

Integración de la perspectiva de género en los planes de movilidad urbana sostenible: Guía temática

Esta guía temática ofrece orientaciones concretas y prácticas para integrar las perspectivas de género en todo el proceso de Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Tomando como referencia buenas prácticas globales, dota a las autoridades locales, planificadores, consultores y agencias de desarrollo de las herramientas necesarias para asegurar que los planes de movilidad sean inclusivos, seguros, accesibles y equitativos, especialmente para las mujeres y otros grupos discriminados.

La guía, estructurada en torno a las cuatro fases de desarrollo del PMUS, ofrece recomendaciones claras, casos prácticos y listas de comprobación para apoyar la creación de políticas y medidas que incorporen las perspectivas de género. Tanto si trata de elaborar un panorama, realizar un diagnóstico de género, seleccionar intervenciones o supervisar los progresos, esta guía le ayudará a integrar la igualdad de género en cada etapa del proceso del PMUS.



2025

Integración de la perspectiva de género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Guía temática

Más información

Secretariado de la Alianza MobiliseYourCity, Bruselas
<https://mobiliseyourcity.net/>

Correo electrónico

contact@mobiliseyourcity.net

Título

Guía temática: Integración de la perspectiva de género
en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Autores

Gail Jennings, Paola Ramirez – HEAT GmbH

Colaboradores

Heather Allen, Sonal Shah, Hendrik Jaschob – HEAT GmbH

Revisores

Nicolas Cruz, Jacopo Giavoli
– CODATU/Secretaría de MobiliseYourCity;
Keisha Mayuga, Hannah Behr
– GIZ/Women Mobilize Women

Imagen de portada

Bartłomiej Balicki/Unsplash

Derechos de autor

Esta publicación está sujeta a los derechos de autor de la Alianza MobiliseYourCity y sus socios, autores y colaboradores. Se autoriza la reproducción parcial o total de este documento sin ánimo de lucro, siempre que se cite la fuente.

Exención de responsabilidad

El contenido de este documento representa la opinión de los autores y no es necesariamente representativo de la posición de cada uno de los socios de la Alianza MobiliseYourCity.

Donantes:



Socios ejecutores:



Socios de conocimiento:



En colaboración con:



Índice

Siglas y acrónimos	6
Definiciones y conceptos	7
Introducción	8
La Alianza MobiliseYourCity	8
Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) y Women Mobilize Women (WMW)	8
Antecedentes de esta Guía temática	8
Cuándo y dónde incluir la perspectiva de género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	9
Uso de la Guía temática	11
¿Por qué es importante integrar la perspectiva de género en la planificación de la movilidad urbana sostenible?	12
PMUS con perspectiva de género	14
Objetivos de los PMUS con perspectiva de género	15
Componentes clave de los PMUS con perspectiva de género	15
Integración de la perspectiva de género en todas las fases de desarrollo del PMUS	16
Fase I del PMUS: Preparación y análisis	16
Paso 0: Evaluar el grado de preparación	16
Paso 1: Establecer estructuras de trabajo con perspectiva de género	20
Paso 2: Determinar el marco de trabajo de la planificación	20
Paso 3: Analizar la situación de la movilidad: el diagnóstico de género	21
Recopilar datos desglosados por género	22
Recopilar datos cuantitativos y cualitativos	22
Analizar los datos por género	25
Fase II del PMUS: Visión, fijación de objetivos y elaboración de escenarios/estrategias	26
Asegurar una participación significativa de las mujeres y otros grupos discriminados	26
Paso 4: Cómo incluir la perspectiva de género en el diseño de escenarios del PMUS	28
Paso 5: Cómo incluir la perspectiva de género en una visión del PMUS	29
Paso 6: Cómo incluir la perspectiva de género en los indicadores y objetivos del PMUS	30

Fase III del PMUS: Planificación de medidas	33
Paso 7: Seleccionar medidas que aborden las necesidades de movilidad de las mujeres	33
Paso 8: Acordar medidas y responsabilidades: desarrollar mecanismos de gobernanza para aplicar medidas y responsabilidades específicas de género	35
Paso 9: Preparar la adopción y financiación: crear líneas presupuestarias específicas para medidas e iniciativas que tengan en cuenta las perspectivas de género	36
Fase IV del PMUS: Implementación y seguimiento	36
Paso 10: Gestionar la implementación	36
Paso 11: Supervisar, adaptar y comunicar	38
Paso 12: Revisar y lecciones aprendidas	40
Referencias	41
Anexo 1: Lista de comprobación de buenas prácticas	42
Anexo 2: Herramientas de apoyo a la planificación con perspectiva de género en un PMUS	45

Lista de figuras

Figura 1 Las cuatro fases del ciclo de vida del PMUS	10
Figura 2 La diferencia entre los enfoques sensibles al género, con perspectiva de género y transformadores en materia de género en los PMUS	14
Figura 3 Objetivos de los PMUS con perspectiva de género	15
Figura 4 Uso de datos cualitativos para explorar y profundizar en las conclusiones cuantitativas sobre cómo se desplazan las mujeres	23
Figura 5 Categorías de partes interesadas clave en materia de género y PMUS	29

Lista de ejemplos

Ejemplo 1 La formación en análisis de género formó parte del proceso del PMUS de Dire Dawa	16
Ejemplo 2 Varias fuentes de datos trabajan juntas en Medan	17
Ejemplo 3 Ejemplo de necesidad de una persona especialista en materia de género en un equipo de proyecto	18
Ejemplo 4 El PMUS elaborado para Kumasi se guió por un requisito en los términos de referencia por el cual el equipo consultor debía desarrollar una perspectiva de género	19
Ejemplo 5 En Medan, los términos de referencia exigían una perspectiva de género en el proceso del PMUS	19
Ejemplo 6 El PMUS de Kumasi se beneficia de una defensora en materia de género	20
Ejemplo 7 La venta digital de billetes facilita la recogida de datos desglosados por género en Delhi	22
Ejemplo 8 Auditorías de infraestructuras por género en Córdoba	24
Ejemplo 9 Ambato selecciona a mujeres discriminadas para realizar entrevistas en profundidad que sirvan de referencia para su PMUS	24
Ejemplo 10 Medan incluye la perspectiva de género en el diagnóstico de su sistema de movilidad	25
Ejemplo 11 Los datos de género recogidos en Yaundé revelan los deseos y aspiraciones de las mujeres	25
Ejemplo 12 Los grupos de debate fueron un requisito en los términos de referencia del PMUS en Kumasi	28
Ejemplo 13 Un ejemplo de La Habana: inclusión de la perspectiva de género en una visión del PMUS	30
Ejemplo 14 Ejemplos de indicadores por género en un PMUS: Ambato	31
Ejemplo 15 Dire Dawa incluye indicadores detallados y por género en su PMUS	32
Ejemplo 16 Los indicadores de género son requisitos en los términos de referencia para el desarrollo del PMUS de Kumasi	32
Ejemplo 17 El género es una cuestión transversal explícita en el PMUS de Kumasi	35
Ejemplo 18 Formación de mujeres en competencias técnicas de transporte en Argentina, Colombia y Nepal	37
Ejemplo 19 Ejemplos de seguimiento en materia de género en Baixada Santista (Brasil)	40

Siglas y acrónimos

AFD	Agence Française de Développement (Agencia Francesa de Desarrollo)
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (Agencia Francesa para la Transición Ecológica)
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Centro de Estudios y Expertos sobre Riesgos, Medio Ambiente, Movilidad y Planificación Urbana)
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Ministerio Federal Alemán de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza, Seguridad Nuclear y Protección del Consumidor)
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo)
BERD	Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo
UE	Unión Europea
FFEM	Fonds Français pour l'Environnement Mondial (Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial)
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Sociedad Alemana de Cooperación Internacional)
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau (Banco Alemán de Desarrollo)
MTE	Ministère de la Transition écologique (Ministerio Francés de Transición Ecológica)
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
SoW	Alcance del trabajo
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
ToR	Términos de referencia
TUMI	Transformative Urban Mobility Initiative
WMW	Women Mobilize Women

Definiciones y conceptos

El **género** es un término que se utiliza para describir los diferentes papeles que desempeñan mujeres y hombres, así como las características de sus comportamientos esperados o “apropiados”, que vienen determinados por contextos culturales, históricos y socioeconómicos que definen sus responsabilidades, oportunidades y limitaciones. No se trata de una descripción biológica. En la mayoría de las sociedades existen diferencias y desigualdades entre mujeres y hombres en cuanto a las responsabilidades asumidas, las actividades que desempeñan, el acceso y control de los recursos y las oportunidades de toma de decisiones. Estas diferencias crean estructuras de poder desiguales.

La **igualdad de género** hace referencia a la distribución justa y equitativa de beneficios y oportunidades entre mujeres y hombres.

La **integración de la perspectiva de género** es el proceso de evaluar las implicaciones para las mujeres y los hombres de cualquier acción planificada, incluida la legislación, las políticas o los programas, en todos los ámbitos y a todos los niveles. Es una estrategia para hacer que las inquietudes y experiencias de las mujeres y de los hombres sean una parte integrante del diseño, la implementación, el seguimiento y la evaluación de políticas y programas en todas las esferas políticas, económicas y sociales, de modo que mujeres y hombres se beneficien por igual y no se perpetúe la desigualdad. El objetivo es lograr la igualdad entre hombres y mujeres (ECOSOC 1997).

Un enfoque **transformador en materia de género** aborda directamente las causas de la desigualdad y las relaciones desiguales de poder, y busca el cambio institucional y social (OCDE).

Un enfoque **con perspectiva de género** responde a las necesidades e intereses, tanto de mujeres como de hombres, en sus estructuras, operaciones, métodos y trabajo, y elimina las barreras que impiden a las mujeres desarrollar su potencial.

Los **datos desglosados por sexo o género** son datos que se separan por categorías en lugar de presentarse de forma agregada. Los datos desglosados por sexo o género son datos presentados con la categoría de género o sexo (por lo general, categorías binarias de mujer y hombre).

El **acoso sexual** es cualquier forma de contacto entre personas que implique un contacto sexual no deseado, que puede ser verbal (miradas de naturaleza sexual no deseadas, guiños, expresiones faciales o gestos físicos, llamadas, mensajes, preguntas sobre fantasías sexuales, comentarios, etc.) y físico (tocamientos no deseados, manoseos, acercarse o rozar a una persona, abrazos, palmaditas e incluso agresiones sexuales o violaciones).

La **movilidad** hace referencia a la necesidad o el deseo de desplazarse, que se traduce en una necesidad de transporte (o “demanda” de transporte). El término “movilidad” suele anteponer a las personas a las infraestructuras de transporte y los vehículos. Las infraestructuras de transporte y los servicios deben satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

El **transporte** hace referencia al sistema que permite que las personas y mercancías se desplacen dentro de un área definida. Un sistema de suministro de transporte, por lo general, incluye las infraestructuras (instalaciones fijas), los vehículos y las operaciones. Las operaciones hacen referencia a la forma en que se explotan las infraestructuras y los vehículos, así como al entorno propicio, incluida la financiación, los marcos jurídicos y las políticas.

La **movilidad asistencial** hace referencia a los desplazamientos diarios asociados al trabajo asistencial.

La **desplazamiento encadenado o con transbordos** es una combinación de desplazamientos cortos con varias paradas. Desde una perspectiva de género, esto suele implicar una combinación de múltiples desplazamientos relacionados con el cuidado de otras personas o desplazamientos por motivos de trabajo.

Un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** es un planteamiento estratégico e integrado que permite abordar de manera eficaz las complejidades del transporte urbano. Su objetivo principal es mejorar la accesibilidad y la calidad de vida, logrando un cambio hacia la movilidad sostenible (MobiliseYourCity, 2023).

Introducción

La Alianza MobiliseYourCity

Inaugurada en la COP21 de París en 2015, la Alianza MobiliseYourCity se ha consolidado como la principal asociación mundial de más de 100 asociados para Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y Políticas Nacionales de Movilidad Urbana (PNMU), el desarrollo de políticas y el aumento de la inversión para el transporte sostenible en las economías en desarrollo y emergentes.

En la actualidad, la asociación cuenta con 81 ciudades miembro con una población conjunta superior a los 155 millones de habitantes en 39 países, y cuenta con 16 países miembro.

Gracias a las generosas contribuciones de la Unión Europea (UE), la Agence Française de Développement (AFD), el Ministerio Francés de Transición Ecológica (MTE), el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ), el Ministerio Federal Alemán de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza, Seguridad Nuclear y Protección del Consumidor (BMUV) y el Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial (FFEM), hasta diciembre de 2024, nuestros Socios ejecutores han recaudado 60,95 millones de euros en subvenciones para apoyar 32 PMUS y 9 PNMU.

De los 21 PMUS que se han completado, dos se completaron en 2024 y 13 se encuentran ahora en fase de implementación. Además, de los seis PNMU completados, cuatro han pasado a la fase de implementación. Gracias a nuestro apoyo, nuestras ciudades y países miembro han podido movilizar 1750 millones de euros para su aplicación.

La asociación la han puesto en marcha AFD, GIZ, ADEME, Cerema, CODATU, BERD, KfW y el Instituto Wuppertal. Nuestros socios ejecutores trabajan con ciudades y países de todo el mundo para desarrollar soluciones escalables que mejoren la movilidad en entornos complejos.

Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) y Women Mobilize Women (WMW)

La Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI), puesta en marcha por GIZ y financiada por el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ), promueve un transporte integrador, sostenible y de bajas emisiones con el fin de mejorar la calidad del aire en la ciudad y mitigar los efectos del cambio climático.

TUMI pretende movilizar inversiones en infraestructuras urbanas sostenibles, formar a líderes y apoyar soluciones innovadoras de movilidad. A través de Women Mobilize Women (WMW), promueve la igualdad de género en la movilidad, empodera a las mujeres en el ámbito del transporte para que obtengan reconocimiento y lleva a cabo investigaciones para apoyar la transformación del sector hacia la inclusión de las mujeres y otros grupos discriminados.

Antecedentes de esta guía temática

Esta guía temática se desarrolló como parte de un proyecto que evaluó la inclusión de género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en todo el sur global. La evaluación, llevada a cabo en 2024 y 2025, incluyó una revisión rápida de 22 ciudades que recibieron el apoyo de MobiliseYourCity para desarrollar sus PMUS, seguida de una revisión detallada de ocho PMUS seleccionados que recibieron un apoyo similar.

La revisión detallada implicó un análisis de documentos para comprender en qué medida se incluía una perspectiva de género en cada proceso del PMUS, abarcando documentos como el propio PMUS, informes de diagnóstico, términos de referencia y directrices de contratación, entre otros. A continuación se realizaron entrevistas con las partes interesadas y con fuentes de información clave para conocer detalladamente las conclusiones y comprender mejor los motivos de las lagunas que existen en la inclusión de la perspectiva de género.

El proyecto elaboró una serie de recomendaciones prácticas para mejorar la inclusión de la perspectiva de género en los futuros planes de movilidad urbana sostenible (PMUS). Los ejemplos de buenas prácticas de esta guía temática se han extraído de los PMUS evaluados en este proyecto, así como de otros planes que formaron parte del proceso de evaluación comparativa.

Entre las ciudades evaluadas se incluyeron Ahmedabad (India), Ambato (Ecuador), Dire Dawa (Etiopía), Kumasi (Ghana), Medan (Sumatra del Norte), Mwanza (Tanzania), Córdoba (Argentina), Yaundé (Camerún), La Habana (Cuba), Dakar (Senegal) y Baixada Santista (Brasil).

Cuándo y dónde incluir la perspectiva de género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

La guía temática “Integración de la perspectiva de género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)” está diseñada para ayudar a los profesionales (incluidos los expertos en movilidad, autoridades locales, consultores, funcionarios de desarrollo internacional, donantes y organismos ejecutores) a abordar las cuestiones de género durante la elaboración de los PMUS. Esto incluye tareas como la creación de términos de referencia, la adjudicación de las ofertas de los consultores, la recopilación y el análisis de datos, el uso eficaz de los datos, la garantía de participación pública, la implicación de las partes interesadas y la realización de un seguimiento y una evaluación continuos. La guía también ofrece ejemplos de ciudades que han aplicado con éxito buenas prácticas en materia de género y planificación de la movilidad urbana.

La guía temática trata las siguientes áreas clave:

- La importancia de tener en cuenta la perspectiva de género en el desarrollo de los PMUS.
- Cuándo y dónde incorporar la perspectiva de género en los PMUS.
- Aspectos a tener en cuenta en relación con el género en cada etapa de desarrollo de un PMUS.
- Tipos de datos importantes para los PMUS.
- Enfoques de la participación pública y el compromiso de las partes interesadas para asegurar la inclusión.

Un PMUS es tanto un proceso como un producto, cada uno con funciones distintas pero interrelacionadas.

