

**PROYECTO DE NORMAS TÉCNICAS PARA LA INTEGRACIÓN DE
LA DIMENSIÓN DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL
Y URBANÍSTICA DE EXTREMADURA**

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. OBJETO

2. MARCO LEGAL

2.1. LEGISLACIÓN NACIONAL Y AUTONÓMICA

2.2. AGENDAS INTERNACIONALES

3. MARCO CONCEPTUAL

4. CUESTIONES TRANSVERSALES

5. ÁMBITOS PRIORITARIOS DE LA POLÍTICA RELEVANTES A ESTE ANEXO

6. CRITERIOS PRINCIPALES PARA INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

7. CRITERIOS PRINCIPALES PARA INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

7.1. ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS URBANOS: PROXIMIDAD Y MEZCLA DE USOS

7.2. DISEÑO URBANO Y ESPACIAL: LA CALIDAD Y SEGURIDAD DE LOS SERVICIOS Y EL ESPACIO PÚBLICO.

7.3. MOVILIDAD: ENTENDER Y DAR RESPUESTA A LA MOVILIDAD DEL CUIDADO

8. REPRESENTACIÓN PARITARIA DE MUJERES

8.1. PROCESOS DE PARTICIPACIÓN

8.2. EQUIPOS TÉCNICOS

9. NORMAS TÉCNICAS DE INDICACIONES ESPECÍFICAS Y DOCUMENTACIÓN SOBRE GÉNERO EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

1. OBJETO DEL ANEXO

El presente anexo a la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística Sostenible de Extremadura (LOTUS) tiene por objeto facilitar la incorporación de la perspectiva de género y el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en la planificación territorial y urbana a aquellas administraciones públicas y profesionales competentes en la materia.

Según estipula la LOTUS:

Exposición de Motivos, bloque III:

[.....] Se introduce el diseño que tiene en cuenta la perspectiva de género en el capítulo destinado a los criterios de ordenación y, en particular, relativo a criterios de Ordenación Sostenible. La inclusión de información detectando zonas, itinerarios y puntos negros para las mujeres no es más que reconocer que se considera un déficit, tanto en lo urbano como en lo rural, determinadas cuestiones no resueltas que exceden de la seguridad, y que abarcan: la accesibilidad, el diseño urbano, la proximidad de dotaciones y equipamientos, la iluminación, transporte público, movilidad y otros aspectos.

Vuelve a ser, por la misma cuestión planteada para la estrategia del paisaje, y en aras de simplificar el trabajo de las técnicas y técnicos redactores, objeto de las denominadas "Normas Técnicas de Planeamiento", que persiguen la correcta interpretación y aplicación de los objetivos que se persiguen.

Artículo 56. Normas técnicas de planeamiento.

*1. Las normas técnicas de planeamiento tendrán por objeto la determinación de **recomendaciones y criterios orientativos** sobre calidad y soluciones de planeamiento, criterios para el desarrollo de los procesos de participación, cohesión social, perspectiva de género, urbanismo inclusivo o movilidad, metodología para la incorporación de las determinaciones de los Planes Territoriales, normalización de criterios en núcleos de características específicas, fijación de criterios de sostenibilidad y eficiencia energética, y cualquier otra solución de interés general en el ámbito de la elaboración y ejecución de los planes.*

2. Las normas técnicas de planeamiento se elaborarán por la Dirección General con competencias en materia de urbanismo y ordenación del territorio, por propia iniciativa o a propuesta de colectivos profesionales con interés en materia de

planeamiento y serán aprobadas por Orden de la persona que ostente la titularidad de la Consejería competente en la citada materia, previo informe de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Extremadura y sometimiento a información pública por un periodo no inferior a un mes.

Como bien se indica en la propia definición de Normas Técnicas que hace la LOTUS, tendrán por objeto las **recomendaciones y criterios orientativos** para la correcta aplicación de la ley, y más en concreto para la correcta interpretación del artículo 10.5 y relacionados.

Este texto se divide en dos partes bien diferenciadas:

Por un lado y dada la novedad de la materia, una primera parte de “Motivación”, que profundiza en definiciones y conceptos.

Y una **segunda parte que serán las normas técnicas propiamente dichas y que consisten en una serie de tablas que estudian la aplicación y correlación de la integración de la perspectiva de género en los instrumentos de ordenación de la Comunidad autónoma de Extremadura establecidos en la LOTUS y que** tienen por objeto facilitar a los equipos técnicos la incorporación de la perspectiva de género en su trabajo cotidiano de planeamiento territorial y urbanístico

En el texto se recoge de manera sintética los aspectos más relevantes a tener en cuenta para garantizar que el planeamiento integra correctamente, en diferentes temas sustantivos y en diferentes escalas, los asuntos de género así como las necesidades diferenciadas de las mujeres y otros grupos sociales necesitados de cuidados, como la infancia, la adolescencia, la tercera edad o las personas con necesidades especiales.

El anexo pretende también sensibilizar y formar a los diferentes agentes implicados en el desarrollo territorial y urbano de Extremadura sobre las implicaciones que la planificación del hábitat tiene en la vida de las personas, de manera particular en la diversidad y complejidad de las actividades cotidianas. Concienciar y dar herramientas sobre cómo la incorporación de la mirada de

género al planeamiento es fundamental para que los planes urbanos y territoriales y en consecuencia las ciudades, pueblos y barrios de la región respondan mejor a las necesidades específicas de estos amplios sectores de la población.

2. MARCO LEGAL

2.1. LEGISLACIÓN NACIONAL Y AUTONÓMICA

La obligatoriedad de incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas, entendiendo la igualdad de género como la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, en la normativa en España está recogida por la legislación estatal desde la aprobación de 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, en su artículo 2, apartado 1b), que traspone una directiva europea en la materia.

Desde entonces otras leyes estatales y autonómicas han abundado en el tema, recogiendo abundantes estudios académicos producidos desde la década de 1970, así como numerosos documentos de distinta índole, muchos de ellos producidos en distintas instancias internacionales como la Comisión Europea y las Naciones Unidas.

En el ámbito estatal son tres las leyes que hacen referencia a las dimensiones de género en el urbanismo:

La Ley de Régimen Jurídico del Sector Público de 2015 abunda en lo regulado por la Ley 30/2003, y, en su Disposición Final Tercera artículo 26, exige, dentro de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, la preceptiva emisión de un Informe de Impacto por razón de género.

Siguiendo la línea marcada por el artículo 2 de la Ley del Suelo de 2007, el vigente Texto Refundido de la Ley de Suelo de 2015 establece en su artículo 3.2 que:

“2. En virtud del principio de desarrollo sostenible, las políticas a que se refiere el apartado anterior deben propiciar el uso racional de los recursos naturales armonizando los requerimientos de la economía, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades, la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente (...)”.

El artículo 20.1.c) del mismo Texto Refundido añade lo siguiente:

“1. Para hacer efectivos los principios y los derechos y deberes enunciados en el título preliminar y en el título I, respectivamente, las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística, deberán:

(...) c) Atender, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente”.

También a nivel estatal, la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, incluye en su artículo 31 tres apartados sobre la materia:

“1. Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres.

Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.

2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.

3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de

género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia”.

Por su parte la Comunidad Autónoma de Extremadura, articula en la Ley 8/2011, de 23 de marzo, de Igualdad entre Mujeres y Hombres y contra la Violencia de Género en Extremadura:

(DOE núm. 59 de 25 de Marzo de 2011 y BOE núm. 88 de 13 de Abril de 2011)

“Artículo 67. Planeamiento urbanístico y vivienda.

[...]

3. Asimismo, las Administraciones Públicas de Extremadura, en coordinación y colaboración con las entidades locales en el territorio extremeño, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas y en la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.

4. Las políticas urbanísticas deberán garantizar la descentralización de servicios, de manera que la construcción de infraestructuras y la ordenación del suelo dé respuesta a las necesidades de conciliación de la vida personal, familiar y laboral, disminuyendo los tiempos de desplazamiento y garantizando la accesibilidad a los servicios en igualdad de oportunidades.

5. Las Administraciones Públicas de Extremadura garantizarán la participación de las mujeres en la planificación, el seguimiento y la evaluación de las políticas de planificación territorial y urbanística. Reglamentariamente se establecerá la forma de hacer efectiva esta garantía de participación.”

