



Informe de evaluación de impacto de género del Reglamento del transporte público urbano en autobús de Castelló de la Plana

Órgano que lo emite: Negociado de Igualdad
Núm. Expediente 33056/2019
Asunto: Informe de evaluación del impacto de género del Reglamento de transporte público urbano en autobús
Nombre documento: Informe evaluación impacto de género Reglamento bus

Rosana Pastor García, agente de igualdad del Negociado de Igualdad que suscribe, emite el siguiente informe

ANTECEDENTES

El presente informe responde a la solicitud del área de Movilidad del Ayuntamiento en fecha 12 de noviembre de 2020 de apoyo para realizar el Informe de Evaluación del Impacto de Género del Reglamento de transporte público urbano en autobús de Castelló de la Plana

CONTENIDO DEL INFORME

- I. Descripción general del Reglamento
- II. Información y documentos facilitados por el Departamento responsable del Reglamento.
- III. Análisis de la pertinencia de género del Reglamento
- IV. Análisis de la situación
- V. Previsión de efectos sobre la igualdad
- VI. Valoración del impacto de género
- VII. Propuestas para mejorar el Reglamento en términos de género

I. Descripción general del Reglamento

El Reglamento de transporte público urbano en autobús de Castelló de la Plana tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de Castelló de la Plana. También es objeto del reglamento regular los derechos y obligaciones de las personas que utilicen estos transportes, las relaciones entre estas y la empresa gestora del servicio, así como la relación entre la empresa y el Ayuntamiento de Castelló de la Plana.

El servicio público de transporte está considerado esencial de obligada prestación para este Ayuntamiento. El reglamento articula los diferentes aspectos relacionados con el desarrollo del servicio, como son la gestión del mismo, el régimen tarifario, los derechos y deberes de la empresa y de las personas usuarias del servicio, el establecimiento de itinerarios y



paradas o el régimen sancionador. No obstante, el actual reglamento aprobado en 2013 por el Pleno Municipal resulta obsoleto en algunos aspectos. Es por ello que se considera necesaria la actualización de esta normativa, que debe estar adaptada a la realidad y circunstancias de la prestación del servicio.

II. Información y documentos facilitados por el Departamento Administrativo de Movilidad responsable del Reglamento

El SIO solicitó al área de Movilidad en fecha 11 de septiembre de 2020 la siguiente información para poder comenzar a realizar el análisis de género de la Ordenanza de movilidad donde entra el transporte urbano en autobús. En fecha 19 de noviembre se le volvió a solicitar la información para poder realizar el análisis de género del Reglamento:

- Contar con los datos desagregados por sexo de las personas usuarias de los distintos transportes o medios de desplazamiento (autobuses, tram, tren, coche, bici, andando y patinete).
- Rutas de transporte más utilizadas desagregadas por sexo y horarios. Diseño y tipos de rutas si son pendulares o lineales (centro-periferia) en el caso del transporte público esta información es fundamental ya que la una o la otra afectará de manera muy diferente a mujeres y hombres. Los kilómetros de ciclovías y por los barrios que transitan, etc,
- Si se han realizado alguna encuesta o estudio que pudiera dar datos sobre la opinión y valoración de los servicios, el uso diferenciado del transporte, las causas que lo motivan para cada sexo y cuáles son las zonas que se recorren en la ciudad.
- Si tuvierais datos sobre la accesibilidad de los medios de transporte, pero también de las calles, iluminación y la seguridad, señalamiento ya que es un elemento fundamental en una movilidad pensada con perspectiva de género.
- Datos sobre personas ocupadas en el sector transporte, contrataciones que pueda realizar el ayuntamiento para dar esos servicios (bicicletas, autobuses urbanos, etc.).
- Si en las pliegos del ayuntamiento se han incorporado cláusulas sociales de igualdad con acciones afirmativas para la contratación de mujeres en el sector en el cual están subrepresentadas, etc. Si esto se realiza me ayudará para poner en valor en el informe la situación de partida y el compromiso con la igualdad del área de Movilidad. El informe sirve tanto para hacer recomendaciones de mejora, como para visibilizar todo aquello que el ayuntamiento ya viene realizando, por eso cuanto mayor información me enviéis más rico puede ser el resultado del análisis.
- Datos sobre exención de bonos transporte desagregados por sexo. Requisitos para otorgarlos personas en exclusión, mujeres en situación de violencia de género, precios habituales etc..
- Memorias de las empresas contratadas para dar los servicios de movilidad, de este modo puedo conocer cómo presentan los datos y las recomendaciones que desde el ayuntamiento se podrían hacer para mejorar la información que nos envían.
- Plantillas de recogida de datos por parte del departamento que gestiona los servicios de movilidad.
- Informes del área o departamento sobre la movilidad en Castelló
- Estudios que desde el área se hayan realizado para conocer la situación de partida en este ámbito, etc
- Cualquier otra información que realice el departamento sobre el ámbito de la Ordenanza y que pueda ser interesante para hacer el análisis de género.