- El proceso de PMUS hace referencia al proceso de elaboración del plan. Este proceso implica la participación de las partes interesadas, la creación de una visión compartida, el análisis de las necesidades de movilidad y la definición de estrategias y medidas para lograr una movilidad urbana sostenible. Esta fase es colaborativa, y evoluciona a través del diálogo, la recopilación de datos y la toma de decisiones.
- El producto del PMUS es el plan estratégico resultante: un documento que resume la situación actual de la movilidad, presenta la visión de futuro y detalla las estrategias y medidas definidas durante el proceso. El documento sirve de hoja de ruta para la aplicación y permite guiar a las ciudades en la transformación de sus sistemas de movilidad a lo largo del tiempo.

“Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un planteamiento estratégico e integrado que tiene por objeto abordar con eficacia las complejidades del transporte urbano. Su principal objetivo es mejorar la accesibilidad y la calidad de vida logrando un cambio hacia la movilidad sostenible. El PMUS aboga por una toma de decisiones basada en hechos y guiada por una visión a largo plazo de la movilidad sostenible.”

Como componentes clave, esto requiere una evaluación exhaustiva de la situación actual y las tendencias futuras, una visión común ampliamente respaldada con objetivos estratégicos, y un conjunto integrado de medidas reglamentarias, promocionales, financieras, técnicas y de infraestructura para alcanzar los objetivos, cuya aplicación debe ir acompañada de un seguimiento y una evaluación sistemáticos”.

(MobiliseYourCity, 2023)



Fuente: MobiliseYourCity, 2023

Uso de la Guía temática

1. Empiece por echar un vistazo rápido a la guía para familiarizarse con su estructura y secciones clave.
2. A lo largo de la Guía temática, encontrará breves ejemplos de buenas prácticas con perspectiva de género, extraídos de los PMUS que se desarrollaron con el apoyo de MobiliseYourCity.
3. Determine en qué fase del PMUS se encuentra actualmente: diagnóstico inicial, desarrollo de estrategias, planificación de medidas o ejecución.
4. Consulte los capítulos correspondientes para obtener pautas específicas sobre la incorporación de las perspectivas de género en esa fase concreta.
5. Por último, adapte las recomendaciones a su contexto local, asegurándose de que su estrategia de participación y las medidas propuestas centradas en el género se ajustan a los objetivos de su ciudad.

¿Por qué es importante integrar la perspectiva de género en la planificación de la movilidad urbana sostenible?

El género es un factor clave que influye en los resultados de los proyectos de transporte, así como en la seguridad, la accesibilidad y la calidad de vida. Cuando se incorporan las perspectivas de género a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), estos planes están mejor equipados para crear estrategias de movilidad urbana integradoras. Esta integración ayuda a construir sistemas de transporte equitativos, resistentes y sostenibles para todos.

La integración de la perspectiva de género implica tenerla en cuenta en todas las fases del proceso del PMUS, desde la designación de consultores y la comprensión del problema de la movilidad hasta la recopilación de datos, la planificación de las intervenciones, así como la ejecución, seguimiento y evaluación.

El género desempeña un papel importante en el transporte porque las pautas de desplazamiento varían en función de los roles de género. La igualdad de género es un derecho fundamental y un motor del desarrollo sostenible. A pesar de los avances de las últimas décadas, las mujeres y otros grupos discriminados de todo el mundo siguen sufriendo discriminación y encontrando obstáculos que les impiden desarrollar todo su potencial. Cuando los servicios de transporte y los sistemas se diseñan sin tener en cuenta las necesidades específicas de movilidad de los diversos grupos de población, no se satisfacen las necesidades de las mujeres ni las de otros grupos discriminados o excluidos. Esto puede dar lugar a la exclusión de recursos, derechos y oportunidades, incluido el derecho a circular libremente y con seguridad por las ciudades y los espacios públicos.

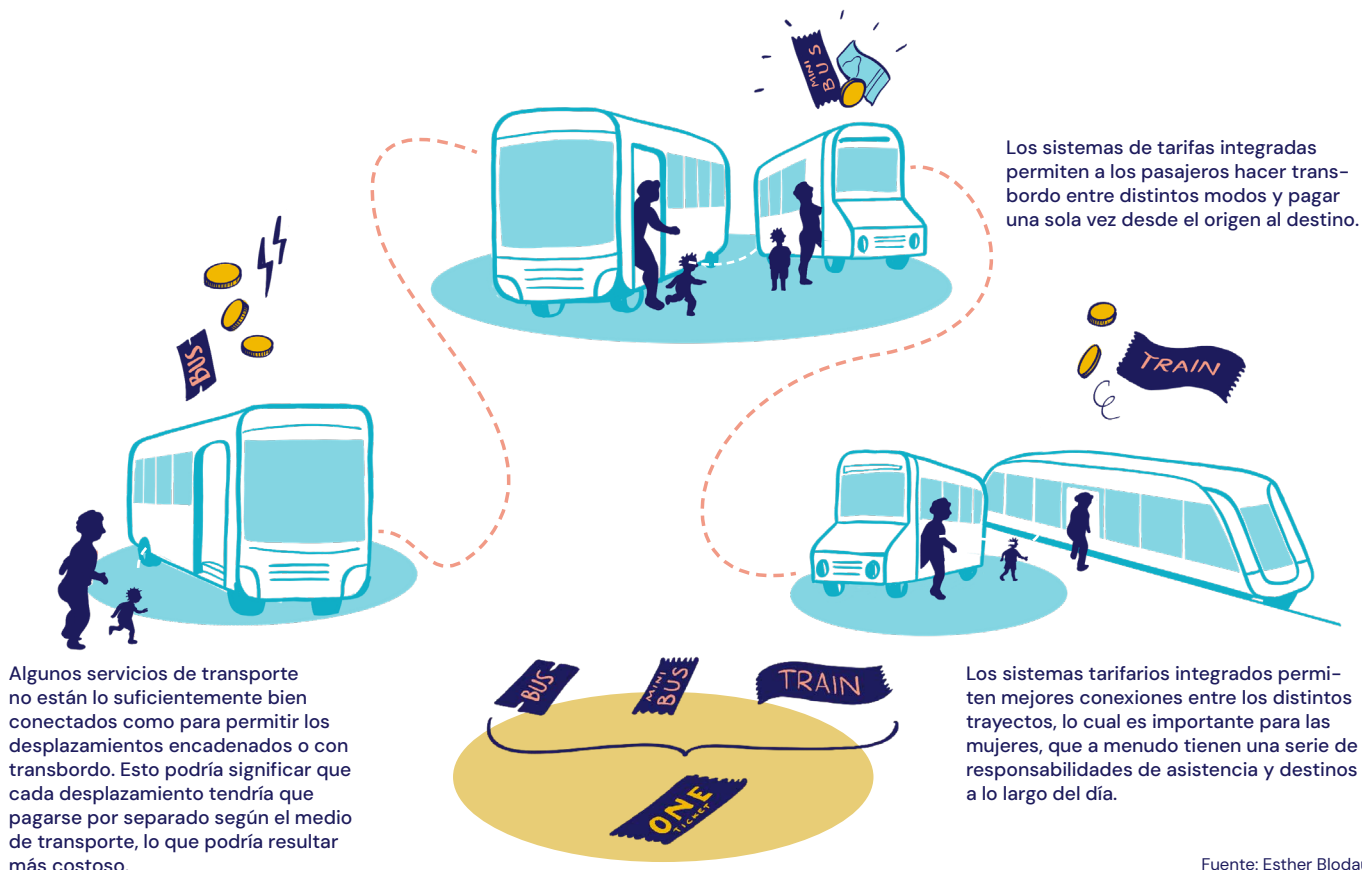
Las pautas de desplazamiento de las mujeres pueden variar considerablemente de las de los hombres. Las mujeres suelen caminar para realizar desplazamientos relacionados con los cuidados de otras personas, como acompañar a niños o a ancianos a su cargo. Por término medio, los desplazamientos de las mujeres suelen ser más cortos, tienen objetivos diferentes y se producen a distintas horas del día. Las mujeres suelen trabajar más cerca de casa y realizan una mayor proporción de sus desplazamientos como pasajeras. Estas diferencias en las pautas de desplazamiento no tienen su origen en la biología, sino que surgen de los roles de género asignados habitualmente a las mujeres en las comunidades y sociedades. Estos roles de género pueden perpetuar y afianzar las desigualdades entre hombres y mujeres.

Los sistemas de movilidad no suelen estar diseñados para los “desplazamientos encadenados”, que implican una serie

de trayectos cortos con varias paradas. Este diseño puede suponer costes más elevados para las mujeres, ya que tienen que pagar cada desplazamiento por separado. Aunque las pautas de desplazamiento de las mujeres pueden parecerse a las de los hombres cuando realizan pocos desplazamientos “no laborales” o relacionados con los cuidados de otras personas, sus necesidades suelen ser distintas, sobre todo en lo que respecta a la seguridad y el acceso a instalaciones que faciliten los desplazamientos con niños (Gráfico 1).

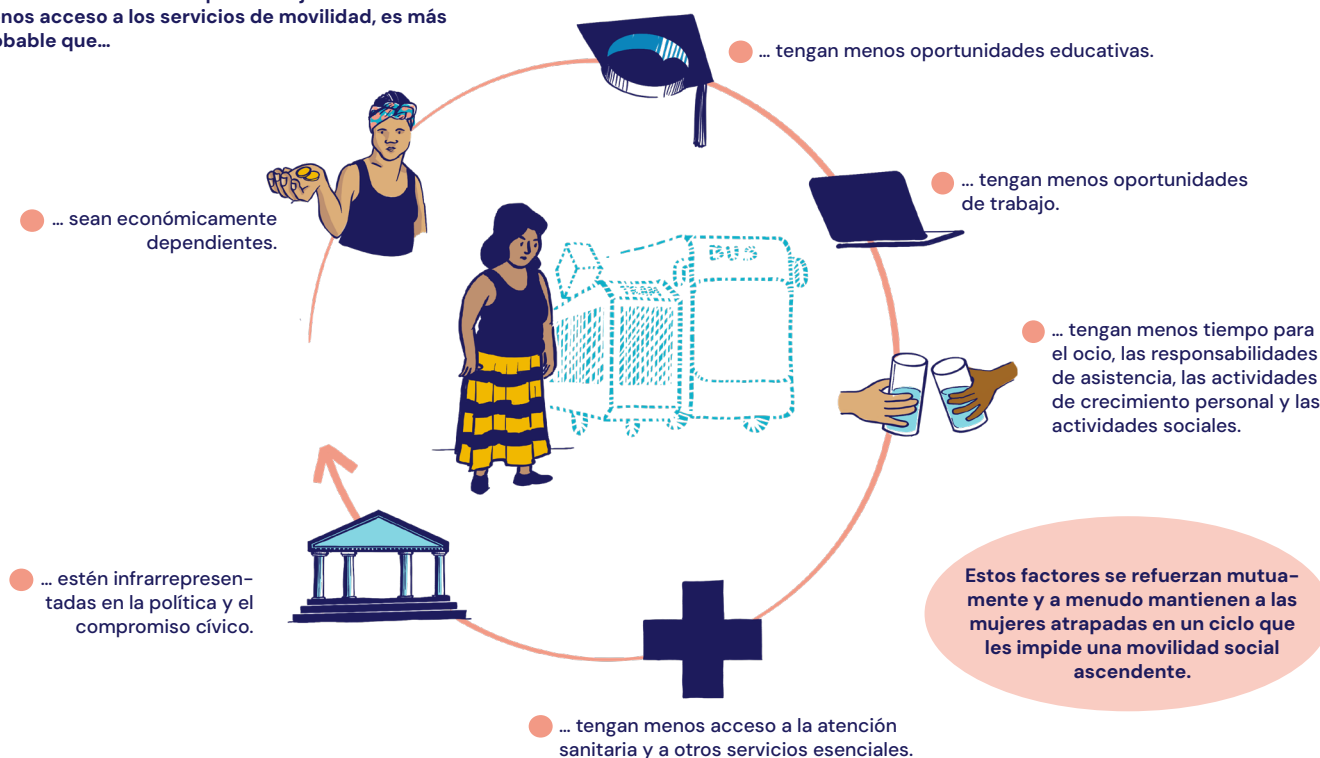
Las mujeres de las economías emergentes se enfrentan a retos singulares relacionados con la desigualdad en la movilidad. En estas regiones, el acceso limitado a las infraestructuras, la falta de opciones de transporte asequibles y las normas sociales pueden agravar las disparidades en lo referente a movilidad. Las mujeres de estas economías tienen más probabilidades de participar en trabajos no oficiales y de asistencia, que a menudo requieren desplazamientos frecuentes y flexibles. Sin embargo, la falta de un transporte fiable y seguro dificulta la conciliación de las responsabilidades laborales y familiares. Las barreras culturales y sociales pueden restringir la libertad de movimiento de las mujeres, limitando aún más su acceso a la educación, la atención sanitaria y las oportunidades económicas. Abordar estos retos mediante la integración de la perspectiva de género en los PMUS es fundamental para asegurar que las mujeres tengan las mismas oportunidades de participar plenamente en sus comunidades y economías (Gráfico 2).

En la actualidad, la desigualdad de género es un tema de vital importancia para las agencias de desarrollo y los bancos multilaterales de financiación. El Comité de Ayuda al Desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) exige a los miembros que informen sobre los objetivos en materia de igualdad de género. Las estrategias nacionales en materia de género hacen ahora hincapié en objetivos como la eliminación de la violencia de género, la mejora de la participación económica y la capacitación de las mujeres en puestos de toma de decisiones. Estas estrategias se incorporan cada vez más a iniciativas de planificación urbana como los PMUS. Las principales instituciones de crédito, como el Banco Mundial, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Asiático de Desarrollo, también trabajan para asegurar que los proyectos aborden las necesidades de movilidad y empleo de las mujeres.



Relación entre transporte, género y pobreza

Como consecuencia de que las mujeres tienen menos acceso a los servicios de movilidad, es más probable que...



Fuente: Esther Blodau

PMUS con perspectiva de género

La integración de la perspectiva de género puede desarrollarse en un enfoque de los PMUS que responda a las cuestiones de género o que sea transformador en materia de género. Esta Guía temática se centra en los enfoques con perspectiva de género.

Un enfoque transformador en materia de género ofrece una visión para cambiar fundamentalmente las normas sociales, pero su implementación es un proceso a largo plazo que requiere importantes recursos y cambios sociales. El objetivo de estas medidas es hacer frente a las arraigadas desigualdades existentes y cambiar las normas de género subyacentes en el sector del transporte. Las acciones transformadoras en materia de género pretenden crear un cambio sistémico duradero que no solo se adapte a las necesidades de las mujeres, sino que también redefina el funcionamiento

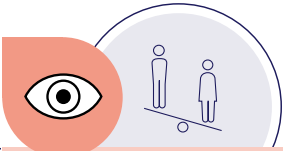
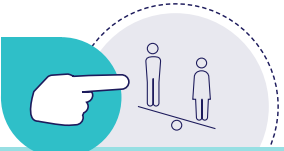
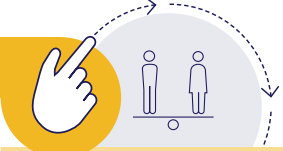
del sistema de movilidad de la ciudad. Entre los ejemplos se incluyen la introducción de programas de formación que capaciten a las mujeres para convertirse en conductoras o gestoras de transporte público, la puesta en marcha de campañas que promuevan desplazamientos seguros y rompan estereotipos sobre la interacción de las mujeres con los espacios urbanos o el establecimiento de iniciativas de mentoría que apoyen el espíritu empresarial femenino dentro del ecosistema de la movilidad.

Esta Guía temática se centra en un enfoque con perspectiva de género y proporciona herramientas para implementarlo. La perspectiva de género en los PMUS puede evolucionar posteriormente hacia enfoques transformadores en materia de género.