Y es en la propia Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo sostenible de Extremadura, donde se materializan estas cuestiones desde la propia exposición de motivos:

“...Para que todo lo relacionado anteriormente no se convierta en una mera declaración de intenciones, la ley establece en su articulado los criterios de Ordenación Sostenible (artículo10). Este artículo constituye la piedra angular sobre la que se apoyan

las bases de un verdadero planeamiento sostenible, donde se relacionan una serie de condicionantes de carácter normativo y regulatorio sobre movilidad sostenible, dando preferencia a: los itinerarios peatonales y ciclistas y a los servicios de uso públicos sobre el uso de vehículo privado, a la participación ciudadana, que debe estar contenida en las memorias con su correspondiente justificación, así como caminos escolares y perspectiva de género. No olvidemos que el sexo femenino, aunque en un porcentaje anecdótico en Extremadura, es más numeroso que el masculino. Será la primera Ley del suelo que recoja medidas concretas sobre perspectiva de género. Desgraciadamente para nosotras, el diseño de nuestras ciudades no es un diseño neutro, y el espectro de planificar las ciudades desde la perspectiva de género reconoce a aquellos grupos tradicionalmente olvidados a la hora de proyectar, aquellos conjuntos de personas de la sociedad considerados históricamente como “poco productivos económicamente” y, sin embargo, principales usuarios de nuestras ciudades, como lo son: la población infantil, las mujeres, las personas dependientes, las personas mayores, las personas con menos recursos, las personas con capacidades diversas... Es decir, si conseguimos dar visibilidad estos colectivos, “ciudadanía de primera”, conseguiremos diseñar ciudades para todas y todos y, en definitiva, ciudades inclusivas.

Se introduce el diseño que tiene en cuenta la perspectiva de género en el capítulo destinado a los criterios de ordenación y, en particular, relativo a criterios de Ordenación Sostenible. La inclusión de información detectando zonas, itinerarios y puntos negros para las mujeres no es más que reconocer que se considera un déficit, tanto en lo urbano como en lo rural, determinadas cuestiones no resueltas que exceden de la seguridad, y que abarcan: la accesibilidad, el diseño urbano, la proximidad de dotaciones y equipamientos, la iluminación, transporte público, movilidad y otros aspectos.

Se les da especial importancia a los estudios de movilidad que garanticen el fácil acceso a dotaciones, equipamientos sanitarios, educativos y demás usos de interés público, ya que como es bien sabido, tradicionalmente los movimientos de las mujeres en la ciudad son movimientos poligonales y a pie, o en

transporte público, realizando tareas en cadena, muy contrarios a los traslados pendulares, de transporte en vehículo privado. Estos últimos son los que han regido y supeditado hasta ahora el diseño y el planeamiento de nuestras ciudades, donde en primer lugar se proyectaban los viales, para el vehículo privado, y lo residual eran los espacios para la vida cotidiana, motivo por el que los accesos a los equipamientos y dotaciones se han apartado del diseño prioritario, quedando relegados a un papel secundario y, por tanto, con accesibilidad deficiente. El transporte público y la frecuencia de horarios es un elemento vital para la movilidad urbana.

Vuelve a ser, por la misma cuestión planteada para la estrategia del paisaje, y en aras de simplificar el trabajo de las técnicas y técnicos redactores, objeto de las denominadas “Normas Técnicas de Planeamiento”, que persiguen la correcta interpretación y aplicación de los objetivos que se persiguen....”

LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO SOSTENIBLE DE EXTREMADURA

TÍTULO II. La ordenación territorial y urbanística

Artículo 10. Criterios de Ordenación Sostenible:

Para dar cumplimiento a lo establecido en esta ley en lo relativo a sostenibilidad territorial, medio ambiente y cohesión social, los instrumentos de ordenación observarán los siguientes criterios:

....5. Perspectiva de género:

a) Los instrumentos de ordenación incorporarán en su análisis la perspectiva de género. A estos efectos se incluirá el denominado mapa de riesgos para el urbanismo desde la perspectiva de género con la localización de puntos, zonas o itinerarios considerados como “negros” para las mujeres y una propuesta de medidas para su corrección.

b) Las determinaciones de los planes y la ordenación urbana fomentarán el libre movimiento de las personas mediante el diseño de espacios y conexiones seguros.

c) El estudio de movilidad deberá incluir planos de escala y detalle adecuado con trayectos y conexiones a las principales

dotaciones, entre ellas centros docentes y asistenciales. Así mismo detallará las características del transporte público, incluidas entre ellas sus frecuencias y horarios.

d) Se procurará la representación paritaria en la composición de los órganos urbanísticos colegiados....”

El objetivo último será identificar y delimitar aquellas deficiencias detectadas en ámbitos, y proponer, con las herramientas que dispone la Ley (Planes Especiales, Unidades de Actuación, ordenanzas, estudios de detalle...) la articulación de una serie de medidas que nos permitan garantizar una ciudad diseñada para todas.

2.2. AGENDAS INTERNACIONALES

Varias de las agendas internacionales sobre desarrollo sostenible que se han aprobado durante los últimos años recogen e interconectan claramente las dimensiones de género y las dimensiones urbanas. En este contexto global, son particularmente importantes la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana, que han sido adoptadas por todos los estados miembros de Naciones Unidas.

La Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 aprobada en 2015 contiene 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con sus 169 metas. Tanto la igualdad de género como las ciudades tienen sus objetivos específicos, el ODS5 y el ODS 11, respectivamente. Además, como los 17 ODS están interconectados, aparecen aspectos relevantes a la igualdad de género y a las ciudades bajo otros objetivos.

La Nueva Agenda Urbana (NAU), aprobada en la Conferencia internacional Habitat III de Quito en 2016, es la hoja de ruta de Naciones Unidas y sus estados miembros para el desarrollo de las ciudades. La NAU es un “acelerador” de la Agenda 2030, localiza en el territorio los ODS, y, por primera vez, incluye a las ciudades de los países del primer mundo. La NAU integra de manera amplia las dimensiones de género y las necesidades específicas de las

mujeres, con menciones a las mujeres y/o género en hasta 37 de sus 175 párrafos.

Ambas Agendas han sido asumidas por el Estado Español. Es recomendable que las administraciones locales y autonómicas conozcan el contenido tanto de la Agenda 2030 como de la Nueva Agenda Urbana ya que constituyen un marco de referencia para la integración de las dimensiones de género en el planeamiento urbano y territorial.

De manera muy resumida, en la Agenda 2030 son especialmente importantes desde la perspectiva de este anexo los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- ODS5_Igualdad de Género
- ODS8_Trabajo decente y crecimiento económico
- ODS10_Reducción de las desigualdades
- ODS11_Ciudades y comunidades sostenibles

En la Nueva Agenda Urbana la perspectiva de género aparece de manera transversal en buena parte de los artículos el texto. También se hace alusión a esta temática de manera indirecta a través de artículos relacionados específicamente con las mujeres, la infancia y otros grupos sociales de especialmente asociados al trabajo de los cuidados.

Y así la propia LOTUS en la exposición de motivos ya señalaba que Extremadura se había hecho eco de la necesidad mundial de incorporar la agenda urbana en todas sus políticas:

“Además, la Junta de Extremadura se alinea con la Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles para todos en el marco de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo urbano sostenible (Hábitat III), que se celebró en 2016, para la adopción de la Nueva Agenda Urbana. Esta Agenda contribuye a la implementación y localización de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de manera integral, y para el logro de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS) y sus metas, incluyendo la meta de construir ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros y sostenibles. Pues

bien, esta ley incluye una batería de medidas que deben contemplarse en la Planificación Urbanística y Territorial en la que se ven recogidos dichos principios que han inspirado la redacción ex novo del artículo 10 en el que establecen criterios de ordenación sostenible...”

Y ha convertido los preceptos de la Agenda Urbana en ley.

3. MARCO CONCEPTUAL

Existe abundante literatura científica sobre la dimensión de género en el urbanismo y el planeamiento. Esta se complementa con experiencias por parte de las agencias internacionales y cada vez más gobiernos y administraciones públicas, que están incorporando de manera transversal la perspectiva de género en las políticas e iniciativas relacionadas con el hábitat. Todo este corpus de conocimiento señala que los principales conceptos que deben tenerse en cuenta en la integración de la perspectiva de género y las necesidades específicas de las mujeres en el planeamiento urbano y territorial son los siguientes:

- i. El impacto de los roles de género, del trabajo no remunerado, y de la división sexual del trabajo en el uso diferenciado de la ciudad por hombres y mujeres:

Las necesidades y aspiraciones que las personas tienen en relación al territorio y al espacio urbano son distintas como consecuencia de los roles de género que asumen en su vida cotidiana. Es necesario conocer dos conceptos clave:

El trabajo no remunerado (o de cuidado): se refiere a las tareas realizadas en la esfera privada y sin compensación económica por personas adultas para el cuidado de menores y mayores dependientes y para el mantenimiento del hogar.