Hasta la fecha no se ha recibido ninguna documentación al respecto que brinde información para poder realizar el análisis de género ni de la Ordenanza, ni de este Reglamento. Por lo



tanto la información que contiene este informe es general ya que no es posible realizar un análisis de género más profundo y de mayor calidad de la situación de hombres y mujeres de Castelló en referencia al transporte público en autobús.

III. Análisis de la pertinencia de género del Reglamento

El Reglamento propuesta será aplicable y tendrá un impacto de género en la vida de mujeres y hombres de Castelló cómo personas usuarias del transporte de autobús. Pero también afecta a las mujeres y los hombres de Castelló en distintos ámbitos:

- La presencia y representación en el ámbito del transporte de autobús
- Al acceso al servicio de transporte público de autobús.

Por ello tiene un impacto en la situación social y en la posición de las mujeres y los hombres de la ciudad de Castelló

IV. Análisis de la situación

El Reglamento regula el desarrollo del servicio del transporte público de autobús, la gestión del mismo, el régimen tarifario, los derechos y deberes de la empresa y de las personas que hacen uso del servicio, el establecimiento de itinerarios y paradas o el régimen sancionador. Al no contar con datos sobre la utilización del servicio público de transporte de autobús en la ciudad no ha sido posible realizar un análisis de género de su situación concreta en Castelló, que al parecer no cuenta con datos desagregados por sexo del servicio, por lo tanto la aproximación que se realiza es general y sería necesario una mayor profundización en la recogida de datos para poder hacer un adecuado análisis de la situación de partida.

El **transporte no es 'neutro al género'**. Hombres y mujeres tenemos diferentes roles socioeconómicos y responsabilidades, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte. Sin embargo, no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje por género entre hombres y mujeres, en particular en las zonas urbanas. La planificación del transporte no ha abordado sistemáticamente estas diferencias.

Algunos de los factores que generan mayor sensación de peligro en el uso del transporte son las paradas de autobús en zonas oscuras y aisladas o las estaciones de metro solitarias; la falta de vigilancia y atención en autobuses o trenes por parte de los trabajadores; la distancia entre el transporte público y la vivienda; los largos pasillos en los intercambiadores del metro o entre el vagón de metro y el acceso a la calle o el riesgo de sufrir un abuso y acoso sexual.

El androcéntrismo imperante en nuestra sociedad, hace que habitualmente exista una ceguera de género al tomar decisiones públicas, ya que la referencia es el colectivo masculino, sin responsabilidades familiares, con un rol proveedor y público que marca la norma. Según ese modelo androcéntrico se explican los funcionamientos espaciales dentro de la ciudad y se presenta el espacio urbano como resultado de una sociedad sin



diferenciación de género, amparado en una falsa neutralidad, como si hombres y mujeres utilizáramos de manera similar el transporte público.

La capacidad de desplazarse y de utilizar el transporte público es diferente según el sexo, la edad, el estado civil o el número de hijas o hijos y el nivel de estudios, la renta, lugar de residencia o el grupo étnico al que se pertenece. Las políticas de movilidad deben considerar a las personas, pero también a sus características demográficas y socioeconómicas.

