizar las zonas en las que se sitúan. (Gea21, 2016).

## 7. IDEAS Y SUGERENCIAS QUE SERÍA POSITIVO INCORPORAR AL DOCUMENTO

Además del reconocimiento más explícito de los objetivos sociales de este documento de planificación, se sugiere la integración en el capítulo de medidas y objetivos específicos, algunos de los temas que servirían para conseguir un mayor compromiso con las políticas de atención al género municipales. Como ejemplo, se especifica la atención específica a los siguientes temas:

- La seguridad como un objetivo clave que se defina en medidas específicas en entornos en los que los procesos participativos detectan problemas actualmente. Por ejemplo, en los nuevos desarrollos y su patrón de acceso a equipamientos y conexión transversal con otros territorios.
- La salud como vector de la nueva ciudad y, sobre todo, en relación con los grupos más vulnerables de la población. En estos momentos, es una clave también de la nueva normalidad en este tiempo de pandemia COVID 19, o en futuras crisis similares, para las que se debería estar preparado siempre aportando la complejidad y diferenciación que resulta de un análisis de género (UN, 2020).
- Las condiciones favorables a la autonomía de los niños y niñas y personas mayores: entornos amables, seguros y saludables para estas poblaciones en el periodo de transición, partiendo de un escenario en que las supermanzanas probablemente sean un instrumento para aplicar gradualmente y con distintos formatos al tejido urbano de Vitoria-Gasteiz.
- El desarrollo de las supermanzanas previstas en el PMSEP ofrece la oportunidad en su desarrollo de fortalecer esa pieza esencial de la estrategia de movilidad de la ciudad. En particular, habrá que analizar no solo los aspectos económicos del modelo de supermanzana, sino también los elementos urbanísticos estructurales, es decir, la adecuación de la aplicación de esa jerarquía viaria a diferentes tejidos urbanos existentes en la ciudad. Las “supermanzanas” deben ser parte de una estrategia general de calmado del tráfico y de recuperación del espacio público.
- La solución a los barrios en que la accesibilidad y la calidad del espacio público se sitúa por debajo del estándar de la ciudad, como un legado negativo de un modo de urbanizar ya periclitado.
- La atención a la movilidad específica de las Entidades Locales Menores y zonas rurales en la planificación de la multimodalidad.
- La atención a la ‘movilidad de los cuidados’ visibilizando la estructura de equipamientos y espacios públicos que concreta los espacios de gestión pública de la ciudad.
- Ampliar la base social de consenso que se creó en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz para abordar la creciente complejidad de los patrones urbanos en una sociedad globalizada en que muchos temas como el trabajo, los cuidados o la logística están en plena transformación y convendría que el instrumento

de participación estable abordase estos temas relevantes en el contexto de los nuevos retos y cambios por venir.

- A las cuestiones antes referidas se suman una serie de nuevas realidades en cuanto a los hábitos de movilidad, entre las que se puede destacar la aparición de sistemas de transporte colaborativos, así como de nuevos agentes que ofertan la integración efectiva de diversos tipos de servicios y modos de transporte en una única cadena multimodal (lo que se viene denominando “Mobility-as-a-Service” (MaaS) en la terminología anglosajona). Novedades propiciadas, en buena medida, por las nuevas tecnologías de la comunicación que deben analizarse y ser previstas desde el enfoque de la inclusión y equilibrio para la diversidad y necesidad de la población. La innovación debe estar asimismo revisada desde este análisis de género y generación.

En concreto, se proponen las siguientes sugerencias al documento de Avance del PMSEP:

### 7.1 Objetivos estratégicos y acciones concretas

Salvo una mención al género en la página 70 del documento, se echa a faltar una mayor atención a este tema. Hay varios modos de solventar esta ausencia. Una opción sería integrar entre los objetivos estratégicos un apartado de ‘Movilidad de los Cuidados’ que pudiera desarrollarse a través de estudios posteriores (como la movilidad a los polígonos industriales, la movilidad de las entidades locales menores o los caminos escolares...) y que funcionaría como paraguas de las medidas que podrían impulsar una mejor planificación de temas transversales como los anteriormente definidos.