La división sexual del trabajo: se refiere a la atribución social de tareas diferentes a las personas en base a su sexo. Estadísticamente, la mayor parte del trabajo de cuidado no remunerado es asumido por mujeres.

Los datos de las encuestas de uso del tiempo muestran un uso diferenciado del tiempo entre hombres y mujeres que se deriva de los roles de género que asumen en sus vidas cotidianas. Las mujeres se hacen cargo de la mayor parte de las llamadas tareas de cuidado, mientras que los hombres asumen todavía poca parte de esa tarea. Las estadísticas muestran una pequeña evolución; pero la progresiva integración de las mujeres en el mercado laboral no ha ido acompañada de una suficiente incorporación paralela de los hombres en las tareas domésticas y de cuidado. Además, las políticas públicas relevantes para facilitar la conciliación de la vida laboral con las responsabilidades familiares

y la vida personal no se han desarrollado consecuentemente a estos cambios sociales. Como resultado de todo ello, gran parte de la sociedad, y muy especialmente las mujeres, experimentan la doble carga de trabajo en su vida cotidiana. La multiplicidad de tareas que supone la doble carga tiene importantes implicaciones espaciales y temporales; determina principalmente cuáles son los lugares frecuentados, qué actividades se desarrollan en ellos, en qué horarios y cómo son los desplazamientos asociados.

Las necesidades específicas en la ciudad y el territorio de las personas que compaginan un empleo con el cuidado, se manifiestan en los distintos campos sectoriales del urbanismo –la movilidad, las infraestructuras y equipamientos, los lugares de empleo y comercio, la vivienda, los espacios públicos- y deben ser tenidas en cuenta por el planeamiento.

ii. La percepción diferencial de seguridad en el espacio público y el transporte entre hombres y mujeres y su impacto negativo en el acceso de las mujeres a los bienes y servicios urbanos:

La seguridad real y percibida en el espacio público y el sistema de transporte es uno de los aspectos más importantes desde la perspectiva de género aplicada a cuestiones relacionadas con el entorno construido. Hay muchos estudios sobre la cuestión que coinciden que la percepción de inseguridad ante el riesgo de ataques sexuales y otras formas de violencia contra las mujeres es para muchas mujeres una variable que determina su autonomía, movilidad y uso del espacio público. La autolimitación que se imponen las mujeres a sí mismas para prevenir riesgos a su integridad física y personal, reduce sus posibilidades de desarrollo personal y profesional. Se convierte así en un obstáculo al pleno desarrollo de la persona y a su derecho al uso de los bienes y servicios urbanos.

La seguridad en los entornos urbanos no debe abordarse en base a estadísticas relacionadas con denuncias policiales o crímenes cometidos, sino desde la perspectiva de la experiencia de las propias mujeres, ya que lo que más determina la apropiación y uso del espacio público es la percepción subjetiva que ellas tienen de si un espacio o lugar es seguro o no lo es.

- iii. La pobreza relativa de las mujeres, la pobreza infantil y la intersección de este factor con otros rasgos de discriminación potencial: responsabilidades familiares en relación al estado civil (en particular hogares monomarentales y unipersonales), raza, edad, capacidad funcional, víctimas de violencia de género:

La desigual capacidad económica entre hombres y mujeres supone una diferencia importante en el acceso a los bienes y servicios urbanos. Por lo general, las mujeres tienen menor capacidad económica que los hombres como consecuencia de múltiples factores (brecha salarial, masculinización de determinados campos profesionales, techo de cristal, mayor temporalidad y precariedad laboral, etc.) que contribuyen a la denominada feminización de la pobreza. La desigualdad económica afecta particularmente a las mujeres cabeza de familia monomarental, víctimas de violencia de género, mayores, racializadas y con diversidad funcional. Desde el planeamiento urbano y territorial es necesario tener en cuenta que estas mujeres tienen específicas de acceso a la vivienda, al transporte, al espacio público, a los lugares de empleo, y a los equipamientos.

- iv. Un modelo de ciudad para un “urbanismo del cuidado”:

Los factores anteriormente comentados implican la necesidad de proponer un nuevo modelo de ciudad y una manera diferente abordar el planeamiento. La idea de un “urbanismo del cuidado” apunta hacia un modelo urbano ideal o teórico en el que los espacios públicos, equipamientos, vivienda, etc. estén concebidos para apoyar la conciliación de las actividades productivas y reproductivas, y que den respuesta a las necesidades específicas de las mujeres en cuestiones como la seguridad o la accesibilidad a los servicios urbanos. Se trata de generar entornos más inclusivos, justos y seguros.

El modelo de ciudad al que se apunta desde la perspectiva de género es fundamentalmente compacto y de relativa densidad, facilitando el principio de proximidad y las distancias cortas. Se trata de modelos urbanos basados en la movilidad peatonal y el transporte público, la mezcla de usos, un especial cuidado a la calidad y seguridad del espacio público, y una buena dotación de equipamientos de uso cotidiano para apoyar los cuidados.

4. CUESTIONES TRANSVERSALES

a. Estadísticas e indicadores de seguimiento

El manejo de datos estadísticos cobra cada vez mayor protagonismo en la planificación territorial y urbana. En muchas ocasiones las estadísticas no responden de manera correcta a la perspectiva de género, y por tanto suponen un punto de partida con importantes incorrecciones, sesgos y omisiones.

En la reformulación de la información estadística hay dos cuestiones principales a tener en cuenta:

1. Revisar los datos estadísticos existentes: Primero, identificando los posibles sesgos y omisiones de género; segundo, proponiendo medidas para subsanar dichos sesgos y omisiones.
2. Dar prioridad a la obtención de datos relativos a los siguientes temas: transporte y movilidad; necesidades y cuidados de menores y mayores dependientes; acceso a la vivienda por parte de mujeres cabeza de familia (monomarentales) o víctimas de violencia de género; y percepción de inseguridad en el espacio público.

b. Sensibilización de altos cargos y personal técnico

La sensibilización debe ir orientada a hacer visible la problemática que subyace a la desigualdad de género, sus implicaciones urbanas y territoriales, y cómo desde el planeamiento puede abordarse para conseguir ciudades y pueblos más integradores, pero también más sostenibles, más innovadores y más dinámicos económicamente. Es muy importante que la sensibilización no sólo vaya dirigida a la ciudadanía en un sentido amplio, sino que debe también alcanzar a las personas con puestos de responsabilidad, bien sea técnica o política, dentro de las administraciones públicas competentes.

c. Difusión dirigida a todos los agentes relevantes dentro y fuera de la administración

La difusión de las distintas iniciativas en materia de género, urbanismo y planificación territorial es una herramienta imprescindible para consolidarlas. La difusión debe ser tanto interna como externa y debe dirigirse a toda la variedad de agentes relevantes a la cuestión. Por ello deben emplearse diferentes estrategias de comunicación, adaptadas a cada contexto y grupo de interés.

Algunos de los instrumentos de difusión más importantes serían:

- Eventos abiertos a todos los agentes, incluida la sociedad civil; con objetivo de dar difusión a las medidas llevadas a cabo, se reflexione sobre la experiencia, las problemáticas encontradas y soluciones halladas, así como sobre los pasos siguientes. Estos eventos pueden tener una regularidad anual o bianual.
- Publicaciones en papel y online coordinadas desde diferentes administraciones (Junta de Extremadura, Diputaciones, Ayuntamientos) o en colaboración con otras organizaciones de la sociedad civil.
- Material audiovisual que difunda el enfoque y las actuaciones específicas que se incluyen en este anexo. Adaptar el material a diferentes formatos y público.
- Organización de premios o reconocimientos para visibilizar las buenas prácticas a nivel local.
- Poner a disposición de las administraciones locales una base de datos y recursos que recoja las buenas prácticas, premios, referencias, resultados, etc..

d. Uso de lenguaje e iconografía no sexista

Debe evitarse el uso de lenguaje y la iconografía sexista en toda la actividad institucional de la administración pública autonómica y municipal. De manera particular, debe prestarse atención al lenguaje y la iconografía de los documentos de difusión y los documentos oficiales. Es importante también prestar atención a la señalización (semáforos, iconos de señalética variada, etc.), deben evitarse los estereotipos de género y discriminatorios.

e. Formación al personal técnico y altos cargos

La formación en materia de género aplicado al urbanismo y la ordenación del territorio debe formar parte de la oferta de los programas de formación continua para el personal técnico de las administraciones autonómicas y municipales. La formación ad hoc garantiza que la perspectiva de género se incorpora al planeamiento de Extremadura de manera sólida y mantenida en el tiempo.

