

Tema de la reunión/Bileraren gaia: Taller Personal de Administraciones implicadas

Fecha/Data: 1 de marzo 2018

Hora/Ordua: 16:30

Lugar/Tokia: Baluarte

Asistentes: 7

Incidencias/Gertakariak:

Incidencias:

## Acta de la reunión\_Bilera Akta

### Presentación y explicación del PMUS y del plan de Participación.

### IHMIP-aren eta parte-hartze planaren aurkezpen eta azalpena

La documentación sobre el PMUSCP que se ha explicado se encuentra disponible en:

<https://participartepmus.es>

Una vez explicado el PMUS y el proceso de participación se respondió a varias intervenciones del público. Estas se recogen en el punto Ruegos y Preguntas.

### Aportaciones recogidas por ámbitos: listado.

#### Jasotako ekarpenak esparruaren arabera: zerrenda

En la sesión se presentó un documento con una batería de propuestas elaboradas por las Técnicas de Igualdad de la entidades locales afectadas así como de la Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibersitate Publikoa. Este documento figura como anexo en la presente acta.

Las aportaciones realizadas en el espacio de trabajo se presentan a continuación tal y se escribieron por las personas participantes:

#### A1\_Urbanismo y ordenación del territorio / Hirigintza eta lurraldearen antolamendua

- A1\_P1: Incorporación de medidas de movilidad en el planeamiento general y en el planeamiento parcial especial. (indicaciones y pautas concretas para incorporarlo al planeamiento)
- A1\_P2: A la hora de rediseñar las “celulas” hacerlos con perspectiva de género: iluminación, diseño de calles, visibilidad, diseño de espacios con visión de género.

#### A2\_Movilidad peatonal / Oinezkoen mugikortasuna

- 

#### A3\_Movilidad ciclista / Bizikleten mugikortasuna

- A3\_P1: Desplazamientos en bicicleta: se podría fomentar el uso de la bici como medio de transporte por parte de la población estudiantil, creando de paso hábitos para el futuro, mediante la obligación de proyectar espacios para guarda y aparcamiento de bicicletas en centros escolares (centros de ESO-Bachillerato, Universidades, Centros de formación profesional). En este aspecto se podría coordinar también con el Departamento de Educación del Gobierno de Navarra, para que lo incluyan en los programas de los proyectos a ejecutar en el futuro. También se podría regular en los Ayuntamientos, por ordenanza de edificación, la obligación de ejecutar en los nuevos edificios cuartos de bicis, con una superficie en función del número de viviendas en los edificios. También regular la obligación de poner en las nuevas urbanizaciones un mínimo de aparcabicicletas; que los ayuntamientos adecuasen espacios cerrados para aparcar bicicletas.

#### A4\_Transporte público / Garraio publikoa

- A4\_P1: 4.1 Que se incluya en el recorrido a todas las localidades que conforman la metrópoli

- A4\_P2: 4.3 Tener en cuenta en la planificación de la ubicación y en el diseño, la seguridad o “percepción” de seguridad tanto de hombres como de mujeres (iluminación, visibilidad, accesibilidad)
- A4\_P3: 4.2 Flota e infraestructuras que respondan las necesidades tanto de hombres como de mujeres, por ejemplo, flota que pueda adaptarse a un número superior de sillas, por ejemplo, en horarios/días determinados. Infraestructuras, ubicación, iluminación, visibilidad, aspectos a tener en cuenta en el diseño, de cara a garantizar la seguridad, y por tanto, la utilización por parte de todas las personas.
- A4\_P4: 4.1 Que las conexiones de las redes troncales del TUC con los municipios periféricos de Pamplona/Iruña sean ágiles y con unos tiempos competitivos respecto de los vehículos privados.
- A4\_P5: 4.1 Se podría sin prácticamente ningún coste añadido u otras medidas de transformación de la vía pública (siempre necesitadas de importantes inversiones), implantar las líneas lanzaderas que disminuyeran el tiempo de desplazamiento desde el origen al destino. Por ejemplo, se puede empezar con los autobuses de refuerzo que se ponen en hora punta, haciendo que los mismos paren únicamente en una de cada dos paradas. Se les podría identificar, por ejemplo, en el frente con un círculo con un color que haga referencia a la velocidad. Así se podría conseguir que, con la línea 4 se llegara a Barañain hasta Huarte en poco más personas utilizarán que ahora. Si se reduce el tiempo invertido en el desplazamiento, más personas utilizarán esa línea para sus desplazamientos diarios.

#### A5\_Vehículo privado / Ibilgailu pribatua

- A5\_P1: 5.2 Basada a demanda en determinadas franjas horarias (para aumentar la seguridad de las usuarias y prevenir agresiones, sensación seguridad)

#### A6\_Ámbito singulares y medidas transversales / Esparru bereziak eta zeharkako neurriak

- A6\_P1: tener en cuenta en las motivaciones de desplazamiento las diferencias de género.
- A6\_P2: Utilizar en todos los elementos comunicativos lenguaje no sexista.