La perspectiva de género es una estrategia orientada a la acción que va más allá de la concienciación sobre las

La diferencia entre los enfoques sensibles al género, con perspectiva de género y transformadores en materia de género en los PMUS

Figura 2

Enfoque	 Sensible al género	 Con perspectiva de género	 Transformador en materia de género
Definición	Reconoce y tiene en cuenta las normas, los roles y la desigualdad en materia de género en la movilidad urbana, pero no necesariamente las aborda.	Identifica y aborda de forma activa la desigualdad de género en la movilidad urbana implementando políticas e intervenciones que promuevan el acceso igualitario, la seguridad y la participación de todos los géneros.	Aborda las causas estructurales de la desigualdad de género y pretende transformar las relaciones desiguales de género a través de los PMUS.
Alcance del cambio	Reconoce las diferencias de género.	Aborda las desigualdades de género.	Transforma las normas de género y las estructuras de poder.
Características principales	- Reconoce las diferentes pautas y necesidades de desplazamiento de mujeres y hombres. - Tiene en cuenta cómo las intervenciones en materia de movilidad pueden afectar de manera diferente a mujeres y hombres. - Identifica las diferencias y desigualdades de género en el acceso al transporte.	- Aborda las raíces del problema de las disparidades de género en el acceso y uso del transporte. - Diseña sistemas y políticas de movilidad para ofrecer igualdad de oportunidades de participación y beneficios. - Mejora las oportunidades de las mujeres y otros grupos discriminados para acceder a una movilidad segura e integradora.	- Desafía y transforma las normas de género y las dinámicas de poder existentes. - Promueve la igualdad de género como resultado clave y componente básico de la movilidad sostenible. - Asegura una participación significativa de todos los géneros en los procesos de toma de decisiones y planificación.

diferencias de género y aborda activamente la desigualdad de género. Este enfoque también reconoce cómo el género se entrecruza con otras categorías sociales como la edad, los ingresos, el estatus social, la condición migratoria, la discapacidad y el origen étnico, dando lugar a más niveles de desventaja.

Objetivos de los PMUS con perspectiva de género

La movilidad inclusiva tiene por objeto asegurar que todas las personas, independientemente de su sexo, disfruten de opciones de movilidad equitativas, accesibles, seguras y asequibles. Un enfoque con perspectiva de género pretende diseñar un sistema de movilidad que aborde activamente las desigualdades, capacite a todos los segmentos de la sociedad y fomente el desarrollo urbano sostenible.

Componentes clave de los PMUS con perspectiva de género

Los agentes planificadores de la movilidad urbana deben adoptar un enfoque global y transversal para asegurar que un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) incorpore la perspectiva de género en toda su dimensión. Este enfoque asegurará que las cuestiones de género no se traten como un complemento, sino que se integren en todos los niveles del proceso de planificación, desde la concepción hasta la implementación y la evaluación. Los datos, incluso los desglosados por género, carecen de sentido si no se diseñan y utilizan para desarrollar intervenciones específicas en materia de género. Las pruebas utilizadas para desarrollar planes con perspectiva género deben incluir tanto datos cuantitativos (encuestas numéricas, muestras grandes y datos representativos) como cualitativos (relatos, muestras pequeñas para obtener información).

Objetivos de los PMUS con perspectiva de género

Figura 3



Integración de la perspectiva de género en todas las fases de desarrollo del PMUS

Este capítulo examina cómo pueden integrarse las perspectivas de género en cada paso del desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), proporcionando una hoja de ruta para su implementación.

Fase I del PMUS Preparación y análisis

La fase de preparación y análisis incluye varios pasos, cada uno de ellos diseñado para asegurar que el género no sea una idea adicional, sino que se integre en el proceso de planificación estratégica desde el principio.

- **Paso 0** Evaluar el grado de preparación
- **Paso 1** Establecer estructuras de trabajo
- **Paso 2** Determinar el marco de trabajo de la planificación
- **Paso 3** Analizar la situación de la movilidad (el diagnóstico de género).

→ Paso 0 Evaluar el grado de preparación

En los PMUS con apoyo de MobiliseYourCity, las ciudades reciben asistencia técnica y gestionan un equipo de consultores contratado. En la fase inicial de elaboración de un PMUS, la atención se centra en la selección del equipo de consultores adecuado para prepararlo.

Un primer paso fundamental (Paso 0) en el desarrollo de un PMUS es asegurarse de que el Alcance del trabajo y los términos de referencia exijan la integración de las perspectivas de género en el PMUS. Por ejemplo, los Términos de referencia podrían establecer que el equipo consultor que licite el PMUS debe ser igualitario en materia de género y demostrar experiencia en la recopilación de datos con perspectiva de género, el análisis, el compromiso participativo y la planificación de la movilidad urbana. Además, los términos de referencia podrían exigir que la consultora seleccionada desarrolle la capacidad local en materia de análisis de género y planificación de la movilidad. También es importante incluir perspectivas de género en el equipo que colaborará con los consultores.

La formación en análisis de género formó parte del proceso del PMUS de Dire Dawa

Ejemplo 1

1

La formación en análisis de género como parte del proceso del PMUS de Dire Dawa

En Dire Dawa, Etiopía, el equipo consultor para el Desarrollo del PMUS compartió formación y desarrollo con funcionarios municipales en los siguientes campos:

- Evaluación del impacto social
- Retos relacionados con el género
- Inclusión social y tarifas sociales
- Recogida de datos e indicadores de inclusión social y género.



Realizar un análisis de las deficiencias antes de preparar los Términos de referencia

Antes de preparar un Alcance del trabajo o unos Términos de referencia para un equipo de consultores, hay que evaluar el grado de perspectiva de género de los planes y políticas de transporte existentes. Empiece por revisar los datos disponibles a nivel de ciudad, centrándose en los datos desglosados por género, e identifique las deficiencias existentes.

Las encuestas suelen recoger información sobre el sexo de los encuestados, pero estos datos no suelen utilizarse en los análisis finales o no se cotejan con la elección del medio de transporte o los comportamientos de movilidad.

A menudo, los conjuntos de datos disponibles son incompletos, por lo que los expertos deben evaluarlos minuciosamente antes de considerarlos como prueba de la situación actual. Si deben utilizarse conjuntos de datos incompletos, es importante reconocer sus limitaciones y deficiencias. Las directrices actuales sugieren que los

datos incompletos pueden integrarse si se cumplen las cuatro condiciones siguientes:

1. No se dispone de mejores datos.
2. Los datos no son demasiado contrarios a la lógica.
3. Los datos son esenciales para el desarrollo del proyecto.
4. Se observa el grado de incertidumbre.

La incertidumbre debe describirse tanto de forma narrativa como cuantitativa, siempre que sea posible (p. ej., en términos de deficiencias, probabilidades o fechas).

Con esta base, el equipo que elabore el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) puede fundamentarse en el trabajo existente y abordar las deficiencias identificadas, así como recopilar y analizar nuevos datos.

Varias fuentes de datos trabajan juntas en Medan

Ejemplo 2

2

Combinación de fuentes de datos en Medan, Indonesia

El PMUS de Medan pone de relieve las disparidades de género en el acceso al transporte, basándose en datos desglosados por género. El Informe de diagnóstico para el PMUS indica que, aunque hombres y mujeres tienen el mismo acceso a vehículos privados dentro de los hogares, es más probable que las mujeres no tengan permisos de conducir.

En consecuencia, las mujeres dependen más del transporte público que de los vehículos privados.

El Informe de diagnóstico subraya la importancia de combinar varias fuentes de datos para comprender mejor cómo las opciones de transporte están interrelacionadas con las desigualdades económicas, los factores culturales y las normas sociales, y cómo estos factores influyen a su vez en las opciones de transporte. Este enfoque ayuda a revelar las barreras estructurales que inciden en el acceso a la movilidad.



Exigir conocimientos especializados en materia de género en los Términos de referencia y adjudicar los contratos en consecuencia

Es preciso asegurarse de que, en los Términos de referencia, se especifique la necesidad de contar con expertos en materia de género en los equipos de consultores. Aunque es importante mencionar el género, esto por sí solo no es suficiente. Los consultores que acudan a licitaciones públicas incluirán lo que se exige en los Términos de referencia, pero también tratarán de aportar valor añadido al cliente cuando sea posible.

Este ámbito de trabajo suele denominarse GEDI (Género, Equidad, Diversidad e Inclusión) o GEDIS (Género, Equidad, Diversidad e Inclusión Social).

La búsqueda de especialistas en materia de género y movilidad para un proyecto o estudio puede suponer un reto, pero se puede exigir que otros expertos, como agentes planificadores o encuestadores, tengan una experiencia significativa en la recopilación de datos cualitativos y cuantitativos relacionados con el género. Además, los expertos en desarrollo social con conocimientos o experiencia en estudios de género, estudios de diversidad, compromiso participativo, estudios de discapacidad y estudios de impacto social pueden ampliar su enfoque para incluir un enfoque en materia de género y movilidad.

Ejemplo de necesidad de un especialista en materia de género en un equipo de proyecto

Ejemplo 3

3

Especialista en materia de género

A continuación se muestra un ejemplo de la necesidad de un Especialista en materia de género en unos Términos de referencia para un proyecto de transporte en el sur de África:

- Licenciatura y máster en estudios con perspectiva de género o ciencias sociales, o cursos relacionados con el desarrollo social
- Al menos 10 años de experiencia profesional en la región de la SADC (Comunidad para el Desarrollo del África Austral) y experiencia específica en materia de género en el sector del transporte.



Incluir un requisito de datos y análisis en materia de género en los Términos de referencia

Para asegurar que el género y la inclusión forman parte integral del desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en los Términos de referencia deben incluirse requisitos claros sobre datos y análisis de género. Estos requisitos deben centrarse en la recopilación de datos (tanto cuantitativos como cualitativos), el análisis, la consulta a las partes interesadas y el compromiso, evitando al mismo tiempo ser demasiado preceptivos.

El Alcance del trabajo y los documentos relacionados deben obligar explícitamente al equipo a utilizar datos desglosados por género y a colaborar con grupos locales de mujeres y organizaciones enfocadas en el género.

Gestionar el desarrollo del PMUS teniendo en cuenta el género

Los profesionales en materia de movilidad urbana suelen gestionar y supervisar el desarrollo del PMUS en tres niveles:

- Un comité directivo
- Un comité técnico
- Un grupo de trabajo del PMUS

La ciudad o el patrocinador del PMUS se encargan de establecer objetivos de paridad en materia de género para todos los comités y grupos de trabajo del PMUS, con el objetivo de alcanzar al menos un 30 % de representación femenina, y designar un eje central en materia de género dentro de cada departamento o comité clave.

El PMUS desarrollado para Kumasi se guio por un requisito en los Términos de referencia para que el equipo consultor desarrollara una perspectiva de género

4

Una perspectiva de género sobre la situación de la movilidad urbana

El PMUS desarrollado para Kumasi se elaboró con el requisito explícito de que el equipo consultor incluyera la perspectiva de género. En los Términos de referencia, se establecía lo siguiente:

“Revisar las cuestiones relacionadas con el género y proporcionar una perspectiva de género sobre la movilidad urbana, incluyendo en particular las pautas de desplazamiento de las mujeres y cómo difieren de los de los hombres, las desigualdades relacionadas con el género en términos de acceso a: a) el transporte público y b) los servicios y oportunidades ofrecidos en el área urbana (atención sanitaria, educación, empleo, etc.). Sobre esta cuestión específica, se espera que los Consultores organicen un taller de un día de duración durante la fase de diagnóstico para sensibilizar y recabar opiniones de las principales partes interesadas. Se recuerda que todos los datos recogidos en el estudio deben desglosarse por sexo. El objetivo es tener la posibilidad, aquí o en otro contexto, de comprender mejor la situación desde una perspectiva de género”.

“El consultor llevará a cabo al menos un taller con las partes interesadas y tres reuniones de grupos de debate para comprender mejor los retos clave relacionados con la movilidad urbana en la ciudad tal y como los perciben las partes interesadas y los usuarios, así como su visión de un futuro sostenible de la movilidad en la ciudad. Esto afectará en particular a:

Un análisis cualitativo: entrevistas de grupos de debate con grupos representativos de la población urbana sobre prácticas y necesidades de movilidad en la ciudad (frecuencia de los desplazamientos, motivos de los desplazamientos, particularidades de hombres frente a mujeres, presupuesto de transporte, calidad del servicio de transporte público, etc.). Las mujeres deben estar incluidas en todos los aspectos”.



En Medan, los Términos de referencia exigían una perspectiva de género en el proceso del PMUS

5

Integración de la perspectiva de género en el desarrollo del PMUS en Medan

Los Términos de referencia para el desarrollo del PMUS en Medan exigían que el consultor llevara a cabo un análisis centrado en el género y organizara un taller de un día de duración durante la fase de diagnóstico para sensibilizar y recabar opiniones de las principales partes interesadas sobre cuestiones relacionadas con el género.

Los Términos de referencia también exigían una revisión de las desigualdades de género en el acceso al transporte público y las oportunidades en el ámbito urbano, examinando en particular las pautas de desplazamiento de las mujeres, su seguridad y el acceso a los servicios.



→ Paso 1 Establecer estructuras de trabajo con perspectiva de género

En este paso, se establecen sistemas organizativos y de coordinación para asegurar una atención sostenida a las cuestiones de género a lo largo de todo el proceso del PMUS.

Esto se puede lograr haciendo lo siguiente:

- Formar un equipo central de planificación que incluya a defensores de la igualdad entre hombres y mujeres; es decir, personas con experiencia en cuestiones de género que puedan abogar por una planificación integradora.
- Crear un grupo consultivo especializado en cuestiones de género compuesto por expertos locales en la materia y organizaciones de mujeres.
- Programar sesiones o talleres periódicos de capacitación para asegurar que todos los miembros del equipo entienden cómo afecta el género a la movilidad urbana y cómo aplicar estos conocimientos en la práctica.

→ Paso 2 Determinar el marco de trabajo de la planificación

Una vez establecidas las estructuras de trabajo, el siguiente paso consiste en esbozar el marco de trabajo general de planificación del PMUS. Esto implica definir el área geográfica, el marco temporal y los objetivos clave del PMUS, todo ello teniendo en cuenta las disparidades de género existentes en la ciudad, mediante, por ejemplo, el análisis de la información demográfica y la identificación de las zonas en las que las mujeres u otros grupos marginados tienen un acceso limitado al transporte.

El marco de trabajo de la planificación orienta el proceso del PMUS al establecer parámetros técnicos y operativos e incorporar prioridades que tengan en cuenta las cuestiones de género.

Esto ayuda a asegurar que cada parte del proceso, desde las inversiones en infraestructura hasta el diseño de los servicios, se alinee con el objetivo mayor de una movilidad equitativa.

El SUMP de Kumasi se beneficia de una defensora en materia de género

Ejemplo 6

6

El PMUS de Kumasi se beneficia de defensoras en materia de género

El equipo del PMUS en Kumasi se benefició de una defensora interna en materia de género, que ejercía de subdirectora del departamento de planificación. “Sin su impulso, no habríamos tenido un plan con perspectiva de género”, afirman las partes interesadas.

El equipo del proyecto también contó con un consultor experto en materia de género que dirigió grupos de debate: “Al abordar el tema del género, toda la sala se animó. Se notaba la voluntad de participar”.



→ Paso 3 Analizar la situación de la movilidad: el diagnóstico de género

La información recopilada a través del diagnóstico de género sirve como referencia para todos los pasos posteriores del ciclo PMUS. Asegura que los objetivos y medidas del plan aborden directamente los retos de movilidad que experimentan los diversos grupos de población en materia de género.

El último paso de la fase de preparación y análisis consiste en elaborar un diagnóstico de género exhaustivo de la situación actual en materia de movilidad. Se trata de recopilar datos cuantitativos y cualitativos para comprender cómo diferentes grupos, incluidas las mujeres y otras comunidades marginadas, experimentan el transporte urbano.

La recopilación de datos, más allá de las meras cifras, debe incluir observaciones sobre el terreno, entrevistas y grupos de debate. Este enfoque capta las percepciones en torno a la seguridad, la comodidad, el tiempo de desplazamiento y la calidad general del servicio. Los objetivos de un análisis de género son evaluar las raíces de la desigualdad de género en el transporte, teniendo en cuenta aspectos a nivel individual, familiar, comunitario, sistémico e institucional, y no solo reconocer la existencia de la desigualdad.

Los datos deben identificar las deficiencias o desigualdades de género en la accesibilidad del servicio, las horas de funcionamiento y la comodidad de los vehículos. La información recopilada a través de este diagnóstico sienta las bases para todos los pasos posteriores del ciclo del PMUS, asegurando que los objetivos y medidas del plan respondan eficazmente a los retos de movilidad a los que se enfrentan los diversos grupos de población en materia de género.

Recopilar datos desglosados por género

Los datos se deben desglosar por género, junto con otros factores interdisciplinarios como la edad, los ingresos o la discapacidad. Es fundamental que los datos recopilados puedan utilizarse para diseñar intervenciones y medidas. A la hora de recopilar cualquier tipo de datos, debe respetarse estrictamente la privacidad de los mismos: deben seguirse todos los protocolos relativos a la confidencialidad y el anonimato.

