



20.3 TRANSPORTES Y TRÁFICO EN OTRAS ÁREAS TEMÁTICAS

CAPÍTULO 1. IV. EDUCACIÓN

01.IV.1.6 Servicios educativos complementarios

...

Durante 2014, vuelve a plantearse una cuestión ampliamente tratada por esta Institución relativa a la rigidez en la aplicación de la normativa vigente en relación al derecho a poder acceder de manera gratuita al **transporte escolar** a aquellos alumnos y alumnas que tienen que desplazarse a otra localidad para realizar sus estudios y lo hacen en un centro docente distinto al designado por la propia administración.

En estos supuestos no se demanda el establecimiento de una ruta específica o que no exista, sino que la razonable petición es utilizar la que ya está en funcionamiento para dar servicio al máximo de alumnas y alumnos posibles, lo que, a nuestro entender, no sólo no significaría ningún coste adicional para la Administración, sino la optimización de un recurso ya disponible.

Sin embargo, la respuesta que obtenemos de la Administración educativa vuelve a ser la misma, esto es, que el artículo 3.2 del Decreto 287/2009, de 30 de Junio, por el que se regula la prestación gratuita del servicio complementario de transporte escolar para el alumnado de los centros docentes sostenido con fondos públicos, excluye como beneficiarios del mismo al mencionado alumnado que opta por un centro docente no asignado por la Administración. (Quejas 14/5063 y [14/5299](#)).

...

CAPÍTULO 1. VI. IGUALDAD DE GÉNERO

01.VI.2.2 Perspectiva de género y movilidad urbana

Con motivo de la redacción del Informe Especial al Parlamento de Andalucía sobre **Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Urbanos Peatonales de las Ciudades Andaluzas** hemos creído necesario dedicar un apartado a la necesidad de tener presente la perspectiva de género en el diseño histórico del modelo de ciudad.

Ello por cuanto, a la hora de abordar esta cuestión, debemos partir de una premisa ampliamente compartida y repetida en diversos estudios relacionados con la cuestión de género: la ciudad, como toda construcción social, no es neutral sino que, en su configuración, han incidido las categorías de género. El papel, los roles desempeñados históricamente por el hombre y/o mujer, están presentes en los modelos de ciudad imperantes, escenificando, en el día a día, situaciones de desigualdad.

Ello es lógico si tenemos en cuenta que, hasta tiempos recientes, en la planificación urbanística no participaba la mujer y lo mismo tenemos que decir respecto de las estrategias del transporte y políticas ambientales, con lo que la perspectiva de género ha estado, durante demasiado tiempo, ausente en estas actividades



planificadoras. En definitiva, sin la presencia de la mencionada perspectiva, no podemos construir ciudades en las que se garantice igualdad de oportunidades.

El propio modelo constitucional aboga por esa igualdad en diversos preceptos, pero de manera singular lo configura como un derecho fundamental, en su art. 14 CE y, en el ámbito de la Comunidad Autónoma, en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, se otorga una atención especial a la igualdad de género y a las políticas que se deben poner en marcha para garantizar ese objetivo en los arts. 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208. Igualdad que está, asimismo, presente a lo largo de su articulado en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía (en adelante LPIGA).

La citada LPIGA contiene algunas previsiones importantes al respecto, consciente de la desigualdad de oportunidades que ha generado esa ausencia de la perspectiva de género a la hora de configurar nuestras ciudades y, en lo que aquí concierne, los espacios públicos y los transportes.

El art. 37 de la misma, que contempla normas sobre organización de espacios, horarios y creación de servicios, establece que:

1. «Para facilitar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal a través de un reparto equilibrado del tiempo de hombres y mujeres, la Administración de la Junta de Andalucía, en colaboración con las Entidades Locales, promoverá la elaboración de planes de diseño y organización de los espacios que faciliten la funcionalidad de la ciudad, propicien la proximidad de las dotaciones y servicios y minimicen los desplazamientos y tiempos de acceso.
2. Se promoverá la coordinación entre los horarios laborales y el de los centros educativos.
3. Asimismo, se impulsará la creación de infraestructuras y servicios para facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia».