#### Propuestas e ideas generales / Proposamen eta idea nagusiak:

##### Ruegos y preguntas.

##### **Se pregunta cuando estará el documento definitivo,**

Se explica el proceso queda de aquí en adelante, las sesiones deliberativas y el proceso de aprobación hasta enero-febrero de 2019.

Se indica que el proceso participativo acaba con la jornada de retorno en la que se hace informa sobre las propuestas incorporadas y cuáles no. Con todo eso se elabora el documento final que pasa a la fase final de aprobación por parte de todos los ayuntamientos

##### **Se pregunta si se ha planteado incorporar en el documento aquellos documentos sobre movilidad que se han hecho ya en determinados municipios, como por ejemplo los mapas de los puntos inseguros, del miedo.**

Se explica el funcionamiento de la subcomisión técnica y el nivel de desarrollo del plan, que no es tan concreto.

##### **Se plantea que algunas ideas están ya bastante avanzadas.**

Se explica que el PMUSCP no paraliza nada de lo que se esté haciendo, aunque es cuestión de valorar cómo poder incorporar esos proyectos en marcha a las estrategias.

Anexo:

**APORTACIONES  
AL BORRADOR DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE  
DE LA COMARCA DE PAMPLONA**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el apartado II de la Exposición del “*Convenio de Colaboración entre la Administración Foral de Navarra, los Ayuntamientos integrados en el ámbito territorial del transporte urbano comarcal y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona*” denominado FUNDAMENTOS, en su punto 2 se recoge que:

*“Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en la ciudad y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.*

*Dada la relevancia que tiene para la población destinataria, este Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene que contar con un informe de impacto de género, formando adecuadamente al personal técnico encargado de realizarlo y/o realizando las contrataciones necesarias que garanticen la capacitación técnica de quienes van a analizar los datos e introducir las medidas que palien las diferencias y discriminaciones entre mujeres y hombres, si estas existen. Y utilizar un uso no sexista e integrador del lenguaje e imágenes, cumpliendo así con la normativa en el conjunto de la acción de los gobiernos municipales.”*

Esta exigencia viene determinada por el cumplimiento de la normativa vigente que obliga a que los impactos de género estén presentes en las distintas normativas, proyectos y programas de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social y medioambiental en el ámbito estatal, autonómico y municipal, en este caso el citado Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona. Y así se recogía en el informe que el Servicio de Igualdad del Ayuntamiento de Ansoáin envió a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en enero de 2016.

Pero es que además de la exigencia normativa existente hay que resaltar la importancia que tiene la evaluación del impacto de género de leyes, planes y programas para lograr la máxima eficacia y eficiencia del trabajo de las distintas administraciones públicas, ya que es la única forma de conocer si la labor de la misma tiene la adecuada repercusión en toda la población, mujeres y hombres por igual, o presenta desviaciones que, si no se conocen, no se pueden corregir.

Tras analizar la propuesta de Plan de la Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona, hemos podido comprobar que no se ha realizado un impacto de género ni se ha utilizado un lenguaje inclusivo no sexista a lo largo de su redacción, tal y como viene recogido en el convenio ya citado.

Esto supone que no sólo el futuro Plan de Movilidad va a incumplir la legislación vigente sino que también va a perderse la oportunidad de que pueda convertirse en una herramienta democratizadora para la consecución del derecho de todas las personas, mujeres y hombres, a unos municipios más humanos, seguros e inclusivos, que incorporen las visiones ausentes, y por ende, más democráticos.

Desde su compromiso con la sostenibilidad las EELL apuestan por nuevos paradigmas de movilidad, menos ligados al transporte privado, reivindicando municipios más accesibles y no más rápidos, más próximos y no más extensos, más caminables y menos contaminados. Así pues, apostamos por una movilidad sostenible que priorice una buena red de transporte público y que reduzca las distancias entre las diferentes actividades

urbanas, obteniendo así beneficios medioambientales significativos. Por ello entendemos el sistema de movilidad como el medio a través del cual se accede a los diferentes espacios de la ciudad y de las poblaciones colindantes (áreas metropolitanas), con el fin de desarrollar las actividades del día a día.

Existe una necesidad de concebir la ciudad como un espacio de inclusión social, autoestima colectiva y cohesión comunitaria, en donde las políticas urbanas deben pensarse desde la integralidad y diversidad de realidades y actores. El derecho a la ciudad es la expresión máxima del derecho democrático a la ciudadanía en cualquiera de sus variantes de elección, de recorridos y disfrute de espacios, valores de uso y acceso a entornos. La receta: la recuperación de la vida cotidiana, poniendo la sostenibilidad de la vida como centro de toda política.