---

#### **OE1. Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible**

##### **LA.01 Impulso a la implantación de las Supermanzanas.**

El primer objetivo formula la implantación de las supermanzanas con intenso calmado de tráfico, permitiendo la compatibilidad de la funcionalidad urbana y la accesibilidad universal.

Desde el enfoque de género se considera que es clave que la definición del concepto de las supermanzanas y de su implantación en el lugar se formule desde la participación y el conocimiento experto de la ciudadanía, para utilizar como vectores de cambio las necesidades reales en temas sin resolver. En este proceso de definición se tendrá en cuenta que sean escuchadas todas las voces, en la identificación de agentes y análisis de los datos de referencia en función de las relaciones, roles e identidades de género y diversidad social en los entornos urbanos a transformar.

La sinergia con los procesos de mejora de los entornos urbanos en marcha y las conclusiones de los procesos ya implantados permitirán evaluar en qué modo el nuevo modelo responde a las necesidades invisibles socialmente sin perjudicar a la funcionalidad convencional del entorno urbano.

---

## **OE2. Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva:**

Este objetivo es el más cercano a este planteamiento de equidad y planteamiento de género. Las medidas que lo concretan son:

- La reforma del espacio público y la consolidación y mejora de la red básica de itinerarios peatonales, sendas urbanas y caminos escolares seguros.
- Auditoría de seguridad vial con nuevos criterios para la detección de entornos de concentración de accidentes.
- Integración de la seguridad vial en la planificación del suelo y de la movilidad.
- Corrección de comportamientos inadecuados.

Estas líneas de actuación siendo necesarias sobre e papel parecen muy centradas en la movilidad motorizada, sobre todo en lo que respecta a las estrategias de seguridad vial.

Pero seguramente tendrán cabida las nuevas estrategias de reducción de la velocidad y diseño urbano para todos los modos que se enfocan a crear entornos saludables en los lugares en que se acumula una población más vulnerable y de ahí irradiar esta sensación de seguridad al resto de la ciudad, hasta conseguir la Visión Cero en todo el ámbito urbano.

Algunas apreciaciones sobre las acciones o medidas planteadas serían:

LA 02: Los caminos escolares son una buena estrategia ya que responden a problemas y retos detectados en la matriz DAFO, pero deberían plantearse desde un enfoque más amplio de la movilidad infantil y adolescente.

LA 03: Está en curso un proceso para desarrollar entornos saludables junto a los principales centros escolares, que se está desarrollando actualmente en muchas ciudades españolas. Los entornos escolares saludables presentan una oportunidad de crear nodos en positivo para la nueva movilidad, que podrían replicarse en torno a otros equipamientos como centros de salud, de deporte, de encuentro.

---

## **OE3 Hacia un transporte público eficiente y universal:**

LA.06. Implantación de los nuevos servicios de transporte público y

LA.07. Optimización del funcionamiento de la red de autobuses de TUVISA

Las líneas de actuación recogen demanda de servicios que aparecen en casi todos los espacios de participación. La mejora de la oferta en los nuevos desarrollos y en el sur de la ciudad, la revisión y mejora del servicio de BUX a las entidades locales menores.

Sería positivo integrar un replanteamiento de los servicios de cara a una clientela con mayores demandas: comodidad, organización, servicios flexibles o a la demanda, métodos de pago sin contacto pensados para facilitar su uso especialmente a las personas de más edad, información y señalización diseñada desde las necesidades de

personas con diversas capacidades, accesibilidad universal a servicios e instalaciones, multimodalidad efectiva.

A la hora de enfocar las nuevas decisiones, un enfoque enriquecedor sería aportar a la planificación del transporte público desde la multimodalidad, comodidad y buen servicio que es necesario para consolidar una clientela femenina en su mayoría, con una presencia importante de jóvenes, seguramente con muchos viajes de acompañamiento incluidos. Solo apuntar que el uso del transporte público por parte de las mujeres triplica el de los hombres (según los datos de reparto modal de la EMVG2019, un 15,1 frente a un 4,9 de usuarios masculinos)

Por ejemplo, medidas que vienen directamente de la vindicación feminista, como las inter-paradas por causa de seguridad en las horas valle o nocturnas se están implantando actualmente sin un impacto negativo en la funcionalidad del servicio.