Asimismo y muy en conexión con las cuestiones que tratamos en este Estudio, el art. 50 LPIGA prevé que:

1. «Los poderes públicos de Andalucía integrarán la perspectiva de género en el diseño de las políticas y los planes en materia de vivienda, desarrollando programas y actuaciones específicas para distintos grupos sociales y modelos de familia.
2. Asimismo, los poderes públicos de Andalucía, en coordinación y colaboración con las entidades locales en el territorio andaluz, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y en la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.
3. Asimismo, facilitarán el acceso a las viviendas protegidas de las mujeres víctimas de violencia de género y de aquellas que se encuentren en situación de riesgo de exclusión social, en función de las condiciones especialmente gravosas que pudieran concurrir».

En fin, conscientes de que sin participación no hay igualdad - de hecho, así lo entiende el art. 9 CE-, en los arts. 53 y ss. LPIGA se quiere garantizar esa participación de la mujer en distintas esferas de la vida política, social y económica, y en los arts. 64 y ss. se establecen las garantías para esa igualdad.

Pues bien, en cuanto a la perspectiva de género en la forma de entender y diseñar el espacio y, en general, los itinerarios peatonales, aunque ha sido estudiada en distintas ocasiones, parece que los trabajos realizados hasta ahora, alguno de ellos de gran interés, otros sin perder éste, tienen un mero carácter reivindicativo o de denuncia, ponen de manifiesto la dificultad metodológica e investigadora al no poder contar con medios y métodos, hoy por hoy, que faciliten una investigación rigurosa sobre entornos, desplazamientos a pie, uso del transporte entre hombres y mujeres, la diversidad de los desplazamientos de estas últimas habida cuenta de que, parece, que su análisis presenta un perfil más complejo que el de la movilidad de los hombres.

Parece, por las distintas fuentes consultadas, que es claro que en función de los roles familiares y laborales, situación económica, salud y longevidad, discapacidad, seguridad y percepción del riesgo, atención a personas



dependientes, mayores y atención a menores, etc., la mujer utiliza con bastante más frecuencia el transporte público y la intermovilidad que el hombre que, en sentido contrario, utiliza más el vehículo privado.

Parece también que la mujer se desplaza más a pie que el hombre, siendo un colectivo más diverso, como decimos, que el del hombre en el uso del espacio peatonal. Según el informe de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Patrones de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía.

“Las mujeres son un colectivo diverso y, como tal, no tienen un comportamiento único y común en relación al transporte público. Entre las mujeres hay diferencias significativas en la forma de moverse y de utilizar los servicios de transporte que tienen que ver con cuestiones como la edad, el nivel de renta, las responsabilidades familiares, la presencia de personas dependientes a su cargo, el grado de discapacidad, la situación laboral o el nivel educativo, entre otras variables.

Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes y metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Cuestiones como el ciclo de vida o la situación familiar apenas queda reflejada en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino”.

Además, esa diversidad en los desplazamientos de la mujer y la falta de una metodología científica para su medición, hace que la cuestión de la “invisibilidad” de los desplazamientos sea también un escollo, no salvado hasta ahora, cuando se han querido definir sus pautas de comportamiento en relación con la movilidad.

En definitiva, aunque no suficiente, cada vez tenemos más información sobre por qué, cómo y dónde se desplaza la mujer por la ciudad, sobre el uso de los distintos medios de transporte y en torno a sus desplazamientos a pie, etc. Y, al mismo tiempo, conocemos que, independientemente de sus roles actuales, pero percibiéndose, al mismo tiempo, cambios importantes en tales comportamientos en función de la efectividad que están teniendo las políticas de igualdad, los cambios en la sociedad civil y la incorporación de la mujer a los escenarios laborales, políticos, sociales y económicos, que hasta tiempos recientes estaban reservados a los hombres, decimos que dependiendo de estos roles sabemos que la movilidad es diferente y esa diferencia, si no se conoce y se ponen en marcha medidas para garantizar la igualdad de oportunidades, generan, como de hecho han generado, situaciones de discriminación.

Por todo ello, creemos que es muy necesario que en el planeamiento urbanístico, en las estrategias de sostenibilidad en todos los ámbitos, en la estrategia de diseño del sistema de transportes participen activamente las mujeres y se tengan muy presentes sus pautas de comportamiento en los desplazamientos y en el uso de los espacios, de forma que, con el resultado de esos planteamientos y estrategias, la perspectiva de género incida en la necesaria “feminización” de los espacios e itinerarios peatonales, en el diseño de los itinerarios del transporte colectivo y del carril bici y de su accesibilidad en los transportes públicos.