La formación es complementaria a las medidas de sensibilización, pero más específica y requiere ser impartida por profesionales que manejen los contenidos técnicos y administrativos propios del ámbito del planeamiento.

5. ÁMBITOS PRIORITARIOS DE LA POLÍTICA RELEVANTES A ESTE ANEXO

- a. Transporte y movilidad:
 - Escala urbana y metropolitana
 - Escala comarcal y entornos rurales.

- b. Políticas de Vivienda

- c. Medio rural
 - Empleabilidad, formación y asociacionismo de mujeres rurales
 - Agricultura y ganadería
 - Gestión de subvenciones agrarias, fondos, etc.

- d. Políticas de participación ciudadana.
 - Información
 - Consulta
 - Empoderamiento
 - Generación de datos

- e. Urbanismo:
 - Espacio públicos asociados al cuidado: Calidad y Seguridad
 - Equipamientos de uso cotidiano: educativos, sanitarios, asistenciales, etc.
 - Infraestructuras de transporte y su entorno
 - Políticas de suelo

- f. Políticas de sensibilización social sobre igualdad de género

- g. Políticas formativas y de creación de capacidad institucional y capacidad local para la introducción de la perspectiva de género en las políticas urbanas y territoriales

6. CRITERIOS PRINCIPALES PARA INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

1. Planificar el territorio localizando los diferentes usos, y en particular aquellos necesarios para la vida cotidiana, a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados o acorten sus tiempos.
2. Planificar los equipamientos de manera coordinada con las políticas de transporte, incluido el transporte a medida. Debe asegurarse la cobertura de equipamientos a los habitantes de núcleos rurales, incluso con medidas específicas de transporte a medida y con proyectos piloto que autoricen la creación de servicios vinculados a explotaciones agrarias.
3. Promover una ciudad compleja y de proximidad, cuya organización se base en barrios bien equipados y seguros, conectados con otras partes del territorio a través de transporte público
4. Potenciar espacios públicos que sostengan y fomenten su función social.
5. Promover un modelo urbano con una suficiente densidad para permitir la necesaria mezcla de usos.
6. Introducir la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte y la movilidad.
7. Promover una “movilidad del cuidado” asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se pueden llevar a cabo.
8. Integrar en la planificación territorial y urbana la seguridad en el espacio público como un derecho fundamental.

7. CRITERIOS PRINCIPALES PARA INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

7.1. ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS URBANOS: PROXIMIDAD Y MEZCLA DE USOS.

La accesibilidad, física y económica, a los servicios urbanos es uno de los aspectos más importantes que el planeamiento urbano debe atender desde la perspectiva de género. De manera particular, la accesibilidad es clave en los equipamientos de cotidianidad y que se asocian a los cuidados: equipamientos educativos, equipamientos sanitarios de atención primaria, centros de atención a mayores y a personas con necesidades especiales, entre otros.

Desde el planeamiento, debe atenderse principalmente a la localización, distribución y combinación de estos equipamientos. Pero esto es necesario hacerlo de manera coordinada con otras cuestiones urbanísticas que también determinan la accesibilidad de los grupos sociales que más emplean o necesitan estos equipamientos urbanos: el transporte público, la calidad y seguridad del espacio público, la vivienda, los lugares de empleo, el comercio de proximidad y los lugares de ocio y autocuidado.

La proximidad es uno de los componentes más importantes de la accesibilidad de los equipamientos públicos de la cotidianidad. Por diferentes motivos, las mujeres, los niños y niñas, los y las adolescentes, las personas mayores y aquellas con necesidades especiales pasan mayor tiempo en el entorno de su hogar; por tanto, la disponibilidad de servicios públicos que atiendan sus necesidades cotidianas en su entorno más cercano es determinante. Así pues, muchas de las cuestiones del planeamiento urbano que atañen a entornos residenciales resultan críticas para facilitar que los servicios y equipamientos urbanos sean accesibles para la población que más los necesita y más depende de ellos.

Es importante que, en la medida que lo permitan las competencias administrativas, se implementen políticas de vivienda que equilibren las desigualdades estructurales que ciertos grupos

sociales sufren para acceder a una vivienda digna. Las políticas de vivienda deben tener en cuenta aspectos como la pobreza femenina, especialmente en cuanto a su relación con la gran proporción de mujeres entre los grandes mayores (personas mayores de 75 u 80 años de edad) y entre las cabezas de familias monoparentales.

La mezcla de usos es uno de los principios fundamentales en el planeamiento de las áreas residenciales. El planeamiento urbano debe garantizar que las áreas residenciales deben disponer de los suficientes servicios y equipamientos de escala vecinal para cubrir las necesidades cotidianas de los grupos sociales más dependientes, teniendo en cuenta sus limitaciones específicas en cuanto a autonomía, capacidad económica, necesidad de conciliación, etc. Por este motivo, las distancias y la ubicación de los equipamientos debe plantearse teniendo en cuenta los patrones de movilidad característicos de cada grupo social que resulte de especial interés para el equipamiento o servicio urbano en cuestión. Desde la perspectiva de este anexo, el criterio de accesibilidad de los equipamientos de la cotidianidad deberá basarse en los desplazamientos a pie y en los desplazamientos en transporte público, especialmente el transporte público en superficie.

La necesidad de conciliación entre la vida profesional y la familiar o personal es especialmente importante para las mujeres de Extremadura, que tienen una tasa de actividad cada vez más similar a los varones pero siguen dedicando el doble de tiempo al cuidado del hogar y la familia. Por este motivo, la presencia de suelo terciario y de normativas o regulaciones urbanísticas que favorezcan la generación de lugares de trabajo relativamente próximos al hogar y de comercios de proximidad en el entorno residencial es especialmente importante para las mujeres y todos los miembros de la familia que dependen de los cuidados. Esta mezcla de usos permite una mayor incorporación de la mujer al empleo, y facilita la conciliación al disponer en una menor área de la ciudad de una mayor cantidad de usos y servicios urbanos que son necesarios de manera cotidiana para gran parte de la población. Los barrios con mezcla de usos, que albergan una correcta proporción de viviendas, equipamientos cotidianos de escala local, comercios variados, lugares de trabajo y espacios de ocio, mejoran la calidad de vida de la mayoría de la población y de

manera particular de aquellas con doble carga (profesional y familiar) y de aquellos que depende de los cuidados en su día a día.

La realidad diferenciada entre hombres y mujeres como resultado de su desigual reparto de tareas tiene también implicaciones en el tiempo libre de cada sexo; tanto en cuanto a la cantidad de tiempo de la que se dispone como al tipo de actividades que se realizan. El planeamiento urbano, por tanto, debe prever y atender esta diferencia. Estadísticamente las mujeres participan en menos actividades lúdicas que los varones, pero emplean más el espacio público (en especial parques y zonas de estancia) y los equipamientos en su rol como cuidadoras. La principal actividad física de las mujeres, sobre todo a partir de la madurez, son los paseos a pie, baste con mirar a cualquiera de los municipios de Extremadura para contrastar este hábito. Con todo ello, se hace especialmente necesario desde la perspectiva de género que el espacio público sea de calidad y seguro, bien mantenido y que suponga un apoyo real a la movilidad peatonal. A su vez, la planificación de los equipamientos y de los espacios públicos de estancia deben facilitar actividades de ocio y autocuidado teniendo en cuenta las particularidades de la realidad de las mujeres. Es decir, deben contemplar la mayor necesidad de conciliación que necesitan las mujeres, y también sus gustos y preferencia en cuanto a las actividades, su capacidad económica y autonomía, así como los horarios diferenciados.

REQUISITOS MÍNIMOS DESDE EL PLANEAMIENTO URBANO:

a) ÁREAS RESIDENCIALES (USO RESIDENCIAL + USO DOTACIONAL)

- Fase de diagnóstico y estudios previos:
 - o Incorporar en el análisis la perspectiva de género para conocer mejor la realidad diferenciada de hombres y mujeres, así como las tendencias para anteponerse a las necesidades del futuro. Hacer uso y/o generar datos desagregados por sexo y con indicadores de género.

