



INFORME DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MISLATA

1. Introducción

El siguiente informe se emite en cumplimiento de lo establecido en el artículo 19 de la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres, establece en el relación con los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género. El resto de Administraciones Públicas han ido ajustándose progresivamente a este mismo reto.

La ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP), incorpora el enfoque de género en materia de urbanismo y ordenación del territorio para hacer efectivo el principio de igualdad de hombres y mujeres. El anexo XII de la ley, Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género, fija en el punto 1 Urbanismo para las personas, 1.1. los planes, los programas y los proyectos urbanísticos tienen que responder a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta la diversidad. Las ciudades, el paisaje, la movilidad, los espacios públicos, los accesos, las viviendas, tienen que reflejar y facilitar las diferentes esferas de la vida: la productiva, la reproductiva, la social o la política y la personal. Igualmente tienen que posibilitar los diferentes usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren.

El Ayuntamiento de Mislata ha incorporado en el I Plan de Igualdad (2018 – 2021) en su acción nº 36 que con carácter previo a la redacción y publicación de cualquier normativa interna, ordenanza o instrucción, se realizará un informe de impacto de género.

Además se dispone desde el año 2019 de un Plan de Movilidad Sostenible de Mislata que cuenta con el análisis y diagnóstico previo de la movilidad en el municipio.

Otro documento de referencia tenido en cuenta en este informe es el SET 07 Para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana.

2. Identificación de la norma

La norma sobre la que se realiza el informe es la **Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Mislata**.

Dicha ordenanza se estructura en Preámbulo, Título Preliminar y 9 títulos, 4 disposiciones finales, 1 disposición derogatoria única y dos anexos.

En el Título Preliminar se regula el objeto y ámbito de aplicación.



En el Título Primero se regulan las normas generales.

En el Título Segundo se regula la movilidad peatonal.

En el Título Tercero se regula la movilidad en bicicleta, carros y carruajes, patinetes y en vehículos de movilidad personal (VMP).

El Título Cuarto alude a la movilidad de los sistemas de alquiler, automóviles, motocicletas y ciclomotores.

En el Título Quinto se recoge la circulación de camiones y mercancías peligrosas.

El Título Sexto hace referencia a la distribución urbana de mercancías y operaciones de carga y descarga.

En el Título Séptimo se trata la regulación de paradas y estacionamiento.

El Título Octavo se refiere a los vados, grúas y mudanzas.

En el Título Noveno trata sobre las infracciones y sanciones.

En las Disposiciones Finales se modifican los anexos, se hace referencia a la publicación y entrada en vigor, se regulan las ordenanzas fiscales y se refieren al título competencial y amparo normativo.

Finalmente en la Disposición Derogatoria Única se recoge la derogación normativa.

El objetivo de esta ordenanza es armonizar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, incluidos el peatonal, el de circulación de los diferentes vehículos, el estacionamiento, el transporte de personas y las diferentes necesidades de uso del espacio público relacionadas con la movilidad.

La ordenanza de movilidad de Mislata se adecua a la normativa estatal aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

3. Análisis de la situación

Para medir el impacto de género se pretende identificar si existen diferencias sociales y cuales son las causas que las producen.

Se dispone de datos relacionados con el análisis y el diagnóstico de la movilidad del Plan de Movilidad Sostenible de Mislata. En cuyo documento se recogen los siguientes datos desagregados por sexo relativos al año 2019:

- El 51.5% de la población son mujeres.
- En relación al uso de transporte público interurbano.
 - Metrovalencia: 70% mujeres, 30% hombres, con edades comprendidas entre 18 y 44 años.