Aunque algunos aspectos que marcan la pauta de los desplazamientos de la mujer en la ciudad los hemos mencionado ya, con carácter general podemos citar que el transporte colectivo es más utilizado por la mujer que el hombre (su presencia supera el 70%), la mujer se desplaza más a pie y, sobre todo, en desplazamientos cortos, utiliza menos el transporte privado y posee en menor proporción el carné de conducir, se desplaza con menores con más frecuencia que los hombres y ocupa con menor frecuencia que el hombre el sitio del conductor cuando se desplaza en vehículos privados.

Por otro lado, la falta de seguridad y la percepción del riesgo y miedo condiciona sus desplazamientos a determinadas horas, los roles tradicionales de cuidadora de personas mayores, discapacitadas y menores, de tareas en el hogar, implican desplazamientos a muy diferentes horas que no tienen por qué coincidir con las horas punta, desplazamientos que ofrecen una mayor visibilidad que los del hombre al ir muy condicionados o añadidos a los horarios laborales.

En definitiva, hay más diversidad, como hemos indicado, en los desplazamientos de la mujer. No obstante, como también hemos comentado, los patrones de movilidad se van aproximando en la medida en que los roles hombre/mujer también se aproximan con las políticas de inclusión en todos los órdenes.



En este sentido, creemos que se debe incidir en el conocimiento de las motivaciones de los desplazamientos a pie, sus recorridos y necesidades a fin de facilitar el uso peatonal de la mujer por motivos familiares, laborales, etc. teniendo en cuenta sus peculiaridades de género.

Como quiera que la perspectiva de género ha estado, en gran medida, ausente en la definición de las ciudades, debido a la nula participación de la mujer en la toma de decisiones que configuran su diseño y teniendo en cuenta que tal realidad ha supuesto consolidar un modelo que no garantiza la igualdad de oportunidades en el uso y acceso a los espacios de la ciudad y servicios que en ella se ofertan, por ello, en el Informe Especial que nos ocupa, hemos formulado Recomendación para que, conforme al marco jurídico establecido en los arts. 9 y 14 CE; 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y sus normas de desarrollo, singularmente la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, se dicten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la participación de la mujer y la presencia de la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico, las estrategias de movilidad y las distintas políticas sectoriales que incidan en la configuración de las ciudades y, singularmente, en lo que a este Informe Especial concierne, en la configuración de los itinerarios y los espacios peatonales, así como en los medios de transporte sostenibles que deben complementar e impulsar los desplazamientos a pie y el uso peatonal de nuestras ciudades.

Todo ello facilitará el uso y disfrute de las oportunidades que ofrece la ciudad en condiciones de igualdad.

CAPÍTULO 1. VIII. MEDIO AMBIENTE

01.VIII.2.1.2

Otros emisores acústicos que generan contaminación

...

Aunque hemos dedicado un extenso comentario a los efectos de la contaminación acústica provocada por el ruido generado por establecimientos de hostelería y su entorno, habida cuenta de que sus efectos se sienten, de manera singular e individualizada, en las personas que residen en su vecindad y, de manera especial, cuando esta contaminación tiene lugar en horario nocturno, sin embargo, a nivel global, la principal fuente generadora de contaminación acústica es el tráfico rodado provocado por vehículos a motor. Probablemente en torno al 80 % del ruido que soportamos tiene su origen en estos emisores.

Sin embargo, prácticamente nadie presenta una queja motivada por esta causa, pues parece que tenemos asumido que es una consecuencia del desarrollo y, especialmente, del que ha tenido lugar en nuestras ciudades. Asimismo, es cierto también que al llegar la noche, salvo en lugares puntuales, el ruido disminuye. Se trata de un asunto sobre el que posteriormente volveremos al tratar de la calidad del medio ambiente urbano, pero aquí queremos dejar constancia de este hecho.

...

01.VIII.2.6

Medio ambiente urbano

Las políticas públicas destinadas a la mejora del medio ambiente urbano tienen un doble objetivo; de un lado, en origen, disminuir los efectos nocivos de la acción de los seres humanos sobre el medio ambiente a nivel global, pues no existe ninguna duda sobre la incidencia que determinadas actividades, que tienen