



ASUNTO: INFORME IMPACTO DE GÉNERO. PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA 2022-2030.

En la Comunidad autónoma de La Rioja las carreteras constituyen un importante instrumento estratégico de apoyo al proceso de ordenación y desarrollo regional, pues permiten los flujos de las actividades económicas y sociales, tanto en el interior como con el exterior, y condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la región.

Por dicha razón, y recientemente finalizado el período de vigencia del último plan regional de carreteras, se hace necesaria la aprobación de uno nuevo, que atienda específicamente, asimismo, a la evolución social producida desde que entrara en vigor el anterior.

Así las cosas, el objetivo genérico que se persigue consisten en dotar a La Rioja de una adecuada articulación y vertebración acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos, y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no supongan un impedimento al referido proceso.

Es cierto que existen ciertas decisiones que, en principio parecen no sexistas, pero pueden tener un diferente impacto en las mujeres y en los hombres, a pesar de que dicha consecuencia ni estuviera prevista ni se deseara. Por ello la Comisión de la Unión Europea aprobó una comunicación sobre la transversalidad «mainstreaming» “... como un primer paso hacia la realización del compromiso de la Unión Europea de integrar la perspectiva de género en el conjunto de las políticas comunitarias y elaboró una ‘Guía para la Evaluación del Impacto en Función del Género’ diseñada para proyectarse en el seno de la Comisión con objeto de evitar consecuencias negativas no intencionales que favorezcan situaciones de discriminación y para mejorar la calidad y la eficacia de las políticas comunitarias” STS de 7 de febrero de 2012 (Rec. 611/2010).

En el ámbito estatal, la evolución seguida en la materia dio como resultado la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, introduciendo la obligación legal de que todo proyecto normativo vaya acompañado de un informe de impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo. Por su parte, la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (en adelante LOIEMH) exige en su artículo 19 que los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género. Posteriormente, el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo tiene por objeto desarrollar las previsiones contenidas en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en lo que se refiere a la memoria del análisis de impacto normativo que debe acompañar a los anteproyectos de ley y proyectos de reales decretos-leyes, reales decretos legislativos y normas reglamentarias.

Hasta la fecha el Gobierno de La Rioja ha mantenido un firme compromiso con la igualdad entre mujeres y hombres, convirtiéndolo en un principio orientador y eje de actuación en todas sus políticas públicas.

En virtud de lo expuesto, ha sido redactado el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2022-2030 con el fin de alcanzar una serie de objetivos, desde el respeto al principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, que ha informado transversalmente su elaboración, conforme prescribe el artículo 15 de la LOIEMH. De este modo se obtiene como resultado una mayor eficacia de las

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES. Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja.			Pág. 1 / 4
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento
00860-2022/079259	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2022/0662803
Cargo		Firmante / Observaciones	Fecha/hora
1 Director General			
2			

medidas que pretenden ser acometidas -al valorar anticipadamente algunos de los posibles efectos que su puesta en práctica pueden producir sobre mujeres y hombres-, un mayor nivel de información y detalle -al conocer más en profundidad las necesidades de las personas, desde una perspectiva de género- y un tratamiento justo y equitativo para ambos sexos.

El análisis se ha realizado de manera activa, desde una perspectiva práctica de la cuestión.

Como elemento vertebrador de la región y como sucede con los instrumentos de planeamiento urbanístico, el análisis de impacto de género debe ser considerado, pues tiene sus efectos, en palabras del TSJ de la Comunidad de Madrid en Sentencia de 19 de abril de 2017 (rec. 1882/2015) “...en la ubicación y características de los viales y conexión de redes generales y locales en conexión con centros docentes, equipamientos necesarios, transportes y movilidad, una u otra tipología edificatoria (en directa relación con la seguridad pública y para la prevención de agresiones característicamente dirigidas contra la mujer) o la ubicación, proximidad y accesibilidad de zonas verdes y parques públicos. Todo ello considerando una realidad social, en deseable pero lento cambio y evolución, que en no pocas ocasiones aún muestra que, en determinadas zonas urbanas, es la población femenina la que sigue mayoritariamente asumiendo el cuidado y atención de menores, ancianos y personas discapacitadas, la que conduce para llevar a los hijos al colegio, la que accede mayoritariamente a los centros comerciales y/o grandes superficies para garantizar el suministro y atención de las necesidades básicas de la familia, o, incluso, la que acude prácticamente a diario con menores (propios o entregados a su cuidado, como una de las tareas que, contractualmente, desempeña al servicio del hogar familiar) a parques infantiles cuya proximidad y accesibilidad se revela necesaria para poder conciliar el resto de los quehaceres domésticos, que, también mayoritariamente, sigue todavía teniendo la mujer que atender en solitario...”

En primer lugar, se ha partido del análisis del número de conductores en función del sexo (datos obtenidos de la Dirección General de Tráfico referidos al año 2020):

1. Por Comunidad Autónoma de residencia.

	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% HOMBRES	% MUJERES	TOTAL
La Rioja	110.839	75.579	186.418	59,46%	40,54%	100%
España	15.523.071	11.682.965	27.206.036	57,06%	42,94%	100%

2. Por edad. España.

EDAD (AÑOS)	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	%HOMBRES	%MUJERES	% TOTAL
Se desconoce	6.778	12	6.790	0,04%	0,00%	0,02%
15 a 17	35.535	12.895	48.430	0,23%	0,11%	0,18%
18 a 20	254.651	184.290	438.941	1,64%	1,58%	1,61%
21 a 24	630.503	530.711	1.161.214	4,06%	4,54%	4,27%
25 a 29	940.472	872.262	1.812.734	6,06%	7,47%	6,66%
30 a 34	1.084.688	1.047.591	2.132.279	6,99%	8,97%	7,84%
35 a 39	1.338.883	1.275.530	2.614.413	8,63%	10,92%	9,61%
40 a 44	1.722.618	1.528.528	3.251.146	11,10%	13,08%	11,95%