Lláráz explica que las pautas diferenciales de la movilidad entre hombres y mujeres pueden ser concentradas en tres grandes grupos:

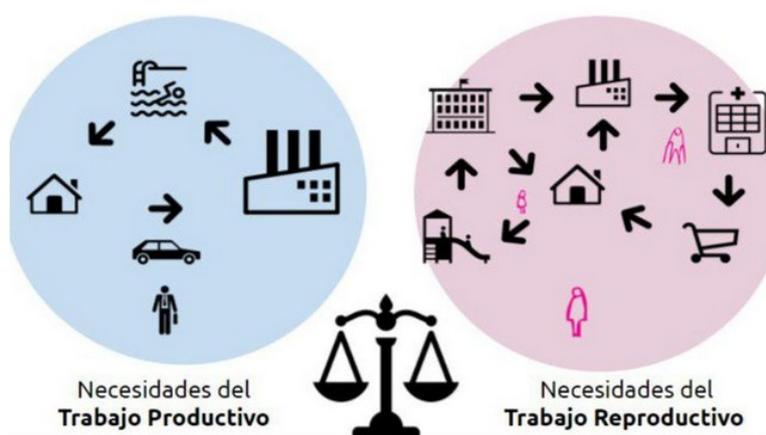
1. En términos generales la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socio-económico que desempeñan. En la mayoría de los hogares son las mujeres las que se siguen ocupando de los cuidados y el trabajo doméstico. Algunas mujeres enlazan con la doble jornada, al trabajar también fuera de casa. Presentando por tanto pautas de movilidad más complicadas y dificultades para compaginar los horarios de los transportes públicos. Las mujeres por tanto necesitan espacios multifuncionales para lograr el equilibrio de sus realidades cotidianas multitarea. Las mujeres dependen más de la calidad del transporte público para su vida diaria.

2.El segundo grupo de factores es el que tiene que ver con la gestión del territorio y la accesibilidad, con el grado de dificultad para llegar a un lugar en términos de distancia y tiempo empleado en el desplazamiento. La accesibilidad está determinada por tres factores:

- a) La ubicación de los hitos que configuran el itinerario que se quiere realizar.
- b) Las vías de comunicación existentes entre ellos.
- c) Los medios de transporte disponibles para esos trayectos.

3. La seguridad es otro elemento clave para entender la movilidad de las mujeres. La mayor o menor seguridad de un lugar depende en buena medida de su diseño.

Las mujeres tienen patrones de movilidad distintos a los de los hombres, que son caracterizados por la cadena de tareas que se ve claramente en la imagen siguiente:



Los estudios muestran que en los desplazamientos de los hombres predomina de forma abrumadora los motivos relacionados con el empleo, seguidos por el ocio y el deporte. Mientras que las mujeres, a los desplazamientos laborales, se suman los realizados para la compra cotidiana, acompañamiento a personas dependientes, gestiones administrativas y tareas de cuidado. Ellas encadenan varios viajes en el espacio urbano y ellos suelen hacer un ida y vuelta.





Dadas las responsabilidades familiares que realizan mayoritariamente aún las mujeres, para que puedan compaginar el trabajo y la vida familiar es necesario que el transporte público y privado que separan las tareas sean accesibles, rápidos, seguros y cómodos. Ya que de ello dependerá en muchos casos las posibilidades laborales de las mujeres para poder hacer frente

Castelló de la Plana según los datos del 2018 que se encuentran en la web de gobierno abierto del Ayuntamiento¹ tiene una población en 2019 de 171.728 personas de las cuales el 51,4% son mujeres (88.656) y el 48,4% hombres (83.072). El 16% de la población de Castelló es extranjera (no indican datos desagregados por sexo).

Desde el Servicio de Igualdad de Oportunidades (SIO) desde el año 2018 se han gestionado solicitando al área de Movilidad del Ayuntamiento los bonos de transporte de autobús gratuitos de las mujeres y sus hijos e hijas en situación de violencia de género que utilizan los recursos residenciales de la ciudad, como son el centro de recuperación integral para mujeres en situación de violencia de género, viviendas tuteladas para mujeres en situación de violencia de género.