Otro tema a considerar es la adecuación de paradas e información para las necesidades de los grupos de mayores que son parte importante de la población en Vitoria- Gasteiz y en otras ciudades.

---

#### **OE4 Una ciudad segura y cómoda para la bicicleta:**

Las líneas de actuación son, en este caso:

##### **LA.08 Fomento de la movilidad ciclista**

##### **LA.09 Mejora de las infraestructuras para el uso de las bicicletas**

Entre los planes de estímulo del uso de la bicicleta como modo de transporte, algunas sugerencias para su desarrollo futuro, partiendo de que sólo un 63% de la población sabe montar en bicicleta y cuenta con una en casa. Parte de esta población no ciclista es la población mayor que es difícil para el cambio de comportamiento, pero existe un amplio margen en las cohortes más jóvenes.

Por ejemplo, organizando actividades de formación para no habituales de la bicicleta para ampliar el grupo de personas ciclistas y el hábito de desplazarse en bicicleta , que, habiendo crecido mucho en estos años, aun no puede considerarse como un modo universal.

Con relación a las pautas de uso de la bicicleta, hay que destacar de la encuesta de movilidad de 2019, la opción por una circulación más segura en bicicleta y más respetuosa con los peatones de mujeres frente a los hombres. Aproximadamente un poco más de la mitad de los ciclistas circulan según la encuesta por los bidegorris, pero las mujeres circulan más por calles tranquilas que por la calzada e invaden menos las aceras y espacios peatonales. Los ciclistas tienden a usar este espacio de los peatones, lo que supone uno de los conflictos recurrentes en la ciudad, que aparece en cada sesión de participación, especialmente en el momento en que se cuenta con la opinión de las personas mayores o de familias.

El uso de la bicicleta es mayor en la población masculina, en una relación de 10 a 6,7 puntos porcentuales en el reparto modal. Por tanto, tiene sentido que las campañas

de visibilización, sensibilización, formación que formen parte de los planes de estímulo en las campañas futuras, se tenga en cuenta esta diferencia para conseguir atraer a más mujeres ciclistas a este modo tan positivo para la ciudad y en el que Vitoria-Gasteiz ha invertido ingentes esfuerzos.

---

**OE5: Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente:**

Esta línea de actuación recoge dos intervenciones de soterramiento del tráfico, y dos intervenciones de rediseño de rotondas para evitar problemas de congestión.

Es posible que se pudiera incluir la multimodalidad como base de la planificación que, de otro modo, a la hora de programar inversiones y obras, se enfoca prioritariamente a la movilidad motorizada.

---

**OE6: Racionalización del uso del automóvil privado:**

Esta línea de actuación se centra exclusivamente en la gestión del aparcamiento.

Las campañas de gestión de la movilidad, movilidad compartida y alternativas con vehículos ligeros pueden dar oportunidad a un uso más racional del vehículo en los casos en que sea necesario y detraer de su uso en caso contrario. Otras líneas que se están explorando en otras ciudades son los tests y medidas de impulso de vehículos alternativos y ejemplos mediante ejemplos en la movilidad institucional.

---

**OE7 Movilidad como servicio:**

Las líneas de actuación de medidas MaaS en Vitoria - Gasteiz se ciñen a los siguientes temas:

**LA.12 Adecuación de transporte urbano de mercancías****LA.13 Incentivación de una movilidad al trabajo más sostenible****LA.14 Promoción de nuevos servicios de movilidad mediante la creación de un Centro de Servicios y del Mobility Lab.**

Esta herramienta tiene gran potencial para organizar y priorizar las mejores opciones en el caso de multimodalidad asociada a la conciliación y los cuidados, como demanda nueva y de complicado encaje en los itinerarios inerciales. También es una herramienta que puede ser de utilidad para los cambios que va a provocar casi con toda seguridad la situación pandémica..

