

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

| | | | |
|---------------------|--------------------------------------|-------------|-------------------|
| DEPARTAMENTO | Movilidad e Infraestructuras Viarias | 2013 | 109.415.088 euros |
| | | 2014 | 110.105.216 euros |

PROGRAMA Y CUANTÍA

Nombre Servicios Generales

Código 8.01

Relevancia de género Baja

Presupuesto 3.194.763

Tabla 1.

Cuantía del presupuesto del programa y porcentaje que representa para el Departamento en los últimos años

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 12/11 | 13/12 | 14/13 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| GASTO (miles de euros) | 3.159 | 3.040 | 2.452 | 3.195 | -3,77% | -19,34% | 30,29% |
| % PPTO PROPIO DPTO. | 1,63% | 3,15% | 2,24% | 2,90% | 93,25% | -28,89% | 29,53% |

El programa Representa un 2.90% del presupuesto propio del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias.

Objetivos, colectivos destinatarios y actuaciones que contiene el programa

Objetivo: Implementar las medidas del plan de igualdad asignadas al Departamento.

Colectivos destinatarios: Actuación centrada en el personal de la administración. Influye sobre la ciudadanía solamente de forma indirecta.

Actuaciones: Coordinar las reuniones de propuesta y seguimiento de la ejecución del plan.

Coordinar el análisis desde la perspectiva de género de los programas presupuestarios del Departamento.

Integrar la perspectiva de género en los procedimientos de contratación.

Integrar la perspectiva de género en los procedimientos de concesión de subvenciones.

Revisar el lenguaje de género en las comunicaciones audiovisuales y escritas del Departamento.

Proponer, allí donde sea necesario, la recopilación de datos desagregados por sexo.

Análisis cuantitativo por género

El programa no tiene, como se ha comentado, una actuación directa en la ciudadanía, sino que incide directamente sobre el personal de la administración. Se pretende ejecutar el 100% de las medidas del plan asignadas al Departamento en 2014.



Análisis o reflexión cualitativa

El análisis o reflexión cualitativa se realiza en los programas en los que figura la ejecución de las concretas medidas del Plan de Igualdad de Diputación atribuidas al Departamento.

**DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS**

| | | | |
|---------------------|--------------------------------------|-------------|------------------|
| DEPARTAMENTO | Movilidad e Infraestructuras Viarias | 2013 | 109.415.088 euro |
| | | 2014 | 110.105.216 euro |

PROGRAMA Y CUANTÍA

| | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Nombre | Ordenación y Promoción del Transporte |
| Código | 8.10 |
| Relevancia de género | Media |
| Presupuesto | 30.417.794 |

Tabla 1.

Cuantía del presupuesto del programa y porcentaje que representa para el Departamento en los últimos años

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 12/11 | 13/12 | 14/13 |
|------------------------|-----------|--------|--------|--------|---------|---------|-------|
| GASTO (miles de euros) | 21.781,47 | 29.857 | 28.525 | 30.418 | 37,07% | -4,46% | 6,64% |
| % PPTO PROPIO DEPTO. | 12,62% | 30,95% | 26,07% | 27,63% | 145,28% | -15,76% | 5,97% |

(1) % PPTO: PROPIO DEPTO: 2011. Interesa aclarar que al cambiar la adscripción de la Dirección de Movilidad y Transporte Público a distintos departamento (antes con Ordenación Territorial, ahora con Infraestructuras Viarias) no se considera relevante el dato del porcentaje que supone este programa sobre el presupuesto total del Dpto., ya que no son comparables presupuestos de Dptos. de diferente envergadura.

Objetivos, destinatarios y actuaciones que contiene el programa

Este programa representa por sí solo el 27,29% del presupuesto del Departamento, lo que da idea de la centralidad que ocupa la mejora del transporte público de viajeros en la política foral, teniendo en cuenta además que el actual Departamento incluye Infraestructuras Viarias (Carreteras), tradicionalmente la Dirección con mayor presupuesto de gastos de Diputación, aunque en la última legislatura esta situación ha cambiado a favor del Dpto. de Política Social.

El grueso del gasto se destina a la financiación del desarrollo y extensión del Sistema de Billete Unico en Gipuzkoa. De ahí la importancia de las subvenciones concedidas a la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, organismo que incluye a las principales administraciones de transporte y que desde marzo de 2013 gestiona las tarjetas de transporte Mugi y Lurraldebus.; y al Ayuntamiento de Donostia. Asimismo, destacan las partidas referidas a la financiación foral a las obras de la futura estación de autobuses de Donostia y a la renovación de las flotas de autobuses de titularidad foral, así como las destinadas al desarrollo de nuevos proyectos para la mejora del servicio público de transporte interurbano a nivel comarcal.

