



- a) Que los planes de actuación comprendan itinerarios que permitan el tránsito y retorno de las personas con movilidad reducida, con un amplio desarrollo que les de sentido y congruencia al objetivo de hacer nuestras ciudades cada vez más accesibles.
- b) Que espacios ya socializados, como los edificios municipales, las zonas comerciales, los espacios ya peatonalizados, monumentos, etc., sean totalmente accesibles para las personas que poseen una movilidad reducida, a fin de facilitar el disfrute de la ciudad por todas las personas en los términos del art. 14 CE. Aspectos éstos también motivo de nuestra [queja 14/2306](#) que motivó un proyecto de reforma de la sede de los Juzgados de Tarifa, la [queja 13/5141](#) con la instalación de una rampa móvil en los Juzgados de Lucena; o la colocación de rampas para el acceso en la fundación Euro-Árabe en Granada ([queja 13/5145](#)).
- c) Que se vigile, de manera muy especial, que la colocación anárquica y sin autorización alguna en estos espacios de sillas, veladores, carteles, anuncios, macetones etc., no limiten o impidan el tránsito de las personas con movilidad reducida ya sea a pie o mediante silla de ruedas ([queja 14/2462](#)).
- d) Que se impulse, de manera real, comprometida y no meramente formal, la participación activa de asociaciones y personas con movilidad reducida en los planes de actuación y, en general, en las obras que se ejecuten para garantizar la accesibilidad de estos espacios.
- e) En definitiva y en el ámbito de la accesibilidad, nuestra Recomendación fundamental es que los responsables públicos tomen conciencia y entiendan que la cuestión fundamental cuando se exige que en los proyectos de obras nuevos y de reforma se garantice la accesibilidad, no supone tanto cumplir con una norma -aunque ello se da por supuesto en un Estado de Derecho- sino que el objetivo de la accesibilidad, su finalidad última, es garantizar que nuestras ciudades sean de todas y para todas las personas.

CAPÍTULO 01.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, Patronos 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 01.VIII MEDIO AMBIENTE

01.VIII.2.4

Vertido de aguas residuales urbanas. Vertido Cero

Una de las grandes líneas de actuación de esta Institución en este ejercicio ha sido el seguimiento del objetivo de la Directiva 2000/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, que establecía el horizonte del año 2015 para conseguir "el buen estado ecológico" de todas las aguas europeas, tal y como recuerda la Exposición de Motivos del Acuerdo de 26 de octubre de 2010, del Consejo de Gobierno, por el que se declaran de interés de la Comunidad Autónoma de Andalucía determinadas obras hidráulicas destinadas al cumplimiento del objetivo de la calidad de las aguas de Andalucía (BOJA núm. 219, de 10 de noviembre de 2010).

Esta Institución, aunque comprende las dificultades de financiación del sector público, no sólo está actuando de oficio sino también, admitiendo quejas a instancia de parte por la inejecución de las infraestructuras previstas para este fin. Esto por cuanto consideramos muy importante conocer qué está aconteciendo y qué previsiones hay respecto del programa de actuaciones inicialmente previsto, a fin de que en el año 2014 podamos ultimar el seguimiento y valoración de la situación, dando cuenta al Parlamento de Andalucía del resultado de nuestras actuaciones.

Por este motivo, hemos tramitado distintas quejas tanto a instancia de parte como de oficio en este ejercicio. Tal fue el caso de la [queja 13/1189](#), en la que el interesado denunciaba que en el municipio granadino de Atarfe se podrían estar produciendo vertidos contaminantes por aguas fecales o residuales sin depurar, pese a la obligación existente en este sentido impuesta por la normativa comunitaria, estatal y autonómica.

Asimismo, nos trasladaba que el Ayuntamiento de Atarfe, junto con otros municipios, mediante acuerdo plenario del año 1997 había delegado "las competencias de cualquier índole que la legislación vigente atribuye al Ayuntamiento en lo relativo a los servicios de abastecimiento de agua, saneamiento y depuración de aguas residuales, así como todos los que se integran en el Ciclo Integral del Agua en el Consorcio para el Desarrollo de la Vega-Sierra Elvira, que posee carácter de Administración Pública, quien aceptó la delegación y que, desde el año 1998, presta los referidos servicios a través de una empresa de capital mixto denominada Aguas Vega Sierra Elvira, S.A., la que ostenta la condición de concesionaria del servicio, contemplándose en sus Estatutos (BOJA 34, de 28 de julio de 1998) su objeto consistente en el abastecimiento de agua, el saneamiento y la depuración de las aguas residuales. La citada concesionaria gestiona el cobro del canon autonómico de depuración, el cual queda incorporado en las facturas bimestrales que emite sobre cobro por los servicios de suministro de agua y evacuación de saneamiento (y basuras), así como en concepto de vertidos".