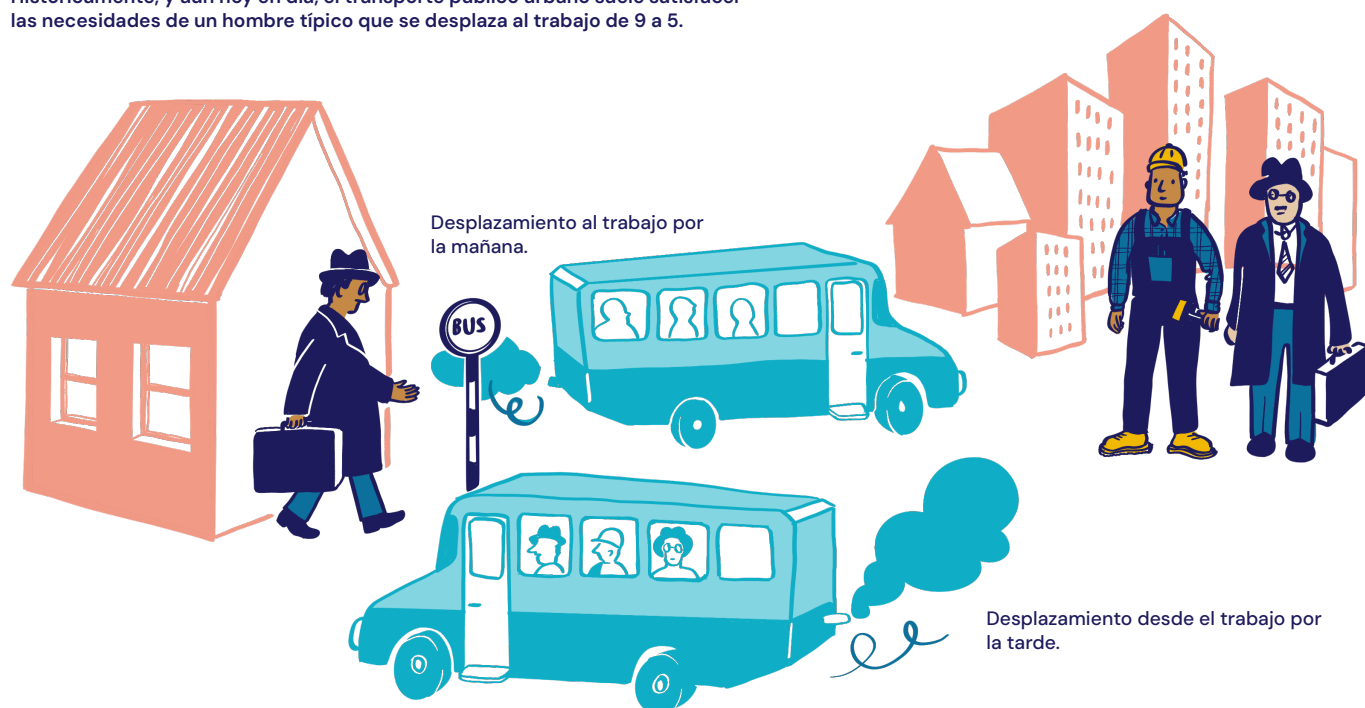
Recopilar datos cuantitativos y cualitativos

Los datos cuantitativos suelen incluir encuestas sobre los desplazamientos de las personas, encuestas a pie de calle, diarios de desplazamientos, auditorías de infraestructuras u otros datos numéricos o recuentos. Esto puede incluir auditorías de seguridad de espacios públicos e instalaciones de

Comprender las pautas de desplazamiento al trabajo

Gráfico 3

Históricamente, y aún hoy en día, el transporte público urbano suele satisfacer las necesidades de un hombre típico que se desplaza al trabajo de 9 a 5.



Fuente: Esther Blodau

Seguridad: más allá de la iluminación

Hay muchas formas de mejorar la seguridad en el transporte público, aparte de mejorar el alumbrado público.

Minimizar la música alta y el ruido permite una comunicación clara y audible entre pasajeros y conductores en caso de emergencia o acoso.



Las ventanas totalmente transparentes permiten a las mujeres explorar su entorno.

Fuente: Esther Blodau

Ejemplo 7

La venta digital de billetes facilita la recogida de datos desglosados por género en Delhi

7

La venta digital de billetes en Delhi facilita información desglosada por género

En Delhi, el sistema de transporte público emplea sistemas digitales de venta de billetes para recopilar datos desglosados por género. Esto incluye máquinas expendedoras de billetes electrónicos (ETM), aplicaciones móviles y tarjetas inteligentes, que permiten recopilar datos sobre género, edad y discapacidad. Estos datos ayudan a comprender las pautas de desplazamiento y a mejorar la prestación de servicios a las mujeres y otros grupos discriminados.



transporte público para identificar y rectificar problemas, como una iluminación o elementos de seguridad inadecuados, que pueden disuadir de su uso a mujeres vulnerables y otros grupos de población.

Los datos cualitativos suelen incluir grupos de debate, entrevistas a fuentes de información clave, diarios de desplazamientos y otros métodos de investigación cualitativa. Estos datos se presentan en forma de narración y pueden utilizar muestras más pequeñas que los datos cuantitativos. Los datos cualitativos son los más adecuados para profundizar en una situación y comprender opiniones, actitudes, miedos y visiones. Ambos tipos de datos orientan a los planificadores hacia intervenciones concretas y específicas que respondan a las necesidades de los usuarios.

La tabla de la página siguiente sugiere formas de aprovechar los datos cualitativos para explorar las conclusiones cuantitativas y profundizar en ellas.

Analizar los datos por género

Un análisis basado en el género examina las funciones, necesidades, oportunidades y dinámicas de poder relacionadas con los comportamientos a la hora de desplazarse y el acceso a los recursos de movilidad. El objetivo de identificar las desigualdades y las necesidades no atendidas es informar sobre intervenciones y programas más receptivos y equitativos. Es fundamental utilizar datos desglosados por género para comprender los distintos comportamientos, necesidades y retos en materia de desplazamientos, e incorporar estas conclusiones a la planificación y las intervenciones.

Además, el análisis de género debe tener en cuenta los impactos más generales de una movilidad insegura o inadecuada para las mujeres, incluido el acceso a la educación y al empleo.

Uso de datos cualitativos para explorar y profundizar en las conclusiones cuantitativas sobre cómo se desplazan las mujeres

 Cuantitativos (desglosados por género)	 Cualitativos (desglosados por género)
¿Por qué se desplazan las personas? (Objetivos del desplazamiento)	¿Cómo se relacionan estos objetivos del desplazamiento con los roles de género en la comunidad o la sociedad?
¿Con cuántas personas se desplazan? (Niños, ancianos, etc.)	¿Cómo experimentan los desplazamientos en relación con las instalaciones? ¿Es fácil desplazarse con ancianos? ¿Y con niños?
¿Cuál es el principal medio de transporte?	Explore el nivel de comodidad, utilidad, accesibilidad y deseabilidad de su medio de transporte principal.
¿Cuánto dura el desplazamiento en total?	Investigue cómo es el desplazamiento y qué podría hacer que fuera más cómodo.
¿Cuántas etapas hacen los encuestados en un desplazamiento normal?	Investigue si los encuestados podrían hacer el desplazamiento con menos etapas y si se lo impiden el coste, la seguridad, el acceso o el tiempo.
¿A qué hora salen de casa los encuestados? ¿Y a qué hora vuelven?	¿Cómo afectan estos tiempos de desplazamiento a su capacidad para descansar, cumplir con sus obligaciones familiares, etc.?
¿Cuántos medios de transporte utilizan las personas en un desplazamiento típico?	Investigue si los encuestados podrían hacer el desplazamiento con menos medios de transporte y si se lo impiden el coste, la seguridad, el acceso o el tiempo.
¿Cuánto esperan las personas que se desplazan al cambiar de medio de transporte?	Investigue cómo se sienten los encuestados mientras esperan y qué podría hacer que los tiempos de espera fueran más cómodos. ¿Cómo se adaptan los horarios del transporte público a los distintos horarios diarios de las mujeres o de los hombres?
¿A qué hora del día se desplazan los encuestados?	Investigue los retos que experimentan los encuestados en horas punta o en otras franjas horarias.
¿Qué distancias recorren los encuestados y en qué medio de transporte?	Investigue si los encuestados podrían hacer el desplazamiento en una distancia más corta y si se lo impiden las conexiones, los medios de transporte, el coste, la seguridad, el acceso o el tiempo.
¿Cuánto gastan los encuestados al día/semana/mes en desplazamientos?	Investigue si los encuestados tienen dificultades para pagar los billetes de transporte (y si son mujeres, si tienen que pedir recursos a sus padres/maridos). ¿Qué retos afrontan?
¿Qué distancia caminan los encuestados?	¿Cómo son las condiciones cuando caminan? ¿Cómo podrían mejorarse?
¿Han presenciado los encuestados cómo acosaban o robaban a otras personas?	¿Cuáles han sido las respuestas de los transeúntes o las autoridades?
¿Han sufrido los encuestados acoso o robo?	¿Cuáles han sido las respuestas de los transeúntes o las autoridades?
¿En qué medida se sienten seguros los encuestados?	¿Qué podría hacer que los encuestados se sintieran más seguros?
¿El transporte público satisface sus necesidades?	Investigue qué necesidades tienen los encuestados que no están cubiertas.
¿Con qué frecuencia se desplazan los encuestados?	Explore los tipos de desplazamientos que las personas no pueden hacer y por qué; ¿cómo afecta esto a sus vidas?
¿Con qué frecuencia tienen que ir de pie los encuestados en el transporte público?	¿Qué impacto tiene esto en las decisiones de desplazamientos? ¿Significa esto que los encuestados podrían tomar rutas más largas? ¿Medios de transporte más caros? ¿Evitar los desplazamientos?
¿Hasta qué punto está lleno el transporte público (escala likert)?	¿Qué impacto tiene esto en las decisiones de desplazamientos? ¿Significa esto que los encuestados podrían tomar rutas más largas? ¿Medios de transporte más caros? ¿Evitar los desplazamientos?

8

Auditorías de infraestructuras por género en Córdoba

El análisis de las infraestructuras suele centrarse en las instalaciones para peatones y ciclistas, las infraestructuras de transporte público, la red viaria y las intersecciones o la circulación.

En Córdoba, la evaluación como parte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) también abordó las condiciones físicas necesarias para la transitabilidad y la accesibilidad, incluida la presencia de rampas en las esquinas y la ausencia de obstáculos en las aceras.

También se cartografiaron las infraestructuras relacionadas con los cuidados, como los centros de salud, el Centro Integral de la Mujer, los centros de atención de día y las ubicaciones de los servicios de las ONG, teniendo en cuenta las pautas de uso diurno y nocturno. La evaluación del transporte público puso de relieve los distintos niveles de calidad de las paradas de autobús, la mayoría de las cuales no disponían de refugios adecuados, asientos ni protección frente a las condiciones meteorológicas.

**Ambato selecciona a mujeres discriminadas para realizar entrevistas en profundidad que sirvan de referencia para su PMUS**

Ejemplo 9

9

Ambato da un paso más para escuchar la voz de las mujeres del entorno rural

En Ambato, los urbanistas se centraron en los problemas particulares de movilidad de las mujeres del entorno rural que se desplazan a la ciudad para vender sus productos. Consciente de que estas mujeres se enfrentan a menudo a importantes obstáculos —como servicios de transporte incoherentes y problemas de seguridad—, la ciudad llevó a cabo un exhaustivo análisis cualitativo.

Los grupos de debate y las entrevistas con 10 grupos diversos de Ambato proporcionaron información valiosa sobre los problemas de movilidad y las preocupaciones de los distintos segmentos de la población, incluidos los ancianos, los indígenas, los agricultores, las mujeres y las personas con discapacidad.

Un hallazgo clave fue las importantes barreras a la movilidad que experimentan las mujeres del entorno rural e indígenas en Ambato. Estas mujeres se enfrentan a opciones de transporte público inadecuadas y con poca frecuencia en sus comunidades, lo que las obliga a depender de medios de transporte informales abarrotados e inseguros, como las camionetas. Cuando utilizan el transporte público, suelen desplazarse con productos agrícolas, mercancías y niños, lo que hace que los autobuses sean incómodos y de difícil acceso. La falta de conectividad entre las zonas rurales y urbanas limita aún más su movilidad, lo que restringe su acceso a los servicios esenciales y a oportunidades económicas. Dado que muchas de estas mujeres dependen de la venta de sus productos agrícolas en los mercados urbanos, un transporte fiable es vital para su subsistencia.

Además, estas mujeres declararon haber sufrido discriminación y malos tratos al utilizar el transporte público, compartiendo incidentes de falta de respeto, impaciencia y acoso sexual por parte de conductores de autobús y otros pasajeros.

Los grupos de debate y las entrevistas propusieron varias medidas para abordar estos retos, como aumentar la frecuencia y la cobertura de los servicios de transporte público en las zonas rurales, mejorar la seguridad y la comodidad de los medios de transporte informales y promover actitudes más inclusivas y respetuosas entre los proveedores de transporte y los pasajeros hacia las mujeres, especialmente las de comunidades indígenas y rurales.



Medan: incluir la perspectiva de género como factor determinante en el diagnóstico del sistema de movilidad

10

Medan incluye la perspectiva de género en el diagnóstico de su sistema de movilidad

El informe de diagnóstico del PMUS para Medan aborda explícitamente las diferencias de género en las pautas de movilidad, el acceso al transporte y los problemas de seguridad. Se recogieron y analizaron datos desglosados por género sobre el comportamiento en los desplazamientos y las pautas de movilidad. El PMUS incluye datos que diferencian entre hombres y mujeres en varios aspectos de la movilidad, como la finalidad del desplazamiento, el acceso a vehículos privados y permisos de conducir, y la elección del medio de transporte. Estos datos se recopilaban a través de las investigaciones del PMUS, que constaban de encuestas, entrevistas y debates de grupo con diversas partes interesadas.

El análisis pone de relieve diferencias significativas entre hombres y mujeres en cuanto a la frecuencia y la finalidad de los desplazamientos, el acceso a los recursos de transporte y la percepción de la seguridad. El informe representa visualmente estos resultados desglosados por género a través de cifras y gráficos.



Fase II del PMUS Visión, fijación de objetivos y elaboración de escenarios/estrategias

El compromiso de las partes interesadas y la participación pública son fundamentales para establecer objetivos y desarrollar escenarios, que a su vez influyen en la dirección estratégica del PMUS. Esta fase puede ayudar a crear una visión compartida de la movilidad sostenible que sea

inclusiva y responda a las necesidades en materia de género. La planificación de la movilidad urbana sostenible es intrínsecamente participativa y tiene por objeto abordar las necesidades en materia de movilidad de quienes viven en la zona objetivo del proyecto. Las personas a quienes afectan las decisiones tienen derecho a participar en el proceso de toma de decisiones.

Los datos de género recogidos en Yaundé revelan los deseos y aspiraciones de las mujeres

11

Análisis de género en Yaundé

Los datos del diagnóstico de movilidad mostraron una ligera diferencia en el número de desplazamientos que realizaron las mujeres en comparación con los hombres. En Yaundé, las mujeres se desplazan más a pie o en moto-taxi y solo hacen la mitad de los desplazamientos en coche privado que los hombres. Esta disparidad está vinculada a diferencias significativas en el empleo formal a tiempo completo, ya que hay un 15 % de mujeres empleadas a tiempo completo frente a un 27 % de hombres.

Los datos sobre empleo muestran que los hombres tienen más probabilidades de trabajar a jornada completa, mientras que las mujeres suelen quedarse en casa, probablemente debido a las responsabilidades familiares, lo que indica la existencia de una sociedad patriarcal tradicional. Sin embargo, las encuestas revelan que muchas mujeres desean trabajar, ya que el 64 % de las personas desempleadas que buscan trabajo son mujeres.



Las partes interesadas, ya sean mujeres, hombres o miembros de grupos vulnerables, pueden verse afectadas de manera diferente por medidas específicas en función de su identidad, ingresos, edad o nivel de educación. Por lo tanto, pueden tener prioridades y perspectivas distintas sobre la asignación de recursos, que el proceso de planificación del transporte debe captar para atender eficazmente las necesidades de los diversos grupos de población.

Involucrar a una amplia gama de participantes fomenta la creación conjunta y mejora la comprensión de las necesidades de la comunidad, poniendo de relieve las deficiencias en la actual oferta de transporte. Implicar a expertos técnicos, como universidades locales, especialistas en género y movilidad inclusiva, organizaciones de mujeres, asociaciones de personas con discapacidad, líderes comunitarios y organizaciones de base que apoyan a personas con diversas vulnerabilidades, incluidos los migrantes.