45 a 49	1.792.863	1.515.531	3.308.394	11,55%	12,97%	12,16%
50 a 54	1.657.597	1.339.590	2.997.187	10,68%	11,47%	11,02%
55 a 59	1.528.149	1.173.482	2.701.631	9,84%	10,04%	9,93%
60 a 64	1.313.745	928.284	2.242.029	8,46%	7,95%	8,24%
65 a 69	1.057.532	629.974	1.687.506	6,81%	5,39%	6,20%
70 a 74	867.411	373.810	1.241.221	5,59%	3,20%	4,56%
Más de 74	1.291.646	270.475	1.562.121	8,32%	2,32%	5,74%
Total permisos	15.523.071	11.682.965	27.206.036	100,00%	100,00%	100,00%

Como se observa, la situación de partida refleja un mayor número de hombres que de mujeres conductores, y ello se produce en todas las franjas de edad, siendo dicha diferencia de casi un 20 % en el caso de la comunidad autónoma de La Rioja.

En su virtud, se ha atendido a aquellas medidas que permitan mejorar la accesibilidad para aquellos sectores de la población que no dispone de permiso de conducción, mayoritariamente mujeres, que deben recurrir al transporte público para sus desplazamientos. Las medidas propuestas también contribuirán a incrementar la participación en la conducción principalmente en los medios más sostenibles, cuya implantación está siendo específicamente desarrollada, y por las razones que luego se dirá.

1. Accesibilidad a hospitales y centros de salud.

La accesibilidad se define como cualidad de accesible, lo que determina que la pretensión buscada por el Plan consista en disminuir los tiempos de acceso a determinadas infraestructuras. En este caso concreto, y en virtud de lo que ha ido exponiéndose anteriormente, se han tomado como referencia los tiempos empleados para acceder a los centros de salud y los hospitales.

En este caso, y en base a datos del año 2019, se parte de un escenario que emplea de promedio 0:33:37 minutos para acceder al hospital más cercano. La ejecución de las previsiones del plan disminuirán dichos tiempos, valorándose en 0:32:46 minutos. Es decir, se ha pretendido que los hospitales resulten más accesibles, y se alcanzará una reducción media de 49 segundos, más acusada en el caso de localidades que en la actualidad cuentan con peores vías de comunicación, mejorando especialmente la situación de las personas encargadas del cuidado de menores y mayores que, en la actualidad, sigue siendo llevado a cabo mayoritariamente por mujeres.

2. Movilidad sostenible.

Los cambios sociales que han venido produciéndose en los últimos tiempos están teniendo su reflejo en el sistema de movilidad regional interurbana que, junto con las exigencias derivadas de la Agenda 2030, especialmente con la movilidad sostenible, han motivado un desarrollo más profundo de infraestructuras que favorezcan el uso de las carreteras por otros medios de transporte distintos del automóvil. Ello ha tenido su reflejo en la propia definición de elemento funcional de la carretera, que ha exigido su concreción.

Por su parte, se ha revelado que el uso de la bicicleta por parte de las mujeres se ha desarrollado considerablemente en los últimos años, siendo su tendencia a equiparar su participación en la conducción por

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES. Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja.			Pág. 3 / 4
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento
00860-2022/079259	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2022/0662803
Cargo	Firmante / Observaciones		Fecha/hora
1 Director General			
2			

este medio a la de los hombres. Asimismo, y en virtud de modelos presentes en **varias** ciudades españolas, pioneras en el desarrollo de este medio de transporte (como Barcelona o Valencia), se ha constatado que a mayor facilidad en el uso de la bicicleta mediante canales más seguros (construcción de carriles bici, adecuación de espacios, etc.), mayor igualdad en su empleo entre hombres y mujeres. Esta diferencia, además decrece en edades más cortas, lo que hace que se tenga presente el hecho de que con el paso del tiempo la brecha será inferior, al liderar el cambio las nuevas generaciones.

3. Transporte público

El transporte público es más utilizado por las mujeres que por los hombres en toda franja de edad, todos los meses del año. Una mejora de la red de carreteras revierte en los tiempos de recorrido y en la seguridad de los desplazamientos del transporte público, dotando a las carreteras de características geométricas que facilitan el cruce de dos vehículos, y beneficiando especialmente a quienes lo utilizan en mayor medida.

De este modo, conforme a la situación de partida, y en virtud de lo que acaba de ser expuesto, se ha apostado por mejorar la red de ejes viarios vertebradores del territorio que faciliten la plena accesibilidad y la seguridad y comodidad en las comunicaciones, y por alcanzar una equilibrada y homogénea red de carreteras en todo el territorio que garantice un servicio público de calidad al conjunto de la población y a las actividades económicas, de forma que sea un factor decisivo para un desarrollo y progreso equilibrado de la región. Identificadas las diferencias que, en la materia, existen entre hombres y mujeres, así como las posibles causas que las producen, y en virtud de las medidas a ser adoptadas, se comprueba que su aplicación permitirá un beneficio equivalente o, al menos, una reducción progresiva de las eventuales desigualdades.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			Pág. 4 / 4
en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES. Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja.			
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento
00860-2022/079259	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2022/0662803
Cargo		Firmante / Observaciones	Fecha/hora
1	Director General		
2			