- Identificar las posibles barreras en el acceso a los servicios urbanos teniendo en cuenta la mirada interseccional de género, para incorporar las especificidades de grupos especialmente vulnerables como mujeres mayores, adolescentes, migrantes u otras minorías, con diversidad funcional, cabezas de familia monoparental o víctimas de violencia machista.
- Estudiar qué medidas son las más adecuadas para solucionar el problema de acceso a la vivienda, para plantear consecuentemente el planeamiento del uso residencial.
- Identificar lugares o edificios con valor representativo para la comunidad, tanto si se trata de planes para nuevos desarrollos como aquellos orientados a la regeneración urbana de zonas consolidadas.

- Planeamiento del uso residencial:

- Favorecer la mezcla de la vivienda protegida y la vivienda de renta libre. Debe evitarse ya desde el planeamiento estructural cualquier posible factor de segregación o concentración excesiva de vivienda protegida.
- En cualquier caso, las viviendas protegidas o dirigidas a colectivos vulnerables deberá ubicarse de manera prioritaria cerca de:
 - Paradas o estaciones de transporte público, preferiblemente allá donde haya nodos intermodales o intercambiadores.
 - Equipamientos cotidianos dirigidos a la población más dependiente de los cuidados: infancia y adolescencia, personas mayores, personas con necesidades especiales.
 - Espacios públicos y comercios que apoyen de manera cotidiana el desarrollo de actividades del cuidado y de mantenimiento de la familia y el hogar: parques infantiles, jardines y plazas peatonales, comercios de proximidad
- En las parcelas residenciales deberá prestarse especial atención a la ordenación de las plantas bajas. Desde las herramientas del planeamiento acordes a cada plan, deberá promoverse:

- Alineación a calle de las plantas inferiores.
 - Ubicación de varios accesos a la parcela. Evitar acceso único de todos los residentes o usuarios.
 - Establecer usos compatibles en las plantas inferiores que faciliten la mezcla de usos dentro de la propia parcela: comercios de proximidad, actividades económicas, pequeños equipamientos, entre otros.
 - Disposición preferiblemente en planta baja espacios comunitarios para los residentes. Espacios con capacidad de adaptarse a las necesidades cambiantes de la comunidad: desde almacenaje extra, espacios de coworking o teleworking, cuidado informal de vecinos y vecinas dependientes, hasta reuniones y eventos de la comunidad, entre otros.
 - Regulación de la materialidad y diseño de las plantas bajas, especialmente los accesos y zonas comunes, para evitar la percepción de inseguridad. Favorecer la permeabilidad visual entre el exterior y el interior.
- En los edificios y/o parcelas residenciales deberá facilitarse la gestión del hogar y los cuidados a través de cuestiones como:
 - Una mayor tipología de viviendas, que den respuesta a la diversidad de hogares que actualmente se dan en la sociedad extremeña.
 - Favorecer la flexibilidad y adaptabilidad de las viviendas a las diferentes etapas que a lo largo de los años atraviesan las familias y sus miembros.
 - Incrementar el porcentaje de volumen o superficie destinado a almacenaje por vivienda. Los espacios de almacenaje extra podrían disponerse en el interior de la vivienda o en zonas comunes. Si se ubican fuera de la vivienda, deberá tenerse en cuenta:
 - Accesibilidad a estas zonas de almacenaje
 - Ubicación, diseño y materialidad para evitar la percepción de inseguridad.
 - Situar, preferiblemente, en la planta baja, o en lugares de tránsito habitual de personas.
 - Reserva de espacios para el almacenaje de carritos de bebé, sillas de ruedas, bicicletas u

otro tipo de dispositivos de movilidad personal.

- Si la parcela residencial dispone de espacios libres, deberá promoverse que el diseño de los mismos apoye los cuidados de los colectivos más dependientes dentro de la comunidad: primera infancia, grandes mayores y grandes dependientes.

- Planeamiento del uso dotacional:

- Distribuir y localizar las reservas de suelo dotacional de manera que se apoye la autonomía de aquellos grupos de la ciudadanía a los que potencialmente van dirigidos.
- Facilitar la conciliación y los cuidados desde las diferentes cuestiones sustantivas del planeamiento con mayor impacto en los equipamientos:
 - Favorecer la compatibilidad de usos en parcelas no dotacionales para permitir los pequeños equipamientos del cuidado en zonas residenciales y lugares de empleo.
 - Favorecer la combinación de servicios del cuidado destinados a diferentes grupos sociales.
 - Proponer equipamientos que alberguen servicios variados: centros de día, jardines de infancia, ventanillas de administración pública, biblioteca, atención sanitaria primaria, etc.
 - Desarrollar servicios que atiendan a la variedad cambiante de necesidades de conciliación; adaptando la oferta de servicios y los horarios.
 - Atender al entorno inmediato de los equipamientos cotidianos:
 - Asociar las parcelas dotacionales a la red de transporte público; situando los equipamientos cerca de puntos de acceso a la red de transporte público, preferiblemente donde confluyen diferentes modalidades.
 - Asociar las parcelas dotacionales a espacios públicos que complementen los cuidados y

faciliten el ocio o el autocuidado a personas cuidadoras. Situar cerca rutas peatonales y ciclistas, parques, jardines y lugares de estancia, instalaciones deportivas al aire libre, etc.

b) ÁREAS DE EMPLEO Y ACTIVIDAD ECONÓMICA (USO TERCIARIO+DOTACIONAL)

- Fase de diagnóstico y estudios previos:

- Incorporar en el análisis la perspectiva de género para conocer mejor la realidad diferenciada de hombres y mujeres, haciendo uso y/o generando datos desagregados por sexo y con indicadores de género. Algunas cuestiones relevantes a tener en cuenta en los diagnósticos son:
 - Diferencias de género en los patrones de movilidad asociada al empleo: horarios, modalidad de transporte elegida, disponibilidad o no de vehículo propio, tiempo destinado a los desplazamientos, encadenamiento de tareas, distancias recorridas.
 - Empleabilidad de las mujeres en sectores de mayor valor añadido. Vincular las barreras del ámbito profesional con las cuestiones urbanas, para extraer conclusiones que permitan ordenar mejor los lugares de trabajo.
 - Preferencias entre hombres y mujeres respecto a la modalidad y condicionales de trabajo: presencial, semi presencial, teleworking, dedicación parcial, estacionalidad, etc. Incorporar esta información al planeamiento, especialmente a la planificación del transporte público.
 - Estudiar las tendencias sobre los hábitos de consumo que tienen mayor relación con el planeamiento; es decir, que implican cambios espacio-temporales.

- Distancia habitual que diferentes grupos sociales recorren para las compras cotidianas
 - Horarios y días de compra habitual de distintos grupos sociales para las compras cotidianas.
 - Nuevas modalidades de compra telemática, con las implicaciones de logística (grandes depósitos de almacenaje), movilidad (repartos) y almacenamiento intermedio que suponen en las ciudades medias y grandes.
- Planeamiento del uso terciario asociado al empleo:
- Distribuir y localizar el suelo destinado a la actividad económica atendiendo a las necesidades de conciliación de una proporción cada vez mayor de la ciudadanía activa.
 - Facilitar la conciliación y los cuidados desde las diferentes cuestiones sustantivas del planeamiento relevantes para los lugares de actividad económica:
 - Favorecer la compatibilidad de usos en parcelas de uso terciario para permitir la localización de pequeños equipamientos del cuidado cerca del empleo.
 - Dar respuesta desde la planificación y la gestión de la movilidad a los patrones de las personas con doble carga y quienes dependen de los servicios públicos de transporte para acceder al empleo (ver apartado 3.3).
 - Proponer equipamientos que alberguen servicios variados: centros de día, jardines de infancia, ventanillas de administración pública, biblioteca, atención sanitaria primaria, etc.
 - Desarrollar servicios que atiendan a la variedad cambiante de necesidades de conciliación; adaptando la oferta de servicios y los horarios.
 - Atender al entorno inmediato de las zonas de actividad económica:

- Dotar estas zonas de transporte público adecuado a las necesidades variadas de la población activa (ver apartado 3.3).
 - Asociar las zonas donde se concentre la actividad económica a otros servicios urbanos que complementen los cuidados y faciliten el ocio o el autocuidado a personas cuidadoras. Situar cerca de zonas de comercio variado, rutas peatonales y ciclistas, parques, jardines y lugares de estancia, instalaciones deportivas al aire libre, y equipamientos dirigidos también a la población adulta activa.
- Planeamiento del uso terciario comercial:
- Como criterio general, dentro de las herramientas y competencias del planeamiento, debe promoverse el comercio de proximidad.
 - Si se optan por grandes superficies comerciales:
 - deben ubicarse y conectarse al sistema de transporte público de tal manera que ésta sea la modalidad principal para acceder a ellos.
 - Debe estudiarse el impacto en el tejido del pequeño comercio de la zona, y qué repercusiones tiene a efectos de vitalidad de los barrios afectados, nuevos patrones y necesidades de transporte, etc.
 - Debe tenerse en cuenta el impacto en el entorno que supone la logística asociada a estas grandes superficies: carga y descarga, contaminación acústica, horarios extemporáneos de actividad, fachadas con carácter de trasera o de servicio, etc.
 - deben internamente promover la mezcla de usos y la atención a los cuidados:
 - albergar servicios o equipamientos que complementen la actividad comercial
 - salas de lactancia, baños para familias que incluyan cambiadores e inodoros adaptados a la infancia, baños bien dimensionados para ambos sexos, servicio de cuidado puntual de menores y mayores, etc.