Pasos para incluir el género durante la fase estratégica del PMUS

Paso 4 Crear escenarios a nivel individual y conjunta

Paso 5 Desarrollar la visión y los objetivos con las partes interesadas

Paso 6 Establecer indicadores y objetivos

Asegurar una participación significativa de las mujeres y otros grupos de población

No basta con recopilar datos sobre mujeres u otros grupos discriminados mediante métodos cuantitativos o cualitativos. Los datos deben orientar las intervenciones y los métodos de recopilación de datos deben asegurar que las mujeres puedan participar. He aquí varios enfoques prácticos para conseguirlo:

Dirigir las actividades de divulgación a las mujeres y los grupos vulnerables. Hacer esfuerzos específicos para llegar a las organizaciones de mujeres y grupos comunitarios que representen a poblaciones vulnerables (p. ej., ancianos, personas con bajos ingresos, personas con discapacidad, etc.) para asegurar que sus voces sean escuchadas. Una invitación general puede no ser suficiente para llegar a las mujeres.

Reconocer las limitaciones que pueden afrontar las mujeres y los grupos vulnerables. Asegurarse de que los métodos de recopilación de datos incluyan las opiniones de las mujeres y tengan en cuenta su tiempo y otras limitaciones, de modo que no queden excluidas.

- Realizar las entrevistas y encuestas en momentos en que las mujeres se desplazan; de lo contrario, no se captarán sus desplazamientos.
- Realizar entrevistas y encuestas cuando sea probable que las mujeres estén disponibles.
- Programar las entrevistas fuera de horarios que coincidan con compromisos familiares y domésticos.
- Ofrecerse a cubrir los gastos de desplazamiento de las mujeres que asistan a las sesiones.
- Asegurarse de que las mujeres sean entrevistadas por entrevistadoras.
- Programar entrevistas individuales en lugar de encuestas puerta a puerta.
- Obtener siempre el consentimiento informado.

Captar perspectivas diversas mediante procesos de consulta. Incluir métodos participativos específicamente diseñados para recoger las aportaciones de las mujeres y los grupos vulnerables, como debates en grupos de debate.

→ Paso 4 Cómo incluir la perspectiva de género en el diseño de escenarios del PMUS

A la hora de crear escenarios futuros para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), es fundamental incorporar consideraciones en materia de género para reflejar las necesidades y retos únicos a los que se enfrentan los distintos grupos de población. Para conseguirlo eficazmente, es preciso hacer lo siguiente:

- **Desarrollar escenarios para el desplazamiento encaenado y la movilidad relacionada con la asistencia.** Reconocer que muchas personas, normalmente mujeres, suelen combinar múltiples diligencias, como los cuidados, las compras y el trabajo, en un solo trayecto. Explorar cómo pueden adaptarse los servicios para apoyar estas pautas.
- **Incluir diversas pautas de desplazamientos, centrándose en las necesidades de servicio fuera de las horas punta.** Planificar los servicios no solo para las horas punta tradicionales, sino también para las primeras horas de la mañana, las últimas horas de la tarde y los fines de semana, cuando se producen muchos desplazamientos esenciales, sobre todo para quienes se trasladan fuera de las horas habituales de desplazamiento al trabajo.



Arriba y a la derecha:
Sesión mixta de participación de las partes
interesadas en Malaui durante la Covid-19.
Crédito: Gail Jennings



Abajo: Urban Catalysts emprende
la recogida de datos de mujeres en
Delhi. *Crédito: Shradha Gupta*



12

Los grupos de debate fueron un requisito en los Términos de referencia del PMUS en Kumasi

Los Términos de referencia del PMUS de Kumasi exigían que el diagnóstico utilizara un análisis cualitativo como, por ejemplo, entrevistas de grupos de debate con grupos representativos de la población urbana sobre prácticas y necesidades de movilidad en la ciudad (frecuencia de los desplazamientos, motivos de los desplazamientos, particularidades de hombres frente a mujeres, presupuesto de transporte, calidad del servicio de transporte público, etc.).

Se organizaron seis grupos de debate sobre los siguientes temas: paratránsito y transporte colectivo, cuestiones de género en la movilidad, movilidad en comunidades suburbanas o rurales, actividades comerciales y movilidad en el distrito comercial, prestación de servicios de transporte a las personas vulnerables, y movilidad a la universidad y dentro de esta.

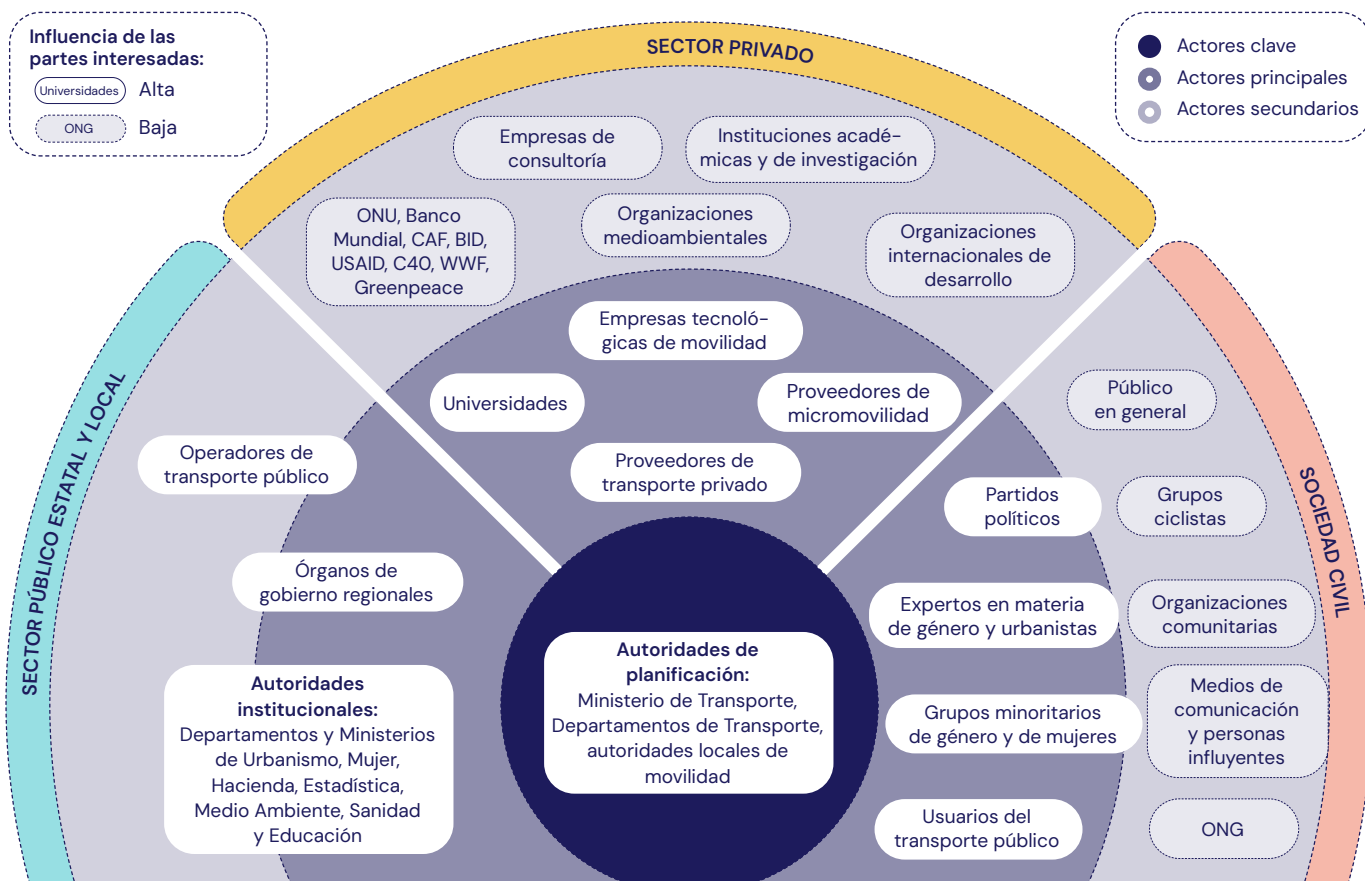
Además de un grupo de debate monográfico sobre cuestiones de género, en el que solo participaron mujeres, todos los grupos incluyeron a mujeres.

En el grupo de debate 1, "Cuestiones de género en la movilidad", el grupo estaba compuesto al 100 % por mujeres. Entre las participantes había usuarias de transporte público de edades variadas, mujeres que recorrían largas distancias a pie y mujeres que se desplazaban acompañadas (por personas mayores, niños o cualquier otra persona relacionada que necesitara ayuda para desplazarse). En otros grupos de debate, como los de comerciantes y personas con discapacidad, también se incluyó a mujeres.



- **Abordar los problemas de seguridad de las mujeres y los grupos vulnerables en toda la ciudad.** Identificar las zonas donde estos grupos de población se sienten especialmente inseguros y planifique mejoras, como mejorar la iluminación y hacer que las paradas de transporte público estén menos aisladas. El objetivo es asegurar que estas zonas sean acogedoras y seguras para todos.
- **Evaluar y comparar escenarios en función de su impacto en los diferentes grupos de género.** Utilizar indicadores claros para hacer un seguimiento de los cambios en la seguridad a medida que mejoran los servicios, asegurándose de que cada escenario se evalúa por su potencial para mejorar o dificultar un acceso igualitario.
- **Implicar a las partes interesadas que representan los intereses de las mujeres en el proceso de diseño de escenarios.** Sus puntos de vista y perspectivas ayudarán a dar forma a escenarios que se alineen con las realidades cotidianas de los diversos miembros de la comunidad, asegurando que las soluciones propuestas sean prácticas

y fortalecedoras. Al incorporar estos elementos al proceso de diseño de escenarios, las decisiones tomadas en el PMUS reflejarán mejor las diversas necesidades de la población de la ciudad, contribuyendo en última instancia a un entorno más habitable para las mujeres.



Fuente: Basado en la "Herramienta de cartografiado de partes interesadas" de la GIZ y su programa Cambiar el transporte. Disponible en: https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2020_tool_stakeholder_map.pdf

→ Paso 5 Cómo incluir la perspectiva de género en una visión del PMUS

Una visión es una declaración inspiradora que mira hacia el futuro y capta lo que la ciudad pretende conseguir en términos de transporte y calidad de vida. El proceso debe comenzar con un profundo conocimiento de las diversas experiencias y expectativas de la comunidad. A continuación, se ofrecen ideas clave para desarrollar una visión con perspectiva de género:

- **Empezar por un diálogo colaborativo.** Reunir un grupo diverso de partes interesadas (organizaciones de mujeres, grupos comunitarios, expertos en transporte y responsables políticos locales, entre otros) para intercambiar ideas sobre una visión común. Este proceso de colaboración debe animar a los participantes a compartir experiencias personales y articular un futuro en el que la movilidad sea equitativa y responda a las distintas necesidades. Es preciso hacer hincapié en cómo las mejoras del transporte pueden empoderar a todos los ciudadanos, lo que mejora las oportunidades económicas y fomenta la inclusión social.
- **Elaborar una narrativa ambiciosa.** Crear una declaración de principios que diseñe una ciudad en la que la movilidad segura, accesible y eficiente forme una parte natural de la vida cotidiana de todos. Es conveniente utilizar un lenguaje que destaque el compromiso con la

transformación de los espacios públicos, la mejora de la seguridad en los entornos de transporte público y el reconocimiento de las necesidades de los cuidadores y de las personas que se desplazan de forma encadenada o con transbordos. Este relato debe reverberar emocionalmente a la vez que demuestra un compromiso con la igualdad de género.

- **Basar la visión en la realidad local.** Utilizar los resultados del diagnóstico de género y de la investigación comunitaria más general para fundamentar la visión. En lugar de ser abstracta, la visión debe reflejar aspectos cuantificables, como la mejora de la accesibilidad para las mujeres en barrios desatendidos o la mejora de los elementos de seguridad en los nudos de transporte público. Al vincular la visión con las necesidades identificadas a nivel local, el plan se convierte a la vez en ambicioso y práctico.
- **Incorporar un compromiso con la inclusión.** La declaración de principios debe reconocer explícitamente la necesidad de abordar las disparidades, como comprometerse con un futuro de movilidad urbana que reduzca las diferencias de acceso entre los distintos grupos de género. Esta claridad puede orientar todas las decisiones de planificación posteriores, creando un marco en el que las políticas con perspectiva de género ya no sean negociables.

- **Perfeccionar la visión en función de los comentarios recibidos.** Esbozar una visión preliminar y perfeccionarla en función de las opiniones de las partes interesadas, especialmente las que representan a las mujeres y las comunidades marginadas. Este proceso iterativo asegura que la visión refleje con exactitud sus ambiciones y aclare cualquier lenguaje ambiguo para destacar objetivos concretos que tengan en cuenta las cuestiones de género.
- **Alinear la visión con objetivos urbanos más generales.** Situar la visión de la movilidad como parte de una estrategia global para mejorar la habitabilidad urbana en general. Hay que relacionar las mejoras del transporte con resultados sociales, medioambientales y económicos que

beneficien a todos los ciudadanos. Argumentar cómo una mejor movilidad da como resultado entornos urbanos más sanos, seguros e integradores refuerza la idea de que la igualdad de género es esencial para una ciudad próspera.

A través de estos pasos, los agentes planificadores pueden desarrollar una visión general del PMUS que no solo sirva de guía para futuras políticas y medidas, sino que también integre profundamente la igualdad de género en el núcleo de un PMUS. Esta visión enriquecida se convierte en una poderosa herramienta para reunir a todas las partes interesadas en torno a un objetivo común e integrador, sentando las bases para un PMUS que aporte beneficios tangibles a todos los segmentos de la población.

Un ejemplo de La Habana: inclusión de la perspectiva de género en una visión del PMUS

Ejemplo 13

13

La Habana incluye la perspectiva de género en su visión de la ciudad

El PMUS de La Habana hace especial hincapié en la promoción de la igualdad de género y la inclusión en el sistema de movilidad de la ciudad. Esta visión se desarrolló a través de diálogos colaborativos en los que intervinieron más de 150 participantes, entre ellos sociólogos, expertos en cuestiones de género y representantes de organizaciones de mujeres, como la Federación de Mujeres Cubanas. Este enfoque participativo permitió que el plan reconociera las necesidades de movilidad específicas de las mujeres de La Habana, como su mayor dependencia del transporte público, sus complejas pautas de desplazamiento debido a las responsabilidades de cuidado de otras personas y su preocupación por la seguridad en relación con el acoso en los autobuses. Partiendo de esta comprensión del contexto local, la visión del PMUS establece lo siguiente:

“La visión del PMUS de La Habana es lograr un modelo de movilidad y transporte sostenible, eficiente y de calidad, que responda a las necesidades y demandas sociales, promueva la accesibilidad universal al transporte, contribuya a la mejora del medio ambiente y la salud pública, fomente el desarrollo sostenible de la ciudad y potencie la cohesión territorial, situando a los ciudadanos como pilar fundamental del PMUS”.

Esta declaración de visión integradora se mejoró a partir de las opiniones recogidas en varios talleres y entrevistas con pasajeras y trabajadoras del transporte. Y, lo que es más importante, la visión también estaba en consonancia con los objetivos más amplios de La Habana en torno a la protección del medio ambiente, el desarrollo sostenible y la cohesión territorial.



→ Paso 6 Cómo incluir la perspectiva de género en los indicadores y objetivos del PMUS

La visión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) solo puede traducirse en resultados factibles si incluye indicadores cuantificables y objetivos realistas. Para captar y hacer un seguimiento eficaz de las consideraciones en materia de género a lo largo de la fase de implementación, los agentes planificadores deben desarrollar objetivos SMART (específicos, cuantificables, alcanzables, pertinentes y de duración determinada). Este enfoque implica el establecimiento de parámetros de rendimiento claros que reflejen resultados con perspectiva de género y la designación de entidades responsables para la consecución de estos objetivos.

Desarrollar objetivos SMART. Cada objetivo debe indicar claramente el resultado esperado e incluir medidas cuantitativas o cualitativas para asegurar su eficacia. Por ejemplo, un objetivo podría ser el siguiente: “aumentar la proporción de mujeres usuarias del transporte público en un 15 % en un plazo de cinco años, recogiendo datos desglosados sobre el número de usuarios al menos una vez al año”. Este objetivo es claro y cuantificable, y orienta las decisiones políticas y las mejoras operativas.

Definir indicadores cuantificables. Es fundamental establecer indicadores que midan aspectos clave, como la accesibilidad, la seguridad y la calidad del servicio, desde una perspectiva de género. Entre los ejemplos de estos indicadores están los siguientes:

- Número de casos denunciados y resueltos de acoso sexual en el transporte público.
- Porcentaje de personal de transporte (conductores, directores, etc.) que son mujeres, así como porcentaje de personal de gestión del transporte que son mujeres (% de aumento con respecto a la base de referencia).
- Número de itinerarios peatonales bien iluminados que conectan las zonas residenciales con las paradas de transporte público (porcentaje de aumento con respecto a la base de referencia).
- Porcentaje de mujeres que utilizan el transporte público en horas valle.
- Porcentaje de mujeres y niñas que pueden ir andando a un destino clave en 15 minutos (porcentaje de aumento respecto a la base de referencia).
- Porcentaje de hogares que gastan más del 10 % en cubrir sus necesidades de transporte.