- Metrobus: 71.5% mujeres, 28.5% hombres. Mujeres entre 45 y 64 años, seguidas de las de 18 a 44, y hombres de 18 a 44 años.
 - EMT: prevalecen las mujeres entorno al 60% y el 40% de hombres, con edades comprendidas entre los 18 y los 44 años, mayoritariamente.
- En relación a los motivos por los que se realizan los desplazamientos: 23% casa, 23% gestiones, 15% compras, 14% ocio y 10% trabajo.
- La adecuación de los espacios públicos desaprovechados para las criaturas, personas adultas y mayores, mejorando mobiliario, arbolado, etc)
 - Espacio del peatón: se ha dotado al municipio de zonas peatonales, zonas verdes y espacios de tráfico clamado. Peatonalización de espacios en entornos escolares y adecuación de las aceras.
 - La bicicleta: se está fomentando el uso y se han acondicionado 6,8 km de ciclocalles y 3.7 km de carril bici, así como la posibilidad de utilizar bicicletas públicas.
 - Transporte público: ampliación del servicio de metro, los fines de semana, hasta las 3pm.

4. Revisión del lenguaje empleado en la ordenanza

El mandato de la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, contenido en su artículo 14 bajo la rúbrica Criterios Generales de Actuación de los Poderes Públicos, establece en su epígrafe 11, que, a las finalidades de esta Ley, será criterio general de actuación de los poderes públicos “la implantación de un lenguaje no sexista en el ámbito administrativo y su fomento en la totalidad de las relaciones sociales, culturales y artísticas”. Similares previsiones reconocen en el artículo 48 de la Ley 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la igualdad entre hombres y mujeres y en el I Plan de Igualdad del Ayuntamiento de Mislata.

Es necesario evitar la utilización sistemática de masculino, en singular o plural, para referirse a los dos sexos, puesto que no siempre se consigue representarlos, se crean ambigüedades y confusiones en los mensajes y se oculta a la mujer. Nuestro lenguaje tiene que ser igualitario, estar libre de estereotipos sexistas que perviven en nuestra lengua y tenemos arraigados por nuestros usos. El fin tiene que ser poner de manifiesto la presencia de la mujer en el discurso del lenguaje administrativo.

Por lo que se exponen a continuación ejemplos de las puntualizaciones a tener en cuenta:

- Sustituir “funcionario” por “personal funcionario”.
- Sustituir “interesado” por “persona interesada”.
- Sustituir “ciudadano” por “ciudadanía”.
- Sustituir “peatón” por “peatón - peatona”.
- Sustituir “propietario” por “persona propietaria”.



- Sustituir “usuarios” por “personas usuarias”.
- Sustituir “titular” por “persona titular”.
- Sustituir “viandante” por “persona viandante”.
- Sustituir “los agentes” por “los y las agentes” o “las y los agentes”.

La ordenanza ha sido revisada para eliminar cualquier terminología que implique términos androcéntricos o discriminatorios, utilizando un lenguaje inclusivo y no sexista.

5. Identificación de los derechos sobre los que la ordenanza puede impactar.

Para promover la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, la ordenanza reguladora, hace mención a los derechos y los deberes de los peatones y las peatonas, la circulación vial, clasificación de las vías públicas, señalización, vigilancia y control, circulación de camiones y mercancías peligrosas, distribución urbana de mercancías y operaciones de carga y descarga, regulación de paradas y estacionamientos, movilidad con distintos tipos de vehículos, la reserva de aparcamientos para personas con discapacidad o diversidad funcional con movilidad reducida y las infracciones y las infracciones y sanciones.

6. Conclusiones del impacto sobre la igualdad de género.

De todo lo anterior, cabe concluir que la Ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Mislata:

- No identifica en principio situaciones de desigualdad en relación a la movilidad de mujeres y hombres.
- Hace un uso del lenguaje inclusivo y no sexistas, con la eliminación de cualquier terminología que comporte términos androcéntricos o discriminatorios.

7. Propuesta

Se propone realizar el análisis y el diagnóstico de la movilidad de Mislata desagregando los datos por sexo, para conocer si las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes.

Conocer el acceso al coche, la dependencia y limitaciones del transporte público, los desplazamientos con niños y niñas o con carga debidas a las tareas de cuidado, los viajes fuera de los horarios punta y el diseño de las infraestructuras de movilidad desde la perspectiva de género.

De manera que se pueda identificar si resulta necesaria la adopción de medidas concretas para mejorar su eficacia y poder obtener datos significativos que reviertan en incorporar a la movilidad la perspectiva de género.