**Tabla 2. Principales actuaciones incluidas en el programa presupuestario y gasto presupuestado.**

| | 2013 | 2014 |
|--|-------------------|-------------------|
| Billete Único - indemnizaciones | 21.245.000 | 23.231.750 |
| Financiación estación buses SS | 2.218.844 | 1.753.125 |
| Autoridad del Transporte | | 1.115.091 |
| Ayto. Donostia/subvención DBUS | | 650.000 |
| Infraestructuras (básculas, paradas, etc) | 230.000 | 150.000 |
| Emisora del taxi/ Taxi adaptado | 204.417 | 372.000 |
| Estudios varios/proyectos mejora movilidad comarcal | 30.000 | 163.435 |
| Total | 28.524.893 | 30.417.794 |

Este programa presupuestario recoge las principales líneas de actuación del Departamento en el ámbito de la mejora del transporte público de viajeros, teniendo como objetivo general asegurar la movilidad de la ciudadanía además de la accesibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte.

A quién se dirige: al conjunto de la población, pretendiendo fomentar la utilización de medios de movilidad más sostenibles, evitando los efectos perniciosos del uso abusivo del vehículo privado.

Más específicamente, atiende las necesidades de movilidad de sectores sociales dependientes del transporte público (infancia y jóvenes, tercera edad, personas de movilidad reducida, perceptoras de rentas bajas, habitantes de núcleos rurales, etc.).

El programa recoge la financiación de las siguientes actuaciones:

A. En cuanto al desarrollo del Sistema de Billete Único, destaca el apoyo a la Autoridad del Transporte en su nueva andadura como organismo gestor del sistema Mugí, e institución impulsora del empleo del Billete Único a todos los medios de transporte público de Gipuzkoa (en 2013 se ha extendido a los autobuses urbanos de Eibar y está prevista la incorporación del urbano de Zarautz a comienzos del año que viene) Por otra parte, además de la financiación de los servicios de transporte, se incluyen las subvenciones en el precio del transporte público para el fomento del mismo, las inversiones en equipamiento y modernización de la flota de autobuses y la colaboración con el Ayuntamiento de Donostia para la consolidación del Billete Único como medio general de pago.

B. Inversiones en infraestructuras del transporte: marquesinas y apartaderos en paradas interurbanas, básculas de pesaje en carreteras para el control del transporte de mercancías.

C. Respecto al servicio de taxis, se contempla la subvención para la adquisición de vehículos adaptados, la utilización del taxibus para determinados casos, sin olvidar la mejora del servicio con la emisora del taxi.

D. Mejora del transporte público en diversas comarcas del Territorio (Alto y Bajo Deba, Goierrialdea, Urola y Buruntzaldea) mediante la realización de nuevos proyectos, promoviendo a tal fin procesos de participación ciudadana en 57 municipios.



E. Mención aparte por su volumen merece las ayudas financieras para la futura estación de autobuses de la capital guipuzcoana.

Análisis cuantitativo por género

I.- FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, DESARROLLO DEL SISTEMA DE BILLETE UNICO – LURRALDEBUS.

Desde una perspectiva de género se observa un uso diferenciado entre mujeres y hombres de los diferentes modos de transporte. De esta forma, según los últimos datos disponibles de 2011, queda patente la mayor presencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados por los hombres, siendo el medio protagonista en el 46,4% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres representa el 27,8%. Asimismo, el análisis del periodo 2007-2011 permite observar una tendencia hacia un patrón de movilidad más sostenible entre las mujeres, con una menor utilización de modos motorizados privados, que reducen su participación en 4 puntos porcentuales, a la vez que los desplazamientos no motorizados se incrementan en una proporción de 6,1 puntos. Sin embargo, en ambos sexos se observa un descenso en la utilización del transporte colectivo, tanto ferrocarril como autobús.