- Porcentaje de mujeres (porcentaje de aumento con respecto a la base de referencia) que perciben su red vial como segura, cómoda y práctica.
- Una reducción en el tiempo que destinan mujeres y niñas a esperar la llegada del transporte público en horas punta y fuera de horas punta, en comparación con la base de referencia.
- Aumento porcentual de lavabos públicos para mujeres cerca de los intercambiadores de transporte público.

Para asegurar una medición y un seguimiento fiables a lo largo del tiempo, estos indicadores deben estar claramente definidos y aplicarse de forma coherente.

- **Establecer objetivos claros para distintos plazos.** Fijar objetivos para diversos intervalos de tiempo con el fin de supervisar los avances y realizar los ajustes oportunos: a corto, medio y largo plazo. Por ejemplo, se podrían establecer mediciones de referencia para el año en curso, realizar revisiones intermedias a los cinco años de la referencia y establecer objetivos a largo plazo a los diez años de la referencia. Este enfoque gradual permite a los agentes planificadores hacer un seguimiento de los avances, evaluar si las intervenciones están logrando los objetivos previstos y modificar las estrategias según sea necesario.
- **Asignar responsabilidades para el seguimiento y la evaluación.** Designar entidades o departamentos específicos que se encarguen de revisar periódicamente estos indicadores. Estas responsabilidades deben estar claramente definidas en la documentación del proyecto para asegurar la transparencia sobre quién realiza el seguimiento de los progresos, recopila los datos y notifica los resultados.

Ambato hace el seguimiento de la evolución de los desplazamientos de las mujeres

Ejemplo 14

14

Ambato hace el seguimiento de la evolución de los desplazamientos de las mujeres

En Ambato, la ciudad estableció un conjunto de indicadores específicos de género para supervisar sus avances en varios plazos temporales. El equipo de planificación creó una referencia en 2021 y fijó puntos de revisión posteriores en 2027, 2036 y 2043. La mayoría de los indicadores se miden cada dos años para captar las mejoras graduales.

Los indicadores clave incluyen el porcentaje de desplazamientos que realizan mujeres con diferentes medios de transporte, con el objetivo de aumentar el uso del transporte público por parte de las mujeres del 45 % en 2021 al 60 % en 2043, y el porcentaje de mujeres con tiempos de desplazamiento superiores a 45 minutos, reduciendo el tiempo necesario del 17 % en 2021 al 10 % en 2043.

Este enfoque estructurado permite ajustar las estrategias de la ciudad en el momento oportuno, lo que asegura que el PMUS mantenga su capacidad de respuesta ante los retos relacionados con el género.



15

Dire Dawa incluye indicadores detallados y por género en su PMUS

En Dire Dawa, el PMUS incluye una serie de indicadores que miden específicamente la perspectiva de género del sector del transporte.

Entre estos se incluyen los siguientes:

- El número de formaciones impartidas al personal del PMUS en materia de inclusión social y enfoque en materia de género
- Proporción de mujeres en la fuerza laboral del paratransito (transporte público informal)
- Porcentaje de proyectos presentados en eventos de sensibilización que incluyeron la perspectiva de género y la inclusión social
- Porcentaje de acciones debatidas en eventos de sensibilización que incluyeron el género y la inclusión social.



16

Los indicadores guían la planificación de medidas en Kumasi

En Kumasi, los Términos de referencia del PMUS señalaban claramente que, durante el proceso de fijación de objetivos y prioridades, el consultor debía tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Limitar el aumento de las emisiones de GEI
- Mejorar la movilidad peatonal y ciclista
- Mejorar la movilidad urbana de las mujeres
- Mejorar la seguridad vial
- Mejorar la red viaria
- Mejorar la gestión del transporte de mercancías en torno al mercado central
- Reforzar el crecimiento económico, limitando la inversión y el coste operativo de los programas, o centrándose en mejoras en la zona centro de la ciudad.



Fase III del PMUS Planificación de medidas

En esta fase, el foco de atención pasa de la definición de principios e indicadores estratégicos a la transformación de esos objetivos generales en medidas factibles. Aquí es donde el plan pasa de las ideas abstractas a las intervenciones concretas diseñadas para mejorar la movilidad urbana de forma que responda a las necesidades específicas de cada género.

Los siguientes pasos proporcionan pautas sobre la incorporación de medidas que contemplen la perspectiva de género y sean transformadoras en este sentido, el establecimiento de una gobernanza sólida para aplicar estas medidas y la consecución de partidas presupuestarias específicas para apoyar iniciativas específicas en materia de género. A continuación se muestran los pasos:

- **Paso 7** Seleccionar paquetes de medidas con las partes interesadas
- **Paso 8** Acordar acciones y responsabilidades
- **Paso 9** Preparar la adopción y financiación

→ Paso 7 Seleccionar medidas que aborden las necesidades de movilidad de las mujeres

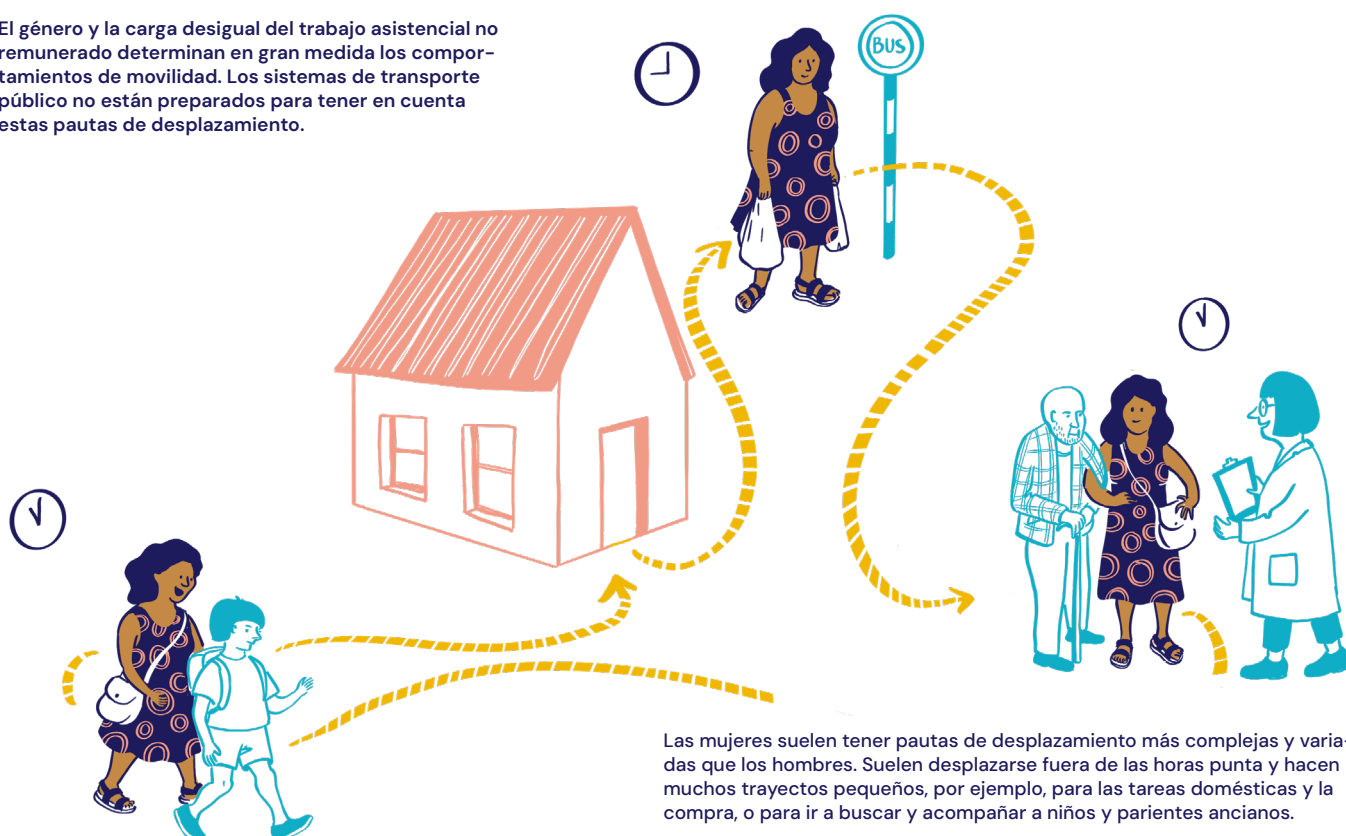
Este paso se centra en transformar el análisis de género en intervenciones prácticas. Para diseñar medidas que mejoren la movilidad de las mujeres, hay que identificar tanto respuestas inmediatas (medidas con perspectiva de género) como iniciativas de más calado destinadas a transformar las relaciones de poder y las normas sociales (medidas transformadoras en materia de género). Estas acciones deben basarse en los datos recogidos en el diagnóstico en materia de género y adaptarse al contexto específico de la ciudad.

Para empezar, los agentes planificadores deben revisar el diagnóstico de género para identificar problemas clave, como la seguridad fuera de las horas punta, una inadecuada conectividad del transporte público para el desplazamiento encadenado o con transbordos relacionados con la asistencia y la presencia de zonas especialmente inseguras en determinados barrios. A partir de este análisis, el equipo del PMUS puede elaborar una serie de medidas específicas para abordar estos problemas.

Comprender las pautas de desplazamiento al trabajo

Gráfico 5

El género y la carga desigual del trabajo asistencial no remunerado determinan en gran medida los comportamientos de movilidad. Los sistemas de transporte público no están preparados para tener en cuenta estas pautas de desplazamiento.



Fuente: Esther Blodau

Medidas con perspectiva de género

Las medidas con perspectiva de género son mejoras prácticas, a menudo graduales, que adaptan los sistemas existentes para atender adecuadamente las necesidades de las mujeres. Por ejemplo, la mejora de la iluminación y los dispositivos de seguridad de las paradas de autobús, el ajuste de los horarios de los servicios para cubrir las horas valle, cuando las responsabilidades de las personas cuidadoras limitan la flexibilidad de los desplazamientos, o la reconfiguración de las rutas de transporte público para mejorar la conectividad entre las zonas residenciales y los mercados. El objetivo es eliminar las barreras existentes y mejorar la experiencia general del usuario para las personas que históricamente han estado desatendidas.

El desarrollo de infraestructuras que tengan en cuenta explícitamente las necesidades con perspectiva de género es

fundamental para crear entornos urbanos inclusivos y accesibles. Esto incluye diseñar paradas de autobús en lugares seguros y cómodos, asegurar el buen mantenimiento de las aceras y crear carriles exclusivos para bicicletas fácilmente accesibles para las mujeres. Además, diversas intervenciones en infraestructuras (como el diseño de las paradas de autobús, el acceso a paradas y estaciones, el alumbrado y las zonas para sentarse) no solo benefician a las mujeres, sino que también mejoran la movilidad de otros grupos desatendidos.

Asimismo, una infraestructura viaria segura es especialmente importante para las mujeres, ya que a menudo se desplazan con niños o ancianos. Para mejorar la seguridad y la accesibilidad, las medidas clave incluyen pasos de peatones bien diseñados con islas intermedias cerca de escuelas, centros sanitarios y centros religiosos, así como aceras anchas y en buen estado y zonas aptas para peatones.

Lo que está planificado frente a lo que es necesario

Gráfico 6

Desde hace mucho tiempo, el transporte se planifica pensando solo en un grupo determinado. En realidad, hay mejoras que pueden hacerse para que el transporte sea inclusivo y atienda a todos los grupos de población.



Servicios frecuentes en hora punta.



Rapidez y eficacia.



Conexiones directas.

Lo que está planificado



Espacio de almacenamiento para equipajes grandes.



Asientos cómodos y espacio para los niños.

Acceso a aseos y lugares para cambiar a los bebés.



Instalaciones de diseño inclusivo para niños y ancianos.

Rampas para permitir el acceso a todas las personas.

Lo que es necesario

Fuente: Esther Blodau

17

El género es una cuestión transversal explícita en el PMUS de Kumasi

En el PMUS de Kumasi, hay pocas medidas específicas en materia de género, pero los agentes planificadores de la movilidad señalan que el “PMUS ofrece acciones con perspectiva de género que considera el género como una cuestión transversal”. Entre estos se incluyen los siguientes:

Las condiciones del transporte no motorizado mejoran ampliamente con la dotación de aceras de calidad y alumbrado sistemático, lo que ofrece mejores condiciones a las mujeres que se desplazan a pie (que son más que los hombres) y reduce la sensación de inseguridad en las calles. Las directrices de diseño de las calles también propondrán conceptos que incluyan la seguridad mediante el diseño.

La profesionalización del sistema de paratransito (servicios de transporte compartido de calidad) contribuirá a mejorar la regulación y la calidad del servicio, lo que debería traducirse en una oferta mejor adaptada a la demanda (por tanto, menos competencia entre pasajeros para subir a los vehículos) y una mejora general de las condiciones de seguridad (renovación de los vehículos). Las mujeres serán las primeras beneficiadas.

La introducción del transporte público formal (servicios de autobuses de calidad, tránsito rápido de autobuses) mejorará el sistema de transporte público, que lo utilizan mayoritariamente las mujeres, y contendrá los costes de desplazamiento. También garantizará la igualdad en cuanto al “derecho a subir al vehículo”, un acceso fácil con pisos bajos, por ejemplo, y más exigencia a los conductores. Un tema importante en la introducción de estos medios de transporte será la posibilidad de que las personas (en su mayoría, mujeres comerciantes) puedan transportar fácilmente mercancías a bordo.



→ Paso 8 Acordar acciones y responsabilidades: desarrollar mecanismos de gobernanza para aplicar medidas y responsabilidades específicas de género

Para aplicar eficazmente medidas que tenga en cuenta la perspectiva de género, es fundamental contar con estructuras de gobernanza sólidas. Estas estructuras deben establecer funciones y responsabilidades claras y fomentar la colaboración intersectorial. A continuación se muestran algunos pasos recomendados para asegurar que las consideraciones en materia de género se integren en la acción:

- **Establecer funciones y responsabilidades claras.** Asignar un grupo de trabajo o eje central en materia de género dentro del equipo de planificación, y definir claramente las responsabilidades de seguimiento y coordinación de las medidas con perspectiva de género. Esta información debe documentarse en políticas oficiales y directrices internas.
- **Integrar la colaboración intersectorial.** Formar comités interdepartamentales que incluyan a representantes de

diversos sectores, como transporte, urbanismo, seguridad pública y servicios sociales. Este enfoque de colaboración asegura que las consideraciones en materia de género se evalúen de forma coherente en todas las iniciativas y que se tengan en cuenta diversas perspectivas.

- **Formalizar la participación de las partes interesadas.** Organizar foros periódicos o reuniones de seguimiento con las partes interesadas, incluidas organizaciones de mujeres, líderes comunitarios y grupos de la sociedad civil. Estas plataformas proporcionarán información continua y permitirán adaptar las medidas según sea necesario, asegurando que la política siga respondiendo a las condiciones locales.
- **Desarrollar protocolos de seguimiento.** Establecer procedimientos para el seguimiento de los avances de las iniciativas con perspectiva de género. Deben establecerse informes periódicos, ciclos de revisión y comités de ajuste para mantener la transparencia y la responsabilidad institucional.

→ Paso 9 Preparar la adopción y financiación: crear partidas presupuestarias específicas para medidas e iniciativas que tengan en cuenta las perspectivas de género

Las medidas con perspectiva de género deben contar con una financiación adecuada para poder aplicarse con eficacia. Para ello es fundamental asignar un presupuesto específico:

- **Introducir presupuestos con perspectiva de género.** Es preciso crear partidas presupuestarias diferenciadas dentro del presupuesto global del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) destinadas explícitamente a iniciativas en materia de género. Este enfoque subraya la importancia de las consideraciones en materia de género en los PMUS y protege los recursos para que no sean absorbidos por los gastos generales de los proyectos de transporte.
- **Desarrollar planes financieros con objetivos escalonados.** Conviene establecer hitos financieros claros para las acciones con perspectiva de género fijando objetivos a corto, medio y largo plazo. Estos objetivos escalonados permiten realizar evaluaciones periódicas y los ajustes necesarios.
- **Asignar responsabilidades de financiación.** Designar los departamentos u organismos responsables de gestionar el presupuesto en materia de género e informar sobre este. Esto mejora la rendición de cuentas, asegurando que se hace un seguimiento de los fondos y que los resultados se ajustan a los objetivos establecidos.