	2018	2019	2020
Mujeres	8	6	11
Niñas	3	4	4
Niños	1	4	5

Usos del tiempo

Según los datos del estudio realizado por el SIO en 2018 sobre la situación social de hombres y mujeres en Castelló las mujeres presentan mayor tasa de inactividad por cuidado que los hombres en todas las franjas de edad y a partir de los 45 años las diferencias se acentúan aún más. La distribución interna de las tareas del hogar es desigual, las mujeres se dedican en mayor medida a las tareas rutinarias de cuidado y de cuidado infantil que los hombres, que dedican más tiempo a actividades no rutinarias.

Por lo tanto de acuerdo a los estudios generales, las mujeres de Castelló con menos recursos utilizarán el autobús más que los hombres y sus desplazamientos serán más variados por sus responsabilidades familiares.

Representación de las mujeres en el ámbito del transporte de autobús

Los datos publicados por el Dirección General de Tráfico (DGT) indican que en los últimos años el número de permisos para conducir autobuses (permiso D) ha aumentado un 60,5% entre las mujeres. En 2018 las mujeres con permiso D en España eran 18.751.

Según datos de CONFEBUS España es el primer país de la Unión Europea (UE) en cuanto a porcentaje medio de mujeres conductoras empleadas en empresas de transporte de

1 Datos tomados de la web

<http://portalestadistico.com/municipioencifras/pn=castello&pc=NBH91&idp=1&idpl=100&idioma=>



viajeros por carretera. Según los datos recogidos por la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) en un informe sobre la escasez de personas conductoras publicado en 2019 (Driver Shortage Survey 2019), un 12% de mujeres de la UE tienen carné para conducir autobuses, mientras que en España esa cifra se sitúa en el 15%.

Las cifras de los accidentes con víctimas de la DGT indican las buenas prácticas que el papel de la mujer realiza en el transporte por carretera. Las mujeres conductoras tienen una menor implicación en accidentes que los hombres. Ello se debe a un comportamiento más respetuoso con las normas de tráfico y a una conducción en la que asumen menos riesgos que los hombres, según se recoge en el informe titulado 'Mujeres conductoras en España. Implicación en accidentes de tráfico y comparación con los conductores varones', publicado en 2017.

La patronal del transporte público ATUC en 2019 indicó que las mujeres copan uno de cada cuatro puestos de maquinistas de metro y tranvías y el 10% de las personas que conducen autobuses. En total, actualmente en España más de 5.000 mujeres desempeñan estos trabajos vinculados a la movilidad sostenible.

V. Previsión de efectos sobre la igualdad

La **socialización diferenciada** que recibimos hombres y mujeres basada en roles de género atribuidos a cada sexo, conlleva unas desigualdades para las mujeres en términos de acceso a recursos y servicios (trabajo, dinero, poder, salud, bienestar, seguridad, conocimiento, movilidad, tiempo...) y al ejercicio de los derechos. Por tanto el Reglamento tendrá un impacto de género que causará efectos distintos según el sexo, los roles, la posición y la situación social, económica, laboral, familiar de mujeres y hombres.

Teniendo en cuenta las cifras de participación en el mercado laboral podemos suponer que el Reglamento tendrá un impacto diferente para mujeres y para hombres, ya que son las mujeres las que tienen mayor desempleo, salarios más bajos y por tanto están en una situación de pobreza mayor, está falta de recursos económicos, unido a sus responsabilidades tradicionales en el cuidado y el trabajo doméstico hace que sean las que utilicen en mayor medida que los hombres el transporte público de autobús.

El **lenguaje** es un agente de socialización de género, que transmite el conjunto de actitudes y comportamientos que mantienen en situación de inferioridad y subordinación al sexo femenino, presente en todas y cada una de las manifestaciones de la vida social y en todos los ámbitos de las relaciones humanas. Lo que no se nombra no existe, la utilización del generico masculino implica que a través del lenguaje se mantiene el androcentrismo, es decir, considerar a los hombres como sujetos de referencia y a las mujeres como seres dependientes y subordinados a ellos. El sexismo no está en la lengua, sino en la mente de las personas, por eso hablamos de "uso sexista" del lenguaje, ya que la lengua, por su variedad y riqueza, ofrece muchas posibilidades para describir una realidad y para expresar todo lo que nuestra mente es capaz de imaginar.