- debe trabajarse el impacto de estas grandes superficies en el espacio público inmediato:
 - accesibilidad a pie de calle
 - materialidad de las plantas inferiores, evitando grandes paños ciegos, salidas y entradas únicas o escasas
 - salidas y entradas a aparcamientos subterráneos

7.2. DISEÑO URBANO Y ESPACIAL: LA CALIDAD Y SEGURIDAD DE LOS SERVICIOS Y EL ESPACIO PÚBLICO.

Las mujeres y los hombres interpretan e interactúan con el entorno de manera diferente. Esta diferencia se basa no sólo en las distintas actividades que desarrollan, sino también en diferencias de base biológica y también en cómo hombres y mujeres son tradicionalmente educados respecto a la relación con el resto de la sociedad. En términos generales, las mujeres son mucho más sensibles a las condiciones y características del entorno, especialmente en cuanto a su atractivo, accesibilidad y seguridad, y en qué modo éste puede facilitar o no la resolución de sus actividades cotidianas específicas.

La seguridad personal, y de las personas que dependen de ellas, es una de las principales preocupaciones de las mujeres en entornos urbanos. La inseguridad, sobre todo la percepción de inseguridad, tiene un importante impacto en la autonomía de las mujeres, que habitualmente escogen los recorridos peatonales y el modo de transporte en función de si éstos son más o menos seguros. La percepción de inseguridad llega incluso a constituir una limitación para muchas mujeres a la hora de hacer uso de la ciudad, reduciendo así su autonomía y capacidad de acceder a los servicios y oportunidades de desarrollo personal o profesional que los entornos urbanos ofrecen. Esto es particularmente importante en el caso de las mujeres mayores y las adolescentes, cuya percepción de inseguridad en el espacio público es considerablemente mayor.

Paradójicamente, las mujeres usan más el espacio público que los hombres debido a sus patrones de movilidad (peatonal y transporte público) y a ser las principales responsables de los cuidados; lo que implica numerosos viajes y actividades de acompañamiento en el espacio público, uso de equipamientos públicos, compras y gestiones cotidianas, etc. Es necesario por tanto que el diseño del espacio público responda a la mirada de género y a las necesidades específicas de las mujeres. La calidad y seguridad del espacio público, el entorno y los edificios que albergan equipamientos, y el sistema de transporte público deben ser cuestiones prioritarias en los entornos residenciales y allá donde se ejercen labores de cuidado de personas dependientes. El buen diseño, planificación y mantenimiento de edificios y de espacio públicos entraña beneficios no sólo para las mujeres, sino para la infancia y adolescencia, las personas mayores y con necesidades especiales y, en general, facilitan la vida cotidiana y la autonomía de cualquier persona.

REQUISITOS MÍNIMOS DESDE EL PLANEAMIENTO URBANO:

a) PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS PERSONAS

- La seguridad de la movilidad peatonal:
 - Deben evitarse rutas peatonales completamente segregadas de otro tipo de movilidad y pasos subterráneos. Especialmente en zonas de baja actividad y presencia de personas, áreas de poca vigilancia formal o informal, zonas oscuras y escondidas donde haya poco control visual.
 - La configuración y materialidad de las plantas inferiores y paramentos que flanquean las aceras debe orientarse desde los distintos niveles de definición del planeamiento para evitar:
 - grandes paños ciegos (muros, enrejados densos, pocos accesos o huecos)
 - entrantes o salientes que corten las visuales y sean percibidos como potenciales escondrijos

- portales o accesos poco permeables y poco iluminados
- La configuración de las aceras debe apoyar la movilidad peatonal del cuidado. En las ordenanzas u otro tipo de normativas debe tratar de regularse aspectos como:
 - el ancho libre de paso mínimo de las aceras, teniendo en cuenta la reducción de sección que suponen elementos urbanos como bancos, papeleras, postes de señalización, semáforos, farolas, alcorques u otro tipo de objetos que puedan instalarse en las aceras. Debe garantizarse un paso libre de al menos 140 centímetros.
 - la conservación de la accesibilidad universal más allá del proyecto o la normativa. Debe prestarse atención a la limpieza, mantenimiento y correcto funcionamiento de todos los elementos urbanos que garantizan la accesibilidad y autonomía de las personas (poda de árboles, pavimentos estables, mantenimiento de los elementos del sistema de drenaje, etc.).
- La seguridad en el medio nocturno:
 - La iluminación del espacio público es una condición importante para lograr entornos seguros, sobre todo durante las horas nocturnas. Deben tenerse en cuenta la iluminación en:
 - las rutas peatonales
 - las zonas de transición entre espacio exterior e interior: portales, entradas a edificios, vestíbulos y zonas comunes o a aparcamientos subterráneos, interior de las estaciones y aparcamientos, etc.
- La vigilancia informal y la presencia de personas:
 - La vigilancia informal entre la ciudadanía es una de los factores que más contribuye a la percepción de inseguridad. Desde el planeamiento debe procurarse la presencia de personas y actividad en el espacio público durante la mayor franja de tiempo posible. En este sentido se sugiere:

- favorecer la mezcla de usos con el objetivo de atraer personas variadas en distintos horarios y realizando diferentes actividades.
- evitar el acceso o el paso de rutas peatonales obligatorias por áreas urbanas de poca afluencia de personas. Por ejemplo: grandes parques, zonas de monofuncionales, grandes equipamientos deportivos, grandes aparcamientos en superficie, etc.
- favorecer en las ordenanzas que regulan los cerramientos de los edificios la apertura de huecos, balcones y terrazas al viario, principalmente en las cuatro primeras alturas.

b) APOYO A LOS CUIDADOS Y A LA AUTONOMÍA DE LAS PERSONAS

- La calidad urbana en el entorno del hogar:

- El entorno del hogar es el ámbito urbano donde más actividades del cuidado se realizan y donde mayor tiempo pasan los grupos sociales con menor autonomía (así como las personas al cargo de cuidar y acompañar a éstos). Es, por tanto, el ámbito donde la calidad del espacio público y los servicios y equipamientos urbanos debe ser mayor. La calidad urbana de los entornos residenciales tiene como componentes básicos:
 - El principio de las distancias cortas. Los equipamientos y servicios básicos de uso cotidiano deben quedar a una distancia del hogar alcanzable a pie en menos de 10 minutos, aproximadamente. En la medida de lo posible, en este ámbito se deberían encontrar:
 - Equipamientos educativos (infantil, primaria, secundaria, adultos)
 - Comercios de proximidad
 - Equipamientos sanitarios de atención primaria
 - Equipamientos sociales, deportivos y culturales de escala local

Cobrará especial importancia al respecto la documentación gráfica referente a las áreas de influencia. Estas áreas de influencia se calcularán en base a recorridos accesibles y no en distancias lineales.