Mediante la integración de medidas específicas que aborden las necesidades de movilidad de las mujeres, el desarrollo de sólidos mecanismos de gobernanza y la asignación de partidas presupuestarias específicas, las ciudades pueden asegurar que las iniciativas con perspectiva de género no solo se incluyan en las fases de planificación, sino que también se apliquen y evalúen de forma eficaz.

Fase IV del PMUS Implantación y seguimiento

En la Fase IV se pasa de la planificación a la acción. Esta fase implica la aplicación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), el seguimiento de los avances, la adaptación a los nuevos retos y el aprendizaje a partir de la experiencia. Una fase de implementación y seguimiento bien gestionada asegura que las acciones definidas en fases anteriores se ejecuten con eficacia y sigan respondiendo a las necesidades específicas de cada género. Los pasos de esta fase son los siguientes:

- **Paso 10:** Gestionar la implementación
- **Paso 11:** Controlar, adaptar y comunicar
- **Paso 12:** Revisar y aprender lecciones

→ Paso 10 Gestionar la implementación

En esta fase final, el foco de atención pasa de la planificación a la ejecución real del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), haciendo especial hincapié en la integración de la perspectiva de género. Gestionar con éxito la implementación implica varios elementos clave:

- **Establecer y asegurar la financiación de una unidad de implementación exclusiva en materia de género.** Crear una unidad de gestión dentro de la autoridad local de transportes específicamente responsable de supervisar las medidas que tenga en cuenta la perspectiva de género. Esto debería incluir un coordinador de la implementación de la perspectiva de género o un equipo especializado que sirva de enlace entre el personal técnico, los expertos en materia de género, los representantes de la sociedad civil y los responsables políticos. Las funciones de la unidad incluirán la coordinación de la adquisición de bienes y servicios para proyectos centrados en el género, como la instalación de alumbrado de seguridad en las paradas de transporte público o la reconstrucción de infraestructuras peatonales con elementos accesibles.
- **Integrar una partida presupuestaria específica para medidas que tengan en cuenta la perspectiva de género en el plan general de financiación del PMUS.**
- **Crear capacidad e invertir en formación.** Desarrollar programas de formación que doten a los agentes planificadores del transporte, los operadores y las partes interesadas locales de los conocimientos necesarios para aplicar políticas con perspectiva de género. Los talleres prácticos y los intercambios de buenas prácticas pueden ayudar a desarrollar esta capacidad. La ciudad o el patrocinador del PMUS puede impartir formación a los consultores, o viceversa, en función de dónde se identifiquen las competencias y las necesidades.

- **Impartir sesiones de formación y cursos de actualización de forma periódica** a todo el personal que participe en la implementación del PMUS, centrándose en la sensibilización en materia de género y en las últimas herramientas y buenas prácticas. Esto puede complementarse con un marco de mentoría en el que expertos en materia de género con experiencia apoyen al personal con menos experiencia, asegurando que los equipos técnicos integren sistemáticamente las perspectivas en materia de género en sus operaciones cotidianas.
- **Establecer estructuras regulares de coordinación y presentación de informes.** Formar un comité de implementación interdepartamental que incluya representantes de los sectores técnico, financiero y de género. Este comité debe reunirse de forma periódica para revisar los avances, abordar los retos y reajustar las medidas según sea necesario.

Formación de mujeres en competencias técnicas de transporte en Argentina, Colombia y Nepal

Ejemplo 18

18

Las medidas del PMUS incluyen la formación de las mujeres en competencias técnicas de transporte

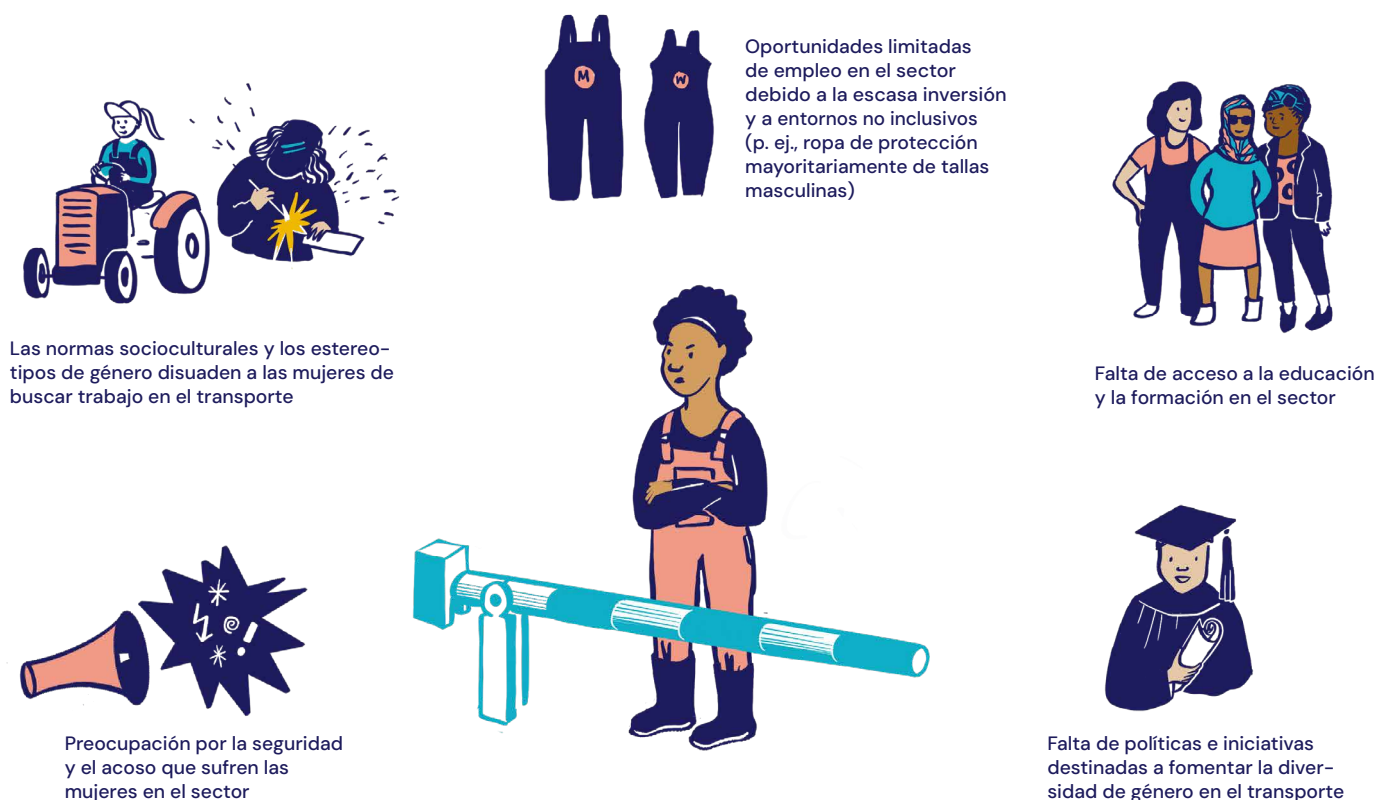
En Córdoba, se puso en marcha un programa de formación específico (“Lideresas en movimiento”). Esta iniciativa no solo capacitó al personal municipal, sino que se tradujo en medidas concretas, como la ampliación de los horarios de servicio y el refuerzo de la seguridad en las paradas de transporte público.

En Bogotá (Colombia), el sistema TransMilenio BRT puso en marcha un programa para formar a mujeres como conductoras de autobús, abriendo nuevas oportunidades de empleo. A partir de 2023, La Rolita, el operador de transporte público de la ciudad, empleó a 229 mujeres conductoras, lo que demuestra el éxito del programa en la promoción de la inclusión de género en el sector del transporte público. Además, las conductoras de autobús recibieron un 91 % en el índice de satisfacción en su primer año, frente al 30 % de los pasajeros que utilizaban otros servicios de autobús de la ciudad mediante votación pública. Además, las conductoras de La Rolita registraron el segundo número más bajo de lesiones por accidente en comparación con todos los demás operadores de autobuses (predominantemente con conductores varones).

Un ejemplo similar puede verse en Katmandú (Nepal), donde las mujeres han asumido cada vez más funciones como conductoras de Safa Tempo (vehículos eléctricos de tres ruedas), rompiendo las normas tradicionales de género y logrando la independencia económica. En las dos últimas décadas, el número de mujeres operadoras de Safa Tempo ha pasado de una veintena a más de quinientas. Las mujeres han aprovechado esta oportunidad para mantener a sus familias, educar a sus hijos e incluso ampliar sus empresas mediante la propiedad de vehículos o la gestión de estaciones de carga. A pesar del acoso y la discriminación de las autoridades y de los prejuicios sociales, estas mujeres se han convertido en empresarias autosuficientes y contribuyen a la transición de Nepal hacia sistemas de transporte más limpios. Sus esfuerzos no solo desafían los estereotipos de género, sino que también ayudan a reducir el uso de combustibles fósiles y apoyan los objetivos de emisiones netas cero de Nepal.¹



¹ <https://www.fhi360.org/articles/meet-women-driving-electric-public-transit-vehicles-kathmandu/>



Fuente: Esther Blodau

→ Paso 11 Controlar, adaptar y comunicar

Realizar un seguimiento eficaz es crucial para asegurar que cada actividad del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) logre el impacto previsto y que puedan hacerse ajustes en tiempo real a medida que evolucionan las necesidades de la comunidad. Las autoridades municipales deben implementar un sistema integral que no solo haga un seguimiento de los avances mediante indicadores claros y con perspectiva de género, sino que también colabore activamente con los usuarios para perfeccionar el plan. Las siguientes prácticas son fundamentales para este proceso:

- **Crear canales específicos para los comentarios de los usuarios.** Establecer métodos claros, como portales en línea, buzones de sugerencias en las paradas de transporte público o encuestas periódicas, para que los ciudadanos, especialmente las mujeres, puedan compartir directamente sus experiencias y aportar su punto de vista. Esta línea directa de comunicación asegura que los usuarios del sistema de transporte estén continuamente informados de los resultados del plan.
- **Establecer consultas periódicas con grupos de mujeres.** Al celebrar reuniones periódicas o sesiones de grupos de debate con organizaciones comunitarias que representen

los intereses de las mujeres, las autoridades pueden recabar información más profunda sobre los retos y los éxitos de las medidas aplicadas. Este enfoque colaborativo ayuda a que el PMUS siga adaptado a las necesidades reales de las usuarias, lo que asegura que la participación de las partes interesadas sea significativa y auténtica.

- **Realizar evaluaciones periódicas del impacto en función del género.** Es conveniente analizar el impacto de cada intervención en los diferentes grupos de género. Estas evaluaciones deben revisar indicadores clave, como la seguridad, la accesibilidad y la satisfacción con el servicio. Al analizar periódicamente estos datos, el PMUS sigue siendo sensible a su magnitud en materia de género.
- **Actualizar las medidas en función de las necesidades que vayan surgiendo.** Los comentarios y los resultados de las evaluaciones deben servir para introducir ajustes y mejoras oportunos. Cuando los datos indiquen que determinadas intervenciones no están cumpliendo sus objetivos o que han surgido nuevos retos, el plan deberá revisarse según corresponda. Esta flexibilidad asegura que el PMUS siga siendo un documento vivo que evoluciona junto con el cambiante panorama social y de movilidad de la ciudad.

Women and Mobility in Emerging Economies: curso de formación en línea

Women Mobilize Women ha desarrollado un curso gratuito de formación en línea de seis semanas de duración sobre la planificación de las necesidades de movilidad de las mujeres, titulado Women and Mobility in Emerging Economies. Puede encontrar el curso en <https://transformative-mobility.org/training/an-introduction-to-gender-and-mobility-in-emerging-economies/>

El curso en línea trata los siguientes temas:

- Pautas de movilidad y necesidades de transporte de las mujeres
- Por qué son importantes las pautas de desplazamiento y las necesidades de servicios de movilidad de las mujeres
- Seguridad personal y vial: atención a las necesidades de las mujeres
- Cómo animar a más mujeres a trabajar en el sector del transporte
- Puesta en común: planificación, acción y evaluación
- Recopilación de datos para la planificación, promoción y evaluación

19

Seguimiento de los avances en materia de género en Baixada Santista (Brasil)

Una característica del PMUS de Baixada Santista es el Programa interdepartamental en materia de género. Este programa está diseñado para asegurar que las consideraciones en materia de género se integren sistemáticamente a lo largo de la implementación y el seguimiento del plan. En concreto, el PMUS esboza más de 25 directivas en el marco de este programa, entre ellas el establecimiento de un protocolo de género para prevenir y abordar el acoso y las agresiones sexuales en el sistema de transporte público, la obligación de que los operadores de transporte impartan formación sobre sensibilidad de género y el aumento de la contratación y representación de las mujeres en los puestos de trabajo del sector del transporte.

Para supervisar la ejecución de estas acciones con perspectiva de género, el PMUS propone la creación de una Oficina del Programa interdepartamental en materia de género. Esta oficina se encargaría de recopilar datos desglosados por género, supervisar las repercusiones de las medidas implementadas en los distintos grupos de usuarios y adoptar las correcciones necesarias en el curso. También se han identificado indicadores cuantitativos, como el seguimiento del porcentaje de mujeres empleadas en el sector del transporte y la frecuencia de incidentes de acoso denunciados, para evaluar el éxito de los esfuerzos de integración de la perspectiva de género a lo largo del tiempo.



→ Paso 12 Revisar y lecciones aprendidas

Tras haber avanzado diligentemente en cada paso, desde la evaluación inicial hasta el seguimiento y la evaluación desde una perspectiva de género, podría parecer que el proceso ha concluido. Sin embargo, esto no es más que el principio de una nueva fase en el ciclo adaptativo de la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Las ciudades son sistemas dinámicos que evolucionan constantemente debido a cambios demográficos, tecnológicos y medioambientales. Por lo tanto, el PMUS debe seguir siendo flexible y receptivo, en particular a las diversas necesidades de movilidad de todos los géneros. Este último paso es fundamental para fomentar la mejora continua y reforzar el compromiso con una movilidad inclusiva e igualitaria en materia de género.

En esta fase, es fundamental reflexionar, compartir y elaborar estrategias haciendo lo siguiente:

- Evaluar los logros e identificar las deficiencias en la promoción de la igualdad de género a lo largo del proceso de planificación y ejecución.
- Involucrar a las partes interesadas, especialmente las mujeres y los grupos discriminados, para que compartan sus experiencias, aporten comentarios y garanticen que sus opiniones influyan en las acciones futuras.

- Identificar nuevos retos y crear conjuntamente soluciones de movilidad innovadoras e integradoras.
- Analizar los puntos fuertes y débiles a la hora de abordar las necesidades específicas de cada género y reflexionar sobre los objetivos no alcanzados en materia de género para fundamentar el siguiente ciclo de planificación.

Las conclusiones de esta revisión no son simplemente retrospectivas, sino estratégicas. Cuando se documentan y comunican de forma sistemática, estas lecciones sientan las bases de un proceso de planificación renovado, fundamentado e integrador, basado en la igualdad de género y el desarrollo urbano sostenible.

Referencias

De Madariaga, B.S. y Roberts, M. (2013) *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. Routledge.

ECOSOC (1997) United Nations Economic and Social Council. Disponible en: <https://www.un.org/ecosoc/en/home> (Fecha de consulta: 29 de abril de 2023).

GIZ. (2024). *Mind the mobility gender data gap*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). https://gender-works.giz.de/wp-content/uploads/2024/01/128_English_GGI_APLAK_Mind-the-Mobility-Gender-Data-Gap.pdf

Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP) y Safetipin. (2017). *Women and Transport in Indian Cities*. [PDF]. Disponible en: https://www.itdp.in/wp-content/uploads/2017/12/171215_Women-and-Transport-in-Indian-Cities_Final.pdf

MobiliseYourCity (2023). *Developing Sustainable Urban Mobility Plans. Guidelines for MobiliseYourCity geographies*

MobiliseYourCity (n.d). *Topic guide. Participatory processes in urban mobility planning*

OCDE (2023) *Toolkit for mainstreaming and implementing gender equity*. Paris: OCDE. Disponible en: https://www.oecd.org/en/publications/toolkit-for-mainstreaming-and-implementing-gender-equality-2023_3ddef555-en.html

Shah, S. and Raman, A (2019) *What Do Women and Girls Want from Urban Mobility Systems?* Ola Mobility Institute (OMI).

SUM4All (2019) "Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility: Gender". *Sustainable Mobility for All*. Disponible en: <http://pubdocs.worldbank.org/en/229591571411011551/Gender-Global-Roadmap-of-Action.pdf> (Fecha de consulta: 12 de noviembre de 2020).