Tabla 3. Desplazamientos según modo y sexo (porcentaje)

| Modo | Mujer | | Hombre | | Total | |
|-------------------------|-------|------|--------|------|-------|------|
| | 2007 | 2011 | 2007 | 2011 | 2007 | 2011 |
| No motorizado | 47,0 | 53,1 | 37,3 | 39,8 | 42,2 | 46,7 |
| Autobús | 11,6 | 9,8 | 7,8 | 6,9 | 9,8 | 8,4 |
| Vehículo privado | 31,8 | 27,8 | 45,7 | 46,4 | 38,6 | 36,7 |
| Ferrocarril | 8,7 | 7,6 | 6,7 | 5,3 | 7,7 | 6,5 |
| Otros | 0,9 | 1,6 | 2,5 | 1,6 | 1,7 | 1,7 |

Fuente: Estudio de movilidad en la CAPV 2011 (OTEUS)

Tabla 4. Distribución de tarjetas activas de Lurraldebus y Mugi según sexo y edad

CANTIDAD

GENERO

| FRANJA_EDAD | HOMBRES | MUJERES | % MUJERES/TOTAL | Total general |
|----------------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| 0-10 AÑOS | 13.707 | 13.428 | 49,48 | 27.135 |
| 11-30 AÑOS | 39.108 | 45.222 | 53,62 | 84.330 |
| 31-60 AÑOS | 46.711 | 69.008 | 59,63 | 115.719 |
| + DE 61 AÑOS | 41.254 | 58.075 | 58,46 | 99.329 |
| NULL (1) | 2.941 | 4.217 | 58,91 | 7.158 |
| Total general | 143.721 | 189.950 | 56,92 | 333.671 |

(1) Al principio del Billete Unico no se disponían datos por edades. Fuente: Lurraldebus Gunea 2013

Del cuadro se deduce que hay más proporción de mujeres titulares de tarjetas de Lurraldebus (56,92), con una abultada diferencia en las edades de franja correspondientes a edades intermedias y tercera edad superior.



Tabla 5. Número de tarjetas por tipo y género

| TIPO TARJETA | HOMBRES | MUJERES | % MUJERES/TOTAL | TOTAL |
|-------------------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| ORDINARIAS | 74.768 | 106.263 | 58,69 | 181.031 |
| DISCAPACITADOS | 2.235 | 1.700 | 43,20 | 3.935 |
| FAM NUMEROSA GRAL., | 6.277 | 7.033 | 52,83 | 13.310 |
| FAM NUMEROSA ESPECIALES | 363 | 365 | 50,13 | 728 |
| JOVENES | 27.453 | 28.604 | 51,02 | 56.057 |
| MAYORES | 22.936 | 37.058 | 60,75 | 60.994 |
| ***** NIÑOS | 5.855 | 5.711 | 49,37 | 11.566 |
| SOCIAL | 2.832 | 3.216 | 53,17 | 6.048 |
| TOTAL GENERAL | 143.719 | 189.950 | 56,92 | 333.671 |

***** desde Mugi no hay tarjetas de niños.

Interesa aclarar que a raíz de la puesta en marcha de la tarjeta MUGI, además de los requisitos específicos de cada tarjeta especial, se ha establecido el requisito general de no superar determinado umbral de renta, ya que se ha considerado que las bonificaciones para colectivos especiales deben ir dirigidas a usuarios con menores ingresos. Dentro de los colectivos, destacan la juventud y mayores (en este último un 60,75% son mujeres) seguidos de lejos por los beneficiarios de las tarjetas sociales.

Tabla 6. Evolución movimientos usuarios/as líneas interurbanas

| Años | TOTALES | TOTAL H Valores absolutos | H % | TOTAL M Valores absolutos | M % |
|-------------|------------|---------------------------------|------|---------------------------------|------|
| 2009 | 11.912.010 | 3.544.070 | 29,8 | 8.367.940 | 70,2 |
| 2010 | 13.198.686 | 4.090.883 | 31 | 9.107.803 | 69 |
| 2011 | 14.347.250 | 4.569.796 | 31,9 | 9.777.454 | 68,1 |
| 2012 | 15.580.852 | 5.113.064 | 32,8 | 10.467.788 | 67,2 |

Fuente: Lurraldebus Gunea 2013

Interesa matizar que sólo se incluyen los movimientos con tarjeta de Lurraldebus, que son alrededor del 80% del total de los viajes, siendo el 20% restante los pagados en metálico, por lo que las cifras superan los 20 millones de desplazamientos. También aquí se observa el fenómeno de la feminización del transporte público (alrededor de un 70% de los usuarios).