Tenemos entonces que plantearnos la movilidad sostenible con perspectiva de género como uno de los principales pilares para la construcción y acceso a unas metrópolis diversas, cuidadoras y sostenibles, planificadas para facilitar la vida cotidiana, favoreciendo la proximidad entre las diferentes actividades urbanas, la mezcla de usos y la compacidad.

Asimismo, se tiene que realizar una comparativa entre las diferentes pautas de movilidad según el género, señalando la sobrevaloración de los desplazamientos por motivos laborales, lineales hacia la centralidad (típicamente masculinos) versus los radiales, cortos y complejos (predominantemente femeninos). Por este motivo, se planteó y recogió en el convenio la necesidad de realizar un impacto de género de la movilidad urbana que hasta el momento no ha sido atendido.

## **PROPUESTAS/APORTACIONES**

Dado que el principal objetivo del Plan es fomentar una movilidad inclusiva, segura y sostenible y que a través de proceso participativo se nos ha solicitado y dado la oportunidad de realizar aportaciones al borrador del Plan, las Técnicas de igualdad de las EELL afectadas y de la UPNA-NUP, realizamos las siguientes propuestas, a modo de aportaciones:

1ª. Que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona cuente con una o un Agente de Igualdad que introduzca la perspectiva de género en este y en el resto de las áreas y proyectos que impulsa y gestiona esta Entidad.

2ª. Que las asistencias técnicas contratadas para realizar el Plan de Movilidad cuenten con profesionales especializadas/os en género que integren esta perspectiva de manera transversal, tanto en la fase de diagnóstico como en la de elaboración del propio Plan de Movilidad.

Que se garantice la participación de personal experto en igualdad de género en las sesiones deliberativas de análisis de las propuestas como agentes de interés..

3ª. Que se realice el Informe de impacto de género del futuro PMUSCP acordado en el convenio firmado entre las partes: Gobierno de Navarra, Ayuntamientos y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

4ª. Que se realice una corrección del lenguaje sexista utilizado así como del lenguaje e imágenes que se utilicen tanto en la elaboración como en la difusión del Plan, y en todos los elementos comunicativos vinculados a su ejecución.

5ª. Que se utilicen datos desagregados por sexo de forma sistemática, es decir, en todas las variables y/o indicadores utilizados y que se haga un análisis de género de los mismos, tal y como exige la normativa vigente.

6ª. Que el futuro Plan de Movilidad contemple la formación en igualdad del personal político y técnico responsable de la planificación urbanística y de la movilidad, para que se puedan diseñar los espacios con visión de género.

7ª Que el concepto de seguridad dentro del futuro PMUS no se ciña exclusivamente a la accidentalidad sino que considere la seguridad como un concepto más amplio y tenga en cuenta las violencias que viven y perciben las mujeres, atendiendo otros factores como la mejora de los elementos urbanos (iluminación, visibilidad y accesibilidad) y la inclusión de la idea de comunidad (planificación de la ciudad como espacio público, espacios con vida, barrios activos).

8ª Que se pongan medios específicos para erradicar las agresiones sexistas en el transporte público y en los espacios públicos.

9ª Que se realice un diagnóstico modal con perspectiva de género, en general y en particular, del uso del transporte público.

10ª Que se tengan en cuenta las diferencias de género en las motivaciones de la movilidad ya que el modelo denominado pendular, contemplado en la propuesta de plan (estudios, trabajo y compras), es androcéntrico y no se corresponde con el modelo de movilidad de las mujeres, mucho más diversificado que se traduce en viajes consecutivos para cubrir diversos objetivos derivados de sus responsabilidades de cuidado (compras, acompañamientos, gestiones...). Más viajes cortos con destinos diversos frente a los viajes pendulares entre la vivienda y el trabajo característicos de una concepción de vida centrada exclusivamente en el empleo.

11ª Que cuando se atienda a la movilidad pedestre se priorice, en todos los casos, la diversidad de usos de los barrios y pueblos.

12ª Que el transporte público se adapte a los ritmos temporales (frangas horarias y frecuencia) y espaciales (relación centro-periferia, nuevas centralidades), tanto de hombres como de mujeres, ya que se manifiestan grandes diferencias.

13ª Que se ofrezca un sistema tarifario integrado que incluya el uso de varios medios de transporte público (si los hubiera en un futuro) y con tarifas adaptadas al perfil y capacidad económica de distintos colectivos (accesibilidad económica).

14ª Que el Plan de Movilidad ofrezca y promueva un espacio de visibilización de experiencias y buenas prácticas en cuestiones de movilidad y sostenibilidad social con perspectiva de género en los municipios de la Comarca.

Técnicas de Igualdad de las EELL afectadas y de la UPNA-NUP

6 de marzo de 2018