- Prioridad a la movilidad activa, especialmente la peatonal. Para ellos es necesario atender a cuestiones comentadas en puntos anteriores, como la seguridad y la accesibilidad del espacio público.
- Espacio público bien mantenido y de calidad. En particular debe prestarse atención a lugares de estancia, parques y jardines, que en gran medida son lugares donde pasan mucho tiempo grupos sociales relacionados con los cuidados (infancia, adolescencia, mayores) y quienes los cuidan, generalmente mujeres. Algunas características necesarias de estos espacios abiertos que deben abordarse desde planeamiento urbano son:
 - realizar un estudio de las necesidades y carencias que el barrio tiene respecto de este tipo de espacio. Cabe plantear algún proceso participativo (ver apartado 3.4).
 - extremar la calidad en el diseño para que responda a las necesidades de los colectivos que más uso hace de ellos. Procurar que esta calidad perdure a través de un buen mantenimiento.
 - las zonas de juego deben ser seguras, y diferenciadas para atender a la evolución de los niños y niñas de distintas edades. Interconectar zonas de juego para distintas edades para facilitar las tareas de cuidado a quienes acompañan a más de un niño.
 - combinar las zonas de juego infantil, con las dirigidas a personas mayores, promover la compatibilidad del cuidado de dependientes con el autocuidado de quienes están a su cargo.
 - equipar esas zonas con los servicios e instalaciones básicas para facilitar las labores de cuidado: bancos, baños públicos (con cambiador y adaptables a niños/as pequeños/

as), señalización de calidad, buena iluminación, entre otros.

- La calidad de los equipamientos y servicios:
 - o Además de las cuestiones de la ordenación estructural que atañen al uso dotacional y a los servicios urbanos, es importante también mantener la perspectiva de género en el planeamiento pormenorizado, los estudios de detalle, las ordenanzas, u otro tipo de normativas que en la práctica habitual del urbanismo configuran y determinan los equipamientos urbanos. Aunque ya hay mucha regulación que establece estándares mínimos sobre cuestiones como la accesibilidad o la seguridad, es necesario seguir avanzando desde las políticas públicas competentes para hacer que estos espacios sean realmente inclusivos y faciliten las tareas del cuidado. Esto debe plantearse tanto para los nuevos desarrollos como para las iniciativas que supongan la rehabilitación o acondicionamiento de edificios existentes para un uso dotacional. Es también posible aplicar estos criterios en infraestructuras de transporte como las estaciones o los intercambiadores modales. Algunas cuestiones que pueden recogerse en los diferentes planes o normativas son:
 - dentro de los equipamientos, situar preferiblemente en planta baja todos aquellos servicios que van dirigidos a los cuidados. Deben ser fácilmente accesibles desde el exterior.
 - habilitar salas para familias donde sea posible disponer de cambiadores, sanitarios adaptados a la infancia, alimentar a bebés (lactancia o biberón).
 - si no hay salas de familia, disponer en los baños de ambos sexos cambiadores y sanitarios adaptados a la infancia.
 - baños para personas con necesidades especiales, y plenamente accesibles.
 - pequeñas zonas de juego, asociadas a salas de espera o donde se prevea la necesidad de pasar cierto tiempo.

- disponer de suficientes asientos. Es fundamental estudiar la ergonomía del mobiliario, sobre todo si se trata de equipamientos destinados a personas mayores o con movilidad reducida.
 - si la escala del equipamiento lo permite, disponer de un servicio de cuidado para menores u otros dependientes.
 - abundante señalización teniendo en cuenta las diferentes necesidades y niveles de autonomía de las personas que pudieran frecuentar el equipamiento:
 - tamaños de letra grandes
 - uso de pictogramas y símbolos
 - señalización táctil (altorrelieve y Braille)
 - evitar simbología discriminatoria
- Además de las regulaciones que atañen a los edificios que albergan usos dotacionales y servicios urbanos, desde la perspectiva de género es importante también atender a su entorno inmediato. Fundamentalmente son relevantes dos cuestiones la relación entre el equipamiento y el espacio público que lo rodea, y el modo en que se accede a ellos, bien sea a pie, en transporte público o en vehículo privado. Estas son algunas de las principales cuestiones a tener en cuenta desde el planeamiento:
- La relación entre los equipamientos de uso cotidiano y el espacio público debe ser lo más fluida posible. El criterio fundamental es que los equipamientos de escala local funcionen como activadores del espacio público, y que a su vez el espacio público facilite el uso cotidiano de los mismos. Por tanto:
 - La materialidad de la fachada de los equipamientos, sobre todo las plantas inferiores, debe estudiarse con cuidado. Caben aquí algunos de los criterios comentados en el apartado 3.2.a sobre seguridad (permeabilidad, iluminación, etc.)
 - Prestar especial atención a los accesos, además de los criterios de seguridad, es importante la señalización.

- Siempre que sea posible, optar por puertas automáticas, con ancho suficiente para todas las necesidades de movilidad.
- Estudiar el espacio exterior (público o privado) inmediatamente contiguo a los accesos. Entenderlo y regularlo como una prolongación del equipamiento a efectos de equipamiento, señalización, iluminación, ergonomía, accesibilidad y mobiliario.
- Asociar zonas verdes y de estancia a equipamientos del cuidado suele ser una buena combinación (ver apartado 3.1 sobre ordenación estructural)
- Los equipamientos y servicios urbanos de uso cotidiano debe ser lo completamente accesibles, incluso para las personas que tienen menor autonomía. Esto supone que cumplan internamente con los criterios de accesibilidad universal, sino también en su entorno más inmediato y en su conexión con el ámbito de la ciudad a la que sirven. Garantizar que estos lugares son completamente accesibles a través de la movilidad peatonal y el transporte público es fundamental. Algunas cuestiones básicas a tener en cuenta son:
 - realizar un estudio sobre cómo son las principales rutas peatonales para acceder a los equipamientos de uso cotidiano, teniendo en cuenta la autonomía y necesidades de todos los colectivos.
 - En las rutas peatonales extremar la accesibilidad física, la presencia de mobiliario urbano que apoye la movilidad activa de todos los colectivos (bancos, fuentes, aseos públicos, zonas de juegos infantiles), la buena iluminación y la seguridad, la señalización, y la actividad en el espacio público en diferentes franjas horarias.
 - situar las paradas o estaciones lo más cerca posible de los equipamientos, fundamentalmente aquellas entradas o salidas que sean accesibles.

- adaptar la frecuencia y horarios del transporte público que da servicio a estos equipamientos en función de la demanda y necesidades reales de los usuarios, incluido horarios nocturnos.
- prestar especial atención a los criterios de seguridad y ergonomía de las paradas de transporte público.
- prever las nuevas formas de movilidad: bicicletas, patinetes y otros VMP. Incorporar espacios para su estacionamiento, manteniendo la perspectiva de género: accesibilidad, seguridad, iluminación, materiales, etc. comentados en apartados anteriores.
- si se prevén aparcamientos para vehículos:
 - o reservar plazas de aparcamiento especiales para personas con movilidad reducida, familias con niños u otros dependientes
 - o mantener los criterios de seguridad (iluminación, vigilancia formal, permeabilidad, mezcla de usos, etc.)
 - o mantener los criterios de accesibilidad e inclusividad (eliminación de barreras físicas, señalética adaptada, etc.)

7.3. MOVILIDAD: ENTENDER Y DAR RESPUESTA A LA MOVILIDAD DEL CUIDADO

La movilidad está cobrando cada vez mayor importancia en la planificación territorial y urbana. Aunque se trata administrativamente como un tema sectorial, la movilidad tiene una naturaleza transversal y, por tanto, existen importantes implicaciones e interrelaciones en otras áreas del planeamiento. Desde la perspectiva de género, lo más importante es:

- a) conocer y entender los patrones diferenciados de movilidad que estadísticamente tienen hombres y mujeres como consecuencia de las diferentes actividades que desarrollan de manera cotidiana;

- b) dar respuesta a estas diferencias creando un sistema de transporte que priorice y apoye la movilidad asociada al cuidado.
- c) Incluir dentro de las prioridades y estándares mínimos las especificidades como usuarios de los colectivos vinculados a la movilidad del cuidado: las mujeres, la infancia y adolescencia, las personas mayores y las personas con necesidades especiales.

La movilidad de las mujeres (y por tanto su autonomía) se ve limitada en mayor medida que la de los hombres por distintos motivos. Algunas de las razones por las que las mujeres ven condicionada su movilidad se relacionan con:

- Menor nivel de ingresos, y menor estabilidad laboral
- Mayores responsabilidades en el cuidado de menores y otras personas dependientes
- Mayor dificultad para acceder a un vehículo privado
- Sistemas de transportes no adaptados a sus necesidades
- Mayor percepción de inseguridad, mayor miedo a agresiones físicas y sexuales
- Menor tenencia de permisos de conducción, sobre todo en la población rural y de mayor edad.