En noviembre de 2019 se aprobó el **III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de Mujeres y Hombres**², dicho Plan cuenta con medidas específicas para que todos los departamentos recojan los datos desagregados por sexo e incluyan la perspectiva de género en la comunicación interna y externa del Ayuntamiento. Para ello deberán garantizar el uso de lenguaje y comunicación inclusiva en los documentos internos y en aquellos que emanan hacia la ciudadanía.

2 http://www.castello.es/SIO/III_PIO_19_23_val.pdf



El Ayuntamiento cuenta con una **instrucción del 2016** para la utilización del lenguaje inclusivo por parte de todos los departamentos, poniendo en práctica la aplicación de la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva de mujeres y hombres que obliga a las administraciones públicas a su utilización (art. 14.11)³

Celebramos que el Reglamento que se valora incorpora una parte del lenguaje inclusivo, aplicando de ese modo la legislación vigente y los mandatos del Ayuntamiento en políticas de igualdad de género, pero es necesario dar un paso más allá y nombrar desde el lenguaje inclusivo, no sólo con el desdoblamiento y visibilización de ambos sexos, sino rompiendo la tendencia de que siempre aparezca por delante el sexo masculino, ya que se vuelve a jerarquizar la importancia de un sexo sobre otro. Para evitar el impacto negativo en la representación simbólica de las mujeres, sería necesario intercalar en el texto del Reglamento el orden de los sexos (viajeras y viajeros, usuarios y usuarias).

En el **III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de Mujeres y Hombres** el Negociado de Movilidad Urbana tiene comprometidas cuatro medidas en el área 4 de Barrios habitables e inclusivos, dentro del objetivo 1: Adaptar el transporte público a las necesidades de las mujeres que son las que lo utilizan con mayor frecuencia:

Medida 4.1.1. Analizar el uso de préstamos del servicio de BICICAS, desagregando los datos por sexo y edad, e impulsar propuestas que permitan equilibrar el uso de mujeres y hombres.

Medida 4.1.2. Utilizar la parte posterior de los autobuses municipales durante un mes para visibilizar campañas contra las violencias machistas o sensibilización en igualdad de oportunidades de mujeres y hombres, durante cada una de las anualidades del Plan.

Medida 4.1.3. Gestionar tarjetas de autobús gratuitas para mujeres víctimas de violencia de género de los recursos residenciales de la ciudad.

Medida 4.1.4. Impulsar las paradas a demanda de los autobuses municipales por parte de las mujeres en el horario nocturno siguiendo las normas preestablecidas.

Podríamos decir que el Reglamento incorpora las medidas 4.1.3 y 4.1.4, ya que se perciben de manera general en el artículo 7 de paradas y en el artículo 30 los tipos de títulos, aunque sería necesario que se reflejen en el Reglamento de manera explícita.

Una de las quejas que se han recibido sobre los bonos subvencionados para las personas en riesgo de exclusión y para las mujeres en situación de violencia de género, es que los bonos sólo pueden ser utilizados por las líneas urbanas municipales, por ello sería fundamental que desde el ayuntamiento se pudiera impulsar convenios con el Tram y las empresas de transporte interurbano para facilitar los desplazamientos en todas las líneas de la ciudad. Además desde la Generalitat se han comprometido a facilitar bonos de transporte en el Tram para las mujeres en situación de violencia de género y sus hijas e hijos⁴.

Otro ámbito donde es necesario incidir es en la **recogida de datos desagregados por sexo**, ya que sin ellos no podremos conocer quien usa el transporte público y cómo lo usan, siendo necesario no sólo contar con datos desagregados por sexo, sino realizar un análisis de género de los mismos y aplicar por tanto la instrucción

3 <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-6115-consolidado.pdf>

4 <https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2020/11/25/transporte-publico-generalitat-sera-gratis-25567105.html>



del Ayuntamiento del 2016 para recoger información sobre la situación de mujeres y hombres en este caso respecto del transporte urbano. Para ello también será necesario realizar encuestas que aporten mayor información sobre las necesidades diferenciadas de hombres y mujeres.

La **contratación pública** es una herramienta fundamental para alcanzar la igualdad real de mujeres y hombres dado el impacto que tiene sobre la economía local aprovechando su capacidad para cambiar la realidad social de mujeres y hombres. Las administraciones públicas tenemos unas obligaciones en esta materia para incorporar cláusulas de igualdad dentro de los pliegos de contratación.

La Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva de mujeres y hombres en su artículo 45 indica que las empresas están obligadas a respetar el principio de igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral, y con esta finalidad, deberán adoptar medidas dirigidas a evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre mujeres y hombres. Por ello la ley obliga a las empresas de más de 250 personas trabajadoras a elaborar y aplicar un Plan de Igualdad.

La Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, establece en su artículo 71.1.d), dos **concretas prohibiciones** para contratar en materia social:

- 1) Relativa a quienes incumplan la obligación de emplear a un 2% de personas con discapacidad en la plantilla (para empresas con más de 50 personas trabajadoras).
- 2) Relativa a quienes incumplan la obligación de diseñar y aplicar un Plan de Igualdad (para empresas con más de 250 personas trabajadoras según la Ley 3/2007).

Aquellas empresas que incumplan alguna de ambas obligaciones se hallarán incurso en una prohibición y no podrán ser contratadas por ninguna administración pública ni participar en ningún procedimiento de licitación. Por lo tanto, si el órgano de contratación constata que alguna de las empresas licitadoras se halla en dichos supuestos deberá excluir a la empresa del procedimiento.

El Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación modifica el artículo 45 de la Ley 3/2007 antes mencionado y amplía la obligación de realizar y aplicar un Plan de Igualdad a las empresas de más de 50 personas trabajadoras. Esta obligación se realizará progresivamente, siendo obligatoria definitivamente en marzo de 2022, en este momento es obligatorio para todas aquellas empresas que tengan más de 150 personas trabajadoras.

Para que el ayuntamiento de Castelló aplique la legislación vigente en la materia debería incorporar en los pliegos de contratación las obligaciones que impone la Ley 9/2017 teniendo en cuenta la modificación de obligación para empresas de más de 50 personas trabajadoras. Se recomienda que en los pliegos se solicite que el Plan de Igualdad que presenten las empresas para poder concursar a la licitación deberá haber sido visado por el órgano competente en la materia, Instituto de la Mujer a nivel del Estado Español o en el caso de la Comunitat Valenciana por el Institut de les Dones⁵.

Además de la obligación anterior, la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva de mujeres y hombres en su artículo 33 posibilita que los órganos de contratación de las administraciones públicas establezcan cláusulas que valoren la integración de la perspectiva de género: i) como condición de ejecución contractual y ii) como criterio adicional de adjudicación en el supuesto de empate en la valoración de las ofertas.

5 <http://www.inclusio.gva.es/es/web/mujer/solicitud-de-visado-de-plan-de-igualdad>



Por ello es necesario que dentro de los pliegos de contratación el ayuntamiento incorpore un apartado de exigencia de **condiciones espaciales de ejecución**, donde se incorporen los criterios para promover la igualdad de género y la representación equilibrada de los sexos dentro del personal de transporte público, ya que como indican los datos las mujeres sólo son el 10% de las conductoras de autobuses, de ese modo se aplicaría la normativa europea Directiva 2004/18/CE artículo 26 y Directiva 2014/24/UE artículo 70.

VI. Valoración del impacto de género:

Somos conscientes que la recogida de datos desagregados por sexo y la incorporación del enfoque de género implica tiempo, voluntad política y recursos, pero se espera que con las recomendaciones siguientes la variable sexo y el análisis de género pueda ser incorporada para contar con mayor información sobre quién usa el transporte público de autobús y de ese modo poder tomar decisiones acorde con las realidades distintas que en este momento vivimos hombres y mujeres.

El Reglamento es valorado con **impacto de género positivo**, ya que utiliza un lenguaje inclusivo, aunque habría que mejorarlo y aplicar las recomendaciones para ello. Además incorpora la parada a demanda para que se contribuya a la seguridad de las mujeres y sanciona las situaciones de violencia dentro del autobús.

A pesar de ello será importante que para contribuir a conocer la realidad del uso de transporte público de autobús responsabilidad del Ayuntamiento, el área recoja datos desagregados por sexo que evidencien el uso de los bonos de transporte, participación laboral de mujeres y hombres en el ámbito de las empresas de transporte que dependen del consistorio. De ese modo se aplicará la Instrucción del Ayuntamiento de 2016 para la recogida de datos desagregados por sexo. Esa recogida de datos contribuirá para poder hacer un análisis de género del uso de transporte.