---

**OE8: Compromiso frente al Cambio climático:**

La línea de actuación se define como **LA.15 Descarbonización de la movilidad urbana.**

El plan de electrificación, la puesta en marcha de una red de recarga de vehículos eléctricos, el cambio de flota pública y privada y la puesta en marcha de una red de bicicletas de carga son parte de esta transición.

Compromiso simultáneo con los retos ambientales y sociales, enfatizando la responsabilidad comunitaria en el abordaje de los retos de la emergencia climática, más allá de las grandes cifras y el impacto del reparto modal actual.

---

**OE9: Mayor concienciación ciudadana y una gobernanza comprometida:**

**LA.16 Fomento del compromiso de la ciudadanía con una movilidad sostenible**

**LA. 17 Estrategias de comunicación y gobernanza que fomenten una cultura de la seguridad vial**

**LA.18 Adopción de medidas por parte de los responsables políticos para la consolidación en Vitoria-Gasteiz.**

Integración de procesos de abajo arriba de participación y de co-creación de soluciones para abordar los retos invisibles y las disimetrías que aparecen en este documento. En varios de los documentos marco se destaca la necesidad de ampliar la participación de las mujeres en todos los procesos participativos que definan el modelo urbano de Vitoria-Gasteiz o definan la estructura de los diferentes espacios e intervenciones.



## 8. REFERENCIAS

- Alcalá Juárez, A. y Gurrutxaga San Vicente, M. (2016). Análisis de preferencias del paisaje urbano entre barrios compactos y barrios postindustriales en Vitoria-Gasteiz. Implicaciones en la planificación urbana. Anales de Geografía de la Universidad Complutense 36(1), 11-29.
- Allen, H. (2018). *Approaches for gender responsive urban mobility*. Sustainable Transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities (2nd ed.). Extraído de <https://www.sutp.org/publications/approaches-for-gender-responsive-urban-mobility-gender-and-urbantransport->.
- **Ayuntamiento de Vitoria- Gasteiz** (varios años)
  - Documento de Avance del PGOU de Vitoria-Gasteiz (2020).
  - Documentación asociada a los foros y procesos de participación en torno al plan (suelos, infancia, economía, etc.) realizados en primavera de 2020.
  - Manual de diseño urbano; criterios de diseño para la urbanización de Entidades Locales Menores. (2019).
  - Estudio de la brecha salarial de género del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (2018).
  - Sistema de Indicadores Urbanos de Vitoria-Gasteiz. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2018).
  - IV Plan para la Igualdad de Género 2018-2021 HARA!, (2017).
  - RE-imagina Vitoria-Gasteiz! Fase 1 (2016).
  - Estudios previos para la redacción del Avance del PGOU (2009).
  - PGOU vigente, su planeamiento de desarrollo y ordenanzas y normas complementarias (2003, revisión y adaptación a la Ley vasca 2006).
  - Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (2008).
  - Plan de Acción Local 2010-2014 (Agenda Local 21) e indicadores de sostenibilidad local. (Gea21).
- **Diputación Foral de Álava** (2016). IV Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres de la Diputación Foral en Álava (2016-20).
- **European Commission**
  - (2020) Strategy for equality between women and men 2020-2025 COM (2020) 152
  - European Institute for Gender Equality EIGE (2020). Gender Budgeting: Step by step toolkit. Guidance to mainstreaming gender into the EU funds.
  - European Platform on Sustainable Mobility Plans & CIVITAS ECCENTRIC project (2020).
  - Dragutescu, Ana; Land, Paula; Meskovic, Elma (ICLEI). Guía temática: la Equidad de género y los grupos vulnerables en los PMUS. Versión original: Topic Guide: Addressing vulnerable groups and gender equity in SUMP.
  - CIVITAS Policy Note: Gender Equality and mobility: Mind the gap!. Maffii.S.; Malgieri,P., Di Bartolo, C. CIVITAS WIKI team & TRT (2014).