II. ACCESO A LA PROFESION DE TRANSPORTISTA:

En otro ámbito, desde 2009 por mandato de la Unión Europea se están efectuando pruebas de acceso a la profesión de transportista de mercancías y viajeros. Como se aprecia en el cuadro adjunto, el sector está fuertemente masculinizado, dándose además una presencia casi simbólica de las mujeres en el ámbito del transporte de mercancías por carretera (de un 2 a un 3%).



Tabla 7. Acceso a la profesión de transportista según sexo

| 2011 | | | | | |
|------------|-------------|---------|--------|---------|-------|
| | TOTAL APTOS | HOMBRES | | MUJERES | |
| | | | % | | % |
| MERCANCIAS | 205 | 201 | 98,05% | 4 | 1,95% |
| VIAJEROS | 174 | 159 | 91,38% | 15 | 8,62% |

| 2012 | | | | | |
|------------|-------------|---------|--------|---------|-------|
| | TOTAL APTOS | HOMBRES | | MUJERES | |
| | | | % | | % |
| MERCANCIAS | 201 | 196 | 97,51% | 5 | 2,49% |
| VIAJEROS | 150 | 138 | 92,00% | 12 | 8,00% |

| 2013 (hasta julio) | | | | | |
|--------------------|-------------|---------|--------|---------|-------|
| | TOTAL APTOS | HOMBRES | | MUJERES | |
| | | | % | | % |
| MERCANCIAS | 173 | 168 | 97,11% | 5 | 2,89% |
| VIAJEROS | 177 | 166 | 93,79% | 11 | 6,21% |

Fuente: DFG2013

Análisis o reflexión cualitativa

Tradicionalmente, los dos grupos de usuarios principales del transporte público han sido el de la juventud y el de las mujeres de edad media-alta que han tenido menor dependencia del vehículo privado, el primero por no disponer de recursos económicos que les permitieran adquirir y mantener el coche privado y el segundo por la preponderancia del hombre en el uso del vehículo de la unidad familiar.

A día de hoy el transporte público es un servicio de calidad, ofrecemos horarios y frecuencias crecientes, disponemos de una flota de autobuses moderna y adaptada a las necesidades de las personas de movilidad reducida, contamos con desarrollos tecnológicos que redundan en un servicio más eficiente y a un precio competitivo que le permite competir con el vehículo privado de manera que el objetivo es, manteniendo a los usuarios actuales, incorporar progresivamente entre las personas usuarias del transporte público a las actuales personas usuarias del vehículo privado que encuentran una alternativa real para dejar el vehículo privado para realizar algunos de sus desplazamientos.

**DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS**

| | | | |
|---------------------|--------------------------------------|-------------|-------------------|
| DEPARTAMENTO | Movilidad e Infraestructuras Viarias | 2013 | 109.415.088 euros |
| | | 2014 | 110.105.216 euros |

PROGRAMA Y CUANTÍA

| | |
|-----------------------------|-----------|
| Nombre | MOVILIDAD |
| Código | 8.11 |
| Relevancia de género | MEDIA |
| Presupuesto | 6.019.194 |

Tabla 1.

Cuantía del presupuesto del programa y porcentaje que representa para el Departamento en los últimos años

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 12/11 | 13/12 | 14/13 |
|------------------------|-----------|----------|----------|----------|---------|---------|--------|
| GASTO (miles de euros) | 11.084,60 | 8.559,45 | 5.312,84 | 6.019,19 | -22,78% | -37,93% | 13,30% |
| % PPTO PROPIO DEPTO. | 6,42% | 9,16% | 4,86% | 5,47% | 42,61% | -46,97% | 12,59% |

Tabla 2.

Principales actuaciones incluidas en el programa presupuestario y gasto presupuestado.

| | 2012 | 2013 | 2014 | 13/12 | 14/13 |
|--|------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Realización de bidegorris | 5.280.822 | 4.104.645 | 4.682.907 | -22 % | 14,08 % |
| Mejora y ampliación de los bienes y servicios en los bidegorris | 400.000 | 80.000 | 150.000 | -80% | 87,5 % |
| Investigaciones, estudios, proyectos y ayudas técnicas | 700.000 | - | 180.000 | | |
| Expropiaciones y compra de terrenos | 520.000 | - | 180.000 | | |
| Subvenciones y transferencias de capital para la realización de bidegorris | 1.354.998 | 1.128.194 | 426.287 | -16,73 % | -62,21 % |
| Otros | 303.625 | | 400.000 | | |
| Total | 8.559.445 | 5.312.839 | 6.019.194 | -37,93 % | -13,29 % |

El presupuesto se invierte sobre todo en la realización de bidegorris, tanto con medios propios como a través de convenios con otros organismos.