VII. Propuestas para mejorar el Reglamento en términos de género.

Se propone las siguientes actuaciones para mejorar el Reglamento teniendo en cuenta la legislación vigente actual la Ley Orgánica 3/2007 de igualdad efectiva de mujeres y hombres, la Ley 9/2003 de la Generalitat para la igualdad entre mujeres y hombres, y los compromisos del Ayuntamiento en la aplicación de la política de igualdad que marca el III Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades de mujeres y hombres del Ayuntamiento, así como la Instrucción sobre lenguaje inclusivo y sobre recogida de datos desagregados por sexo del 2016.

Se propone que se **modifique dentro del Reglamento** lo que sigue:

1. Aplicación del **lenguaje inclusivo completo**. El Reglamento utiliza el desdoblamiento y visibiliza a ambos sexos, no obstante aparece en todos los casos primero el sexo masculino, con lo cual se jerarquiza la importancia de un sexo sobre otro, al ir por nombrar primero siempre lo masculino y después lo femenino. Para evitar el impacto negativo en la representación simbólica de las mujeres, sería necesario intercalar en el texto del



Reglamento el orden de los sexos (viajeras y viajeros, usuarios y usuarias) para favorecer una visibilización que no sea androcéntrica.

2. Incorporación en el **artículo 22 Conductas prohibidas** un apartado en el cual se explicita la prohibición de realizar conductas violentas, discriminatorias o vejatorias contra otras personas, incluidas las violencias contra las mujeres aunque sea entre personas que tengan una relación de afectividad.

3. Incluir para que se visibilice ya que es un compromiso asumido, en el artículo 30 Tipos de títulos (donde se considere oportuno), las tarjetas de autobús gratuitas para mujeres víctimas de violencia de género de los recursos residenciales de la ciudad, como aparece comprometido en el III PIO.

Se propone las siguientes **recomendaciones al área de Movilidad para trabajar sobre la mejora del servicio:**

4. Dado que una de las quejas es que los bonos subvencionados para mujeres en situación de violencia sólo son en el transporte público urbano que depende del Ayuntamiento, se recomienda que dado que otras administraciones ya han impulsado bonos para la misma situación, se pueda realizar algún convenio para que las mujeres en situación de violencia puedan realizar sus desplazamientos en todas las líneas de la ciudad con independencia de a que administración o empresa dependan.

5. Incorporación de la variable sexo en la recogida de datos del uso del transporte público de autobús, para contar con datos desagregados por sexo que permitan realizar un análisis de género posterior y tener mayor información sobre la realidad de su uso en Castelló.

6. Que se incorpore el enfoque de género a la hora de diseñar rutas de los autobuses y se tenga en cuenta que sean pendulares y no lineales para favorecer que se tenga en cuenta las distintas necesidades que hombres y mujeres tienen en referencia al uso del transporte público de acuerdo a los roles diferenciados de género que nos asigna la división sexual del trabajo.

7. Garantizar que haya paradas de autobús en las áreas cercanas a comercios, escuelas, hospitales y centros sanitarios, residencias de personas mayores, dependencias municipales, lugares de ocio y deporte, así como centros culturales. También se recomienda que tengan en cuenta los horarios para que la frecuencia de las líneas sea acorde con necesidades detectadas de su uso.

8. Realizar encuestas cada cierto tiempo a la población de Castelló sobre el uso del transporte público. Para ello, se recomienda que se utilice el cuestionario diseñado por Bente Knoll, para que se pueda recoger información que refleje la realidad de los múltiples viajes que realizan las mujeres por sus responsabilidades sociales y que relaciona la movilidad tanto por cuestiones de trabajo productivo como reproductivo.

9. Incorporación de cláusulas sociales de igualdad en los pliegos de licitación de empresas de transporte siguiendo la normativa vigente de prohibición de contratación y de incorporación de los criterios de igualdad de género mencionados en el apartado V de previsión de impacto sobre la igualdad.

(Documento firmado electrónicamente al margen)