- European Union (2014). She moves – Women issues in transportation.
- European Union (2010). Strategy for equality between women and men 2010-2015.
- Fraser, Nancy (2009). Scales of Justice: Reimagining Political Space in a Globalizing World. Columbia University Press.
- **Gea21** (varios años)
  - Análisis con perspectiva de género de la encuesta de Movilidad de Vitoria-Gasteiz 2019 (2020).
  - Ciudades igualitarias. Guía Práctica de urbanismo y género. Ayuntamiento de Madrid. (2016).
  - Segunda fase del proceso participativo del Pacto por la Movilidad Sostenible en Vitoria\_Gasteiz, y evaluación de la puesta en práctica del Plan de Espacios Públicos y Movilidad Sostenible PMSEP 2018 de Vitoria-Gasteiz. (2013).
  - Redacción de ordenanzas urbanísticas desde una perspectiva de Género. Ayuntamiento de Elorrio. (2013).
  - Gea21 + red Kuorum (2011). Diagnóstico de percepción de seguridad en Vitoria-Gasteiz..Servicio de Igualdad. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
  - Gea21 (2009). Catálogo de Experiencias Urbanas en Movilidad Sostenible y Calidad del Espacio Público, en colaboración con el departamento de Urbanismo de la ETSAM\_UPM. IDAE. Ministerio de Economía e Industria.
  - Gea21 (2009). Estrategia Vasca de movilidad sostenible. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Gobierno Vasco.
  - Gea21 (2007). Redacción y dirección del proceso participativo del Pacto por la Movilidad Sostenible en Vitoria\_Gasteiz.
  - Gea21 (2006). GEO-Vitoria Informe diagnóstico sobre el estado del medio ambiente y la sostenibilidad en el municipio de Vitoria-Gasteiz.
- **Gobierno de España** (2019). Agenda Urbana española. <https://www.aue.gob.es/>
- **Gobierno Vasco GV- EAJ\_** varios años
  - Plan Director de Transporte Sostenible (2020).
  - Directrices de Ordenación Territorial D.O.T. (2019).
  - Encuesta de Movilidad de la CAE en días laborables. (2016).
  - La Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad entre hombres y mujeres .
- Gutiérrez Gamecho, Lucía (2019). Análisis de la movilidad de Vitoria-Gasteiz (España): hombres y mujeres con hijos menores de seis años. Trabajo Fin de Master Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.
- Ikertalde (2020). Encuesta de movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz.
- Ministerio de Transición Ecológica – CENEAM (2019). Seminario de Movilidad e Infancia. <https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/carpeta-informativa-del-ceneam/novedades/entornos-escolares.aspx>
- Swedish Ministry of Transportation (2012). Gender Equality Council for Transport and Information. Observatory – European Charter for Equality of women and men in local life.
- Swedish Ministry of Transportation (2009). Gender Equality Council for Transport and Information.The Gender Equality policy. Factsheet

- Tobío, Constanza (2010). El cuidado de las personas. Un reto para el siglo XXI. Fundación la Caixa, Barcelona.
- Transport for London (2007). Gender Equality scheme 2007-2010.
- TRANSyT (2014). Encuesta de movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz.
- OCDE (2019). Gender Equality and Sustainable infrastructure.
- OCDE (2011). Gender and Transport, Discussion paper n.11.
- Red Kuorum (2019). Guía explicativa de Evaluación del impacto de Género en los planes de Ordenación Urbana EMAKUNDE (en redacción).
- Red2Red (2018). La Evaluación de Impacto en función del género en la planificación territorial y el urbanismo' EMAKUNDE. GV\_EAJ.
- Velázquez Valoria, Isabela (2012). Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género – ponencia marco. GV – CAPV .
- Velazquez Valoria, Isabela (coord.) 2006 .Urbanismo y género, una visión necesaria para todos . Edita Diputació Barcelona. Xarxa de municipis.
- UN Habitat. Peters D. (2013). Gender and sustainable mobility. Official thematic study for the 2013 UN global report on human settlements.
- **United Nations** (varios años)
  - Policy brief: the impact of COVID 19 on women (2020).
  - Nueva Agenda Urbana (2018).
  - Agenda 2030 / ODS (2015) .