Objetivos, colectivos destinatarios y actuaciones que contiene el programa

Este programa desarrolla la red de vías ciclistas que prevé el Plan Territorial Sectorial de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, y su principal objetivo es promocionar la movilidad sostenible.



En cuanto a los presupuestos, a pesar de que la realización de dichos bidegorris tiene una gran relevancia, el programa también recoge otras acciones muy importantes que en los presupuestos no tienen una gran visibilidad, como por ejemplo las acciones para promocionar el uso de las vías ciclistas y la movilidad sostenible, la redacción y la tramitación del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa, la participación pública de esa tramitación etc.

Análisis cuantitativo por género

Tabla 3
Población atendida durante 2012 en los principales servicios:

| | TOTAL | HOMBRES % | MUJERES % |
|---|-----------|--------------|--------------|
| Trayectos totales en la red construida | 3.264.000 | %55 | %45 |
| Trayectos en bicicleta en la red construida | 842.000 | %78 | %22 |
| Trayectos a pie en la red construida | 2.555.000 | %47 | %53 |

Datos 2013

| | GUZTIRA | GIZONEZKOAK % | EMAKUMEZKOAK % |
|--|---------|------------------|-------------------|
| Antes de realizarse el bidegorri utilizaba la bicicleta tanto como ahora | %79 | %86 | %50 |
| Antes de realizarse el bidegorri utilizaba la bicicleta menos que ahora | %14 | %10 | %29 |
| Antes de realizarse el bidegorri no lo utilizaba, usuario nuevo | %6 | %3 | %20 |
| | | | |
| De no tener bidegorri los que utilizarían la bicicleta | %41 | %47 | %26 |
| De no tener bidegorri los que utilizarían el coche | %39 | %40 | %39 |
| De no tener bidegorri los que utilizarían el sservicio público | %12 | %7 | %23 |
| | | | |
| El uso de la bicicleta para ir a trabajar | %19 | %18 | %23 |
| El uso de la bicicleta para ir a estudiar | %6 | %5 | %7 |
| El uso de la bicicleta para ir de compras, bisitas o gestiones | %5 | %3 | %13 |
| El uso de la bicicleta para el ocio | %28 | %26 | %39 |
| El uso de la bicicleta ra hacer deporte | %43 | %48 | %19 |

Análisis o reflexión cualitativa

Los últimos años se ha incrementado el uso de los bidegorris, pero en 2012 ha sufrido un descenso del 4%. En la evolución a la baja del uso de los bidegorris hay que tomar en consideración la influencia del tiempo.

Según muestran las encuestas realizadas en torno al uso, el 74% son peatones y el 26% ciclistas. El porcentaje del uso ciclista de los bidegorris va creciendo tímidamente.



Entre los peatones, la proporción de hombres y mujeres está equilibrada; entre los ciclistas, en cambio, la proporción de mujeres siendo baja, va subiendo paulatinamente (17% en 2011 y 22% en 2012). Una de las razones por la que se da esta diferencia, puede ser la mayor afición de los hombres a la práctica del ciclismo como deporte.

De todas formas, del estudio de la frecuencia en el uso de los bidegorris para la realización de viajes obligatorios la diferencia entre ambos géneros es evidente. La frecuencia diaria a la semana es de 4 -7 días entre los hombres, 65 %, y el de las mujeres de solo el 43%. Este dato demuestra que en los trayectos diarios de ida y vuelta la frecuencia en el uso de la bicicleta no se halla tan consolidado entre las mujeres.

De todas formas, los datos recogidos en las tablas arriba insertadas, sin lugar a dudas, reflejan que la realización de los bidegorris forales ha fomentado en gran medida el uso de la bicicleta entre las mujeres. Una de las razones para que se de el incremento, es la percepción del peligro de las carreteras que desde el punto de vista de género tienen las mujeres. La vía ciclista es un medio seguro para muchas mujeres. Esta hipótesis se reafirma si preguntamos a los ciclistas que alternativa elegirían de no tener bidegorri. El 47% de los hombres afirman que seguirían utilizando la bicicleta en cambio solo el 26% de las mujeres lo elegirían.

Por último, hay que subrayar que las mujeres utilizan en mayor medida la bicicleta para ir a trabajar, realizar compras, visitas o gestiones y para el ocio. Los hombres utilizan sin embargo en gran medida la bicicleta para hacer deporte.