SuM4All (2022) *Sustainable Mobility in South Africa: Gender and Mobility Assessment and Roadmap for Action*. Banco Mundial.

The Urban Catalyts (2024) *Framework to collect and analyse gender disaggregated travel data from public transport ticketing systems*. The Urban Catalyts: Mumbai.

UNICEF. (2020). *Gender-transformative programming*. Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia. <https://www.unicef.org/lac/en/media/43146/file>

Banco Mundial (2015) "Gender equality in transport is good for business: Suggestions to ensure successful gender mainstreaming". Disponible en: <https://blogs.worldbank.org/transport/gender-equality-transport-good-business-suggestions-ensure-successful-gender-mainstreaming> (Fecha de consulta: 2 de mayo de 2023).

Banco Mundial (2022) *Unlocking gender differences: designing inclusive and safe public transport systems. Guidance brief based on the Toolkit for Enabling Gender Responsive Urban Mobility and Public Spaces, India*. Banco Mundial.

Grupo del Banco Mundial y SuM4All (2022) *Sustainable Mobility in South Africa: Gender and Mobility Assessment and Roadmap for Action*. Hoja de ruta.

Anexo 1:

Lista de comprobación de buenas prácticas

Esta lista de comprobación de buenas prácticas se elaboró a partir de una revisión de las orientaciones proporcionadas por MobiliseYourCity para la preparación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), y también como una revisión de las buenas prácticas recomendadas en materia de movilidad y género. Las referencias consultadas para la revisión se muestran más arriba.

Se trata de una exhaustiva lista de comprobación de “buenas prácticas” que puede ayudar a diseñar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) transformador en materia de género. Tal como se ha señalado anteriormente, esta Guía temática se centra en un enfoque con perspectiva de género y proporciona herramientas para implementarlo. Aunque es posible que no se puedan incluir todos los puntos de la lista de comprobación durante la elaboración de un PMUS, es útil tenerla a mano como referencia.

Fase 1 Preparación y análisis

Adquisiciones y equipo del proyecto

La licitación del contrato se adjudicó respetando la competencia en materia de género.

El Alcance del trabajo o los Términos de referencia exigían que se incluyera la perspectiva de género en el desarrollo del PMUS.

El equipo consultor incluía expertos en materia de género.

El Alcance del trabajo requería un análisis de las diferencias de género en las políticas, planes, iniciativas, consultas y recomendaciones sobre movilidad.

Se asignaron recursos financieros o de personal para la recopilación o el análisis de datos desglosados por género.

La planificación y el análisis con perspectiva de género los dirigió un miembro sénior del equipo.

El equipo del proyecto estaba equilibrado en cuanto a género.

En el informe de diagnóstico

Se señaló el impacto en materia de género de las infraestructuras.

Se observaron deficiencias en los datos relativos al género.

Las deficiencias en los datos relativos al género se mitigaron mediante la recopilación de datos.

Se recogieron y analizaron datos desglosados por género sobre el comportamiento en los desplazamientos y las pautas de movilidad.

El informe de diagnóstico incluye una evaluación de los servicios de primer y último kilómetro desde una perspectiva de género.

El informe de diagnóstico incluye auditorías sobre seguridad, instalaciones segregadas y señalización, desde una perspectiva de género.

El informe de diagnóstico incluyó una evaluación de la transitabilidad desde una perspectiva de género.

Los mecanismos de recopilación de datos para el informe de diagnóstico tuvieron muy en cuenta el tiempo de las mujeres y otras limitaciones, para asegurar que sus opiniones no quedaran excluidas.

Los grupos de debate incluyeron grupos exclusivamente de mujeres.

Los grupos de debate que no eran específicos de mujeres también incluyeron la paridad en materia de género.	☐
La evaluación de las operaciones del transporte público tiene en cuenta explícitamente las cuestiones de género.	☐
La recogida y el análisis de datos van más allá de las cuestiones de seguridad y alumbrado, y recogen información sobre otras necesidades relacionadas con el transporte.	☐
Por descontado, las mujeres, las niñas y las minorías sexuales y de género fueron consultadas y participaron activamente en el proceso de preparación del PMUS.	☐
Las evaluaciones de infraestructuras tienen en cuenta los aspectos de accesibilidad, seguridad e inclusión de género.	☐
Se evaluaron las operaciones de transporte público (para cada medio de transporte) para asegurar la receptividad hacia las mujeres, las niñas, las personas con discapacidad y otros grupos discriminados.	☐
• Accesibilidad económica • Conectividad • Seguridad • Accesibilidad • Fiabilidad	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
Se evalúa el estado actual de los resultados de la inclusión en materia de género en el sistema de movilidad urbana.	☐
La recogida de datos se realizó en el idioma local y se dispuso de traductores.	☐
Los mecanismos de recogida de datos incluyeron medidas para asegurar la participación de las mujeres y los grupos vulnerables.	☐
Se utilizaron herramientas participativas y de creación conjunta para recopilar datos sobre género.	☐
La participación de las partes interesadas y las entrevistas con fuentes de información clave para el diagnóstico incluyeron a los ministerios sociales.	☐
Se recogieron datos cuantitativos desglosados por género, edad e ingresos para comprender el comportamiento en los desplazamientos: tarifas, origen y destino, medio de transporte, coste, distancias, hora y duración, así como desplazamientos con personas a cargo.	☐
Se recopilaron datos cualitativos para comprender las diferencias de género en el comportamiento y las actitudes a la hora de desplazarse por la ciudad, con distintos grupos de edad e ingresos de hombres, y minoritarios de género y de mujeres.	☐
Se presentaron datos desglosados por género no solo en relación con la división del medio de transporte, sino también con el motivo del desplazamiento, las preferencias de medio de transporte, la hora del desplazamiento, la distancia y la frecuencia de los intercambios.	☐

Fase 2 Visión, fijación de objetivos y elaboración de escenarios

Los escenarios con perspectiva de género están incluidos en la planificación de escenarios del PMUS.	☐
El género está incluido en el desarrollo de la estrategia del PMUS.	☐
La visión y los objetivos del PMUS incluyen explícitamente la igualdad de género y la inclusión.	☐
Los objetivos del PMUS incluyen explícitamente la igualdad de género y la inclusión.	☐
Las funciones y responsabilidades institucionales para la integración de la perspectiva de género están claramente definidas en el PMUS.	☐
En el plan estratégico se incluyen medidas y acciones específicas en materia de género.	☐

Fase 3 Planificación de medidas

Los datos desglosados por género están claramente incorporados y se utilizan para determinar medidas que tengan en cuenta la perspectiva de género.

☐

Es evidente que los datos desglosados por género se utilizan para desarrollar medidas que mitiguen y respondan a las necesidades en materia de género identificadas.

☐

Las medidas e intervenciones detalladas en materia de movilidad abordan las necesidades específicas de las mujeres y los grupos vulnerables.

☐

La perspectiva de género está claramente integrada en el PMUS general.

☐

Para cada medida se establecen indicadores y objetivos específicos en materia de género.

☐

Se asigna un presupuesto para la aplicación de las medidas.

☐

Se establecen mecanismos para la participación continua de las mujeres y los grupos vulnerables en el diseño de las medidas.

☐

Las funciones y responsabilidades institucionales para la integración de la perspectiva de género están definidas en el PMUS.

☐

El PMUS incluye medidas para contratar mujeres e incorporarlas al personal del sector del transporte.

☐

Las medidas van más allá de la preocupación por la seguridad y la iluminación, y tienen en cuenta necesidades más específicas.

☐

Fase 4 Implementación y seguimiento

Diversas organizaciones y entidades participan en la aplicación de los aspectos en materia de género de los proyectos de movilidad.

☐

Se establece una entidad de coordinación para supervisar, coordinar y apoyar a los principales líderes de los organismos en la aplicación de las recomendaciones del PMUS en materia de género.

☐

En la disposición relativa a las instituciones del PMUS se incluye el papel y la importancia de las mujeres como responsables en la toma de decisiones.

☐

El plan de seguimiento y evaluación incluye objetivos para las mujeres en el sector del transporte en relación con las medidas del PMUS.

☐

Se recopilan datos desglosados por género para supervisar la implementación y los efectos de las medidas del PMUS.

☐

Existen indicadores y objetivos específicos en materia de género, que se supervisan y de los que se elaboran informes.

☐

En el marco del seguimiento del PMUS, se consulta a las mujeres y a los diversos géneros para conocer sus experiencias en materia de movilidad.

☐

El PMUS se evalúa periódicamente desde una perspectiva de género y se actualiza para subsanar las deficiencias.

☐

Los responsables de la ejecución y la toma de decisiones del PMUS deben rendir cuentas sobre los resultados en materia de igualdad de género.

☐

Las estrategias de comunicación utilizadas para sensibilizar a la opinión pública durante el proceso del PMUS incluyen cuestiones de género.

☐

El enfoque de seguimiento y evaluación incluye consultas continuas para asegurar que las opiniones de las mujeres se tengan en cuenta tanto en la fase de ejecución como posteriormente.

☐

Anexo 2:

Herramientas de apoyo a la planificación con perspectiva de género en un PMUS

Guía temática para los procesos participativos en la planificación de la movilidad urbana: MobiliseYourCity

Aquí encontrará una Guía temática de MobiliseYourCity sobre cómo llevar a cabo la planificación participativa y el compromiso de las partes interesadas: <https://www.mobiliseyourcity.net/topic-guide-participatory-processes-urban-mobility-planning>

“Toolkit for Enabling Gender Responsive Urban Mobility and Public Spaces”: Banco Mundial

El Banco Mundial ha publicado dos volúmenes de un conjunto de herramientas prácticas titulado “Toolkit for Enabling Gender Responsive Urban Mobility and Public Spaces”. Se centra en la India, pero sus directrices son aplicables en todo el mundo. El Volumen 1 de las herramientas se centra, sobre todo, en el papel de la política y los responsables políticos.

El Volumen 2 proporciona herramientas prácticas para los organismos encargados de la implementación. La guía incluye información sobre el diseño de un programa de movilidad urbana y espacio público con perspectiva de género, la evaluación de la situación actual, el refuerzo de la planificación y las políticas, el desarrollo de capacidades y la sensibilización, así como de la mejora de las infraestructuras y los servicios para un transporte público igualitario en materia de género.

Está disponible en línea en: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099651410192229435/idu01ef8184c02ec004af50ae850e22d67ee8c62> y en: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/128bcb06-0fc4-5c1d-9a2b-fc6e9ce47b03>

Herramientas de planificación urbana adaptada a las mujeres: Cities Alliance

El conjunto de herramientas de planificación urbana adaptada a las mujeres de Cities Alliance proporciona un marco para la planificación que esboza la integración de la perspectiva de género en cada paso de los proyectos urbanos con procesos participativos. Tiene en cuenta la interseccionalidad como principio del desarrollo de proyectos estratégicos y trata de combinar la perspectiva de género con enfoques participativos para asegurar una gobernanza integradora. Está disponible en línea aquí: <https://www.citiesalliance.org/resources/publications/cities-alliance-knowledge/women-friendly-urban-planning-toolkit>

Her City: A guide for cities to sustainable and inclusive urban planning and design, together with girls: ONU-HÁBITAT

La Her-City-Tool, desarrollada por ONU-Hábitat, es una guía que apoya la planificación y el diseño urbanos sostenibles e integradores a través del punto de vista de las niñas. La herramienta proporciona una directriz sobre la implementación de proyectos para niñas y mujeres en el marco del desarrollo urbano, que puede aplicarse a todos los proyectos. Está disponible en línea aquí: <https://unhabitat.org/her-city-a-guide-for-cities-to-sustainable-and-inclusive-urban-planning-and-design-together-with>

Gender Imbalance in the Transport Sector, a Toolkit for Change: Sum4All

Para ayudar a las organizaciones a aumentar la representación de las mujeres en las estructuras e instituciones de trabajo, Sum4All (Movilidad Sostenible para Todos) ha elaborado un conjunto de herramientas para cambiar la forma en que las mujeres están representadas y empleadas en el sector del transporte. Puede descargarse en este enlace: https://www.sum4all.org/data/files/gender_imbalance_in_the_transport_sector_a_toolkit_for_change.pdf.

El conjunto de herramientas se centra en lo siguiente:

- Estereotipos de género para determinados empleos, especialmente los técnicos
- Culturas laborales discriminatorias
- Falta de flexibilidad laboral y de servicios de guardería
- Techos de cristal invisibles y opciones profesionales restringidas
- La igualdad entre hombres y mujeres y su relación con la diversidad, el comportamiento y el cambio cultural más amplios

Conjunto de herramientas de análisis de género para políticas de transporte: Foro Internacional del Transporte

En <https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies> encontrará el Conjunto de herramientas de análisis de género para el transporte del Foro Internacional del Transporte, que ofrece valiosas herramientas como las siguientes:

- Una [Lista de comprobación de género](#) facilita la evaluación de la inclusividad en materia de género de un proyecto y fomenta la transparencia al proporcionar una sencilla puntuación de igualdad de género como referencia.
- Los [Indicadores de género](#) ayudan a los jefes de proyecto y a los responsables políticos a seleccionar los indicadores más adecuados para medir la igualdad de género en su proyecto e identificar los datos pertinentes.
- Un [Cuestionario de género](#) ofrece una plantilla preparada para diseñar encuestas y procesos de recopilación de datos. Juntas, las tres herramientas del Conjunto de herramientas de análisis de género para el transporte de la ITF ofrecen a los profesionales del sector un conjunto sencillo pero completo de herramientas para promover la neutralidad en materia de género en el transporte.

Servicios de minibús e infraestructuras de transporte con perspectiva de género para las ciudades africanas: Conjunto de herramientas prácticas: Flone Initiative

Flone Initiative de Kenia ha publicado un conjunto de herramientas prácticas para diseñar infraestructuras de transporte público que tengan en cuenta las cuestiones de género en las ciudades africanas. Está disponible en línea aquí: <https://floneinitiative.org/gender-toolkit/>

El conjunto de herramientas se basa en un estudio sobre la movilidad con fines de asistencia y en una evaluación de la igualdad de género en la red de transporte en minibús de Nairobi.

Hoja de ruta global para la movilidad sostenible y la perspectiva de género: Sum4All

En 2019 Sum4All (Movilidad sostenible para todos) publicó una Hoja de ruta global de acción hacia la movilidad sostenible y con perspectiva de género. El Capítulo 3 incluye una lista o relación detallada de medidas que pueden aportar movilidad sostenible e igualdad de género. La hoja de ruta está disponible en el sitio web de MobiliseYourCity, en <https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2021-03/Gender-Global-Roadmap-of-Action.pdf>.

Counting Women so that Women Count

En 2020, la Fundación FIA estudió el estado de los datos sobre transporte y género. En un informe titulado "Counting Women so that Women Count", la Fundación llegó a estas conclusiones clave:

En lo referente a recopilar y analizar datos, "continuar como de costumbre" no es una forma aceptable de proceder. Unos modelos de transporte más integradores y sostenibles exigen datos de mayor calidad, cuantitativos y cualitativos, y desglosados por género. Recopilar datos de más calidad sobre las pautas y necesidades de transporte de las mujeres es un primer paso hacia un transporte más inclusivo. Existen tecnologías disponibles de forma gratuita que pueden mejorar tanto la calidad como la frecuencia de la recogida de datos, así como su análisis, y deben utilizarse siempre que sea posible.

Los datos no son un fin en sí mismos, pero representan una de las principales herramientas utilizadas para fundamentar las decisiones. Los datos son un "bien público" que debe incluir sistemáticamente a todos los grupos de la sociedad, especialmente a las mujeres, que ya son usuarias frecuentes del transporte público. La actual falta de información impide establecer bases de referencia o analizarlas adecuadamente.

El informe está disponible en www.fiafoundation.org.

Impresión

Publicado por

Secretaría de la Alianza MobiliseYourCity, Bruselas
Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)
Women Mobilize Women (WMW)

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH Proyecto sectorial de movilidad sostenible
Bonn y Eschborn

E info@giz.de
I www.giz.de

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36
53113 Bonn
Tlf: +49 228 44 60-1047

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn
Tlf: +49 6196 79-2650

En nombre de

Ministerio Federal de Cooperación Económica
y Desarrollo (BMZ); División 423: Energía, desarrollo
urbano, movilidad, infraestructuras

Diseño

Concepto: Jacopo Giavoli, Hannah Behr Diseño gráfico:
Consortium EYES-OPEN y weissbunt, Berlín

Agosto de 2025

 www.transformative-mobility.org

 Transformative Urban Mobility Initiative

 tuminiative

 Transformative Urban Mobility Initiative

 www.womenmobilize.org

 Women Mobilize Women

 <https://mobiliseyourcity.net/>

 MobiliseYourCity

 Alianza MobiliseYourCity