Si la movilidad urbana no da una respuesta adecuada a la realidad de las mujeres, se ve afectada su autonomía como ciudadanas y también la de aquellos que dependen habitualmente de sus cuidados y acompañamiento para hacer uso de la ciudad. La falta de autonomía de las personas dependientes implica una sobrecarga en las tareas de cuidado, mayor demanda de servicios público o privados y dificulta la conciliación.

El doble rol social de las mujeres (como profesionales y principales cuidadoras) implica una mayor variedad de actividades cotidianas. Estas actividades tienen una implicación espacio temporal muy importante que determina la movilidad diferenciada de mujeres y hombres. Por lo general las mujeres realizan más viajes y tienen mayor número de destinos habituales. Sin embargo, estos viajes tienden a ser más cortos que los de los varones. La movilidad típicamente femenina se distribuye más homogéneamente a lo largo del día, y tiene menor tendencia a generar horas punta regulares, lo cual hace más complicada la programación del

transporte público, por ejemplo, ya que es una movilidad más irregular e impredecible.

La movilidad más frecuente de las mujeres es la peatonal, también la de las personas que dependen de los cuidados. Al mismo tiempo, la percepción de inseguridad en el espacio público es mucho mayor en mujeres que en hombres, por lo que la calidad de los entornos urbanos tiene mucho más impacto en la autonomía de las mujeres que en la de los hombres.

A lo largo de los apartados anteriores se han expuesto algunas cuestiones sobre movilidad relevantes al género y se han incluido también algunas recomendaciones al respecto. A continuación se aportan algunas recomendaciones más para facilitar la inclusión de la perspectiva de género en la planificación del transporte y en las negociaciones con otras administraciones competentes en la materia (Ministerio de Fomento, otros gobiernos regionales, gobiernos locales, etc.).

REQUISITOS MÍNIMOS DESDE EL PLANEAMIENTO URBANO:

a) DESDE LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD

- Fase de diagnóstico y estudios previos:
 - Es necesario disponer y generar datos desagregados por sexos sobre la movilidad de la ciudadanía. También deben añadirse en las encuestas indicadores de género respecto a cuestiones relacionadas con la movilidad. Sólo con unos datos estadísticos que incluyan la perspectiva de género en la recogida, el tratamiento, la interpretación y la representación de los datos es posible planificar correctamente la movilidad.
 - En los procesos participativos relacionados con la planificación de la movilidad, es necesario garantizar una

buena representación de las mujeres, con una mirada interseccional.

- Definición de rutas, conexiones y paradas o estaciones:
 - o Cuando se inicia la planificación de la estrategia de movilidad, así como las rutas y modalidades de transporte, intervienen numerosos factores. La perspectiva de género y la movilidad del cuidado no son por lo general suficientemente tenidas en cuenta. Por ello, se sugiere incorporar en los criterios para la toma de decisiones las siguientes cuestiones:
 - El transporte público más empleado por las mujeres, la infancia y las personas mayores y con necesidades especiales es el autobús. Esta elección se fundamenta especialmente en:
 - Una mayor capilaridad de las rutas que las hace más próximas y accesibles desde el origen del trayecto al destino.
 - Una mayor accesibilidad física, ya que se trata de una modalidad en superficie.
 - Una mayor accesibilidad económica, suele tener menor coste comparativo con otras modalidades
 - Mayor frecuencia y horarios más amplios, lo cual es esencial para quienes necesitan servicios de transporte en horarios extemporáneos (nocturno, fin de semana).
 - La distancia entre paradas o estaciones debe ser lo suficientemente reducida como para garantizar una fácil accesibilidad a la red de transporte, incluso para las personas con menor autonomía y sus acompañantes.
 - La localización de las paradas de transporte público debe dar respuesta preferentemente a las necesidades de movilidad de las personas con menor autonomía y mayor dependencia de los servicios y equipamientos públicos. Por lo tanto:
 - Deberán ubicarse en lugares seguros y accesibles, vinculados a las rutas peatonales. Evitar su ubicación en glorietas o raquetas, o

en otros lugares que supongan cruzar la calzada.

- Situarse cerca de los accesos a los equipamientos de cotidianidad, preferentemente aquellos destinados a colectivos con menor autonomía.
 - Ubicar y distribuir las paradas y estaciones de modo que se promueva y facilite la interconexión de líneas y la intermodalidad.
- En rutas de autobús en horario nocturno es interesante introducir el servicio de parada a demanda. Los usuarios y usuarias del servicio solicitan a la persona que conduce que pare en aquellos puntos entre las paradas oficiales que quedan más cerca de su destino. Este tipo de servicios es especialmente empleado por las mujeres en las ciudades donde se ha implementado. Es trasladable también a los servicios de rutas de autobús interurbano, lo cual puede ser de interés en el contexto de las zonas rurales de Extremadura o en la periferia de los núcleos de mayor tamaño.
- La provisión de nuevos servicios de transporte comunitario puede facilitar los cuidados y apoyar la autonomía de toda la población en determinados contextos, como por ejemplo en áreas urbanas de baja densidad o en entornos rurales. La forma de estos servicios puede y debe adaptarse al contexto pero para poder satisfacer las necesidades específicas del cuidado debe ser económico, accesible, ofrecer horarios extendidos y adaptarse a las necesidades cambiantes de la variedad de actividades cotidianas. Algunos de los modelos de servicios son las rutas interurbanas de transporte escolar, para personas mayores o con necesidades especiales, que incluyen además un servicio a demanda a través de dispositivos de telecomunicación adaptados a todos los niveles de autonomía. Las iniciativas pueden ser privadas o públicas, o resolverse a través concesiones o subvenciones, según el contexto.

- La movilidad urbana está en un importante proceso de transformación. Dentro de la incertidumbre sobre cómo serán los nuevos sistemas de transporte en las próximas décadas, parece claro que la tendencia apunta hacia una reducción de los vehículos privados a motor de combustión fósil, a favor de los vehículos eléctricos, la bicicleta, el car-sharing y los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP). Es importante no olvidar la perspectiva de género en la incorporación de las nuevas modalidades de transporte ya que no siempre resultan integradoras y puede, de hecho, surgir conflictos. Por ejemplo, debe estudiarse:
 - cómo se interrelaciona la movilidad peatonal con la movilidad ciclista y los VMP. La mayoría de las mujeres de edad avanzada considera un factor de inseguridad la convivencia de los peatones con estas modalidades de transporte.
 - el impacto de las políticas de restricción de la circulación de los vehículos privados de combustión fósil en los centros de las ciudades; ya que puede suponer una importante discriminación para la ciudadanía de rentas bajas que residen en la periferia de las ciudades donde los servicios de transporte público son más deficientes.
 - la ocupación de las aceras por parte de bicicletas, motosharing y otros servicios públicos o privados de vehículos personales compartidos ya que dificulta la movilidad peatonal.

- Estándares de calidad en las infraestructuras de la movilidad:

- El diseño y acondicionamiento de las paradas de transporte público es una cuestión fundamental para garantizar que la perspectiva y necesidades de las mujeres se incorporan en las políticas de movilidad. Como sucede con otras cuestiones urbanas de mayor escala, las paradas de transporte público deben atender a cuestiones como:
 - una buena iluminación

- materialidad y diseño que permitan el control visual desde y sobre el entorno
 - resguardar de las inclemencias del tiempo
 - tener asientos con un diseño ergonómico
 - una señalización adaptada a todos los usuarios y usuarias
 - dispositivo para pedir ayuda o avisar de una emergencia
- Las grandes estaciones y los intercambiadores de transporte público son elementos urbanos de gran importancia desde la perspectiva de género. Además de ser infraestructuras de transporte, tienen un papel equiparable al de los equipamientos cotidianos porque, en efecto, son lugares muy frecuentados por las mujeres y son fundamentales para la movilidad del cuidado. Por tanto, las diferentes normativas que afectan a la configuración de las estaciones e intercambiadores de transporte público debe tratar de dar respuesta a las necesidades asociadas a las actividades del cuidado. Algunas de las cuestiones a tener en cuenta se recogen en el apartado 3.2.b para los equipamientos. Además de éstas, en el caso de los nodos de transporte, cabe añadir la cuestión de la mezcla de usos, para facilitar la conciliación. Desde el planeamiento, deberá favorecerse la ubicación servicios urbanos en el interior de las principales estaciones o intercambiadores; por ejemplo: comercios de proximidad, servicios de cuidado de menores y otros dependientes, servicios de gestión administrativa, pequeños equipamientos públicos o privados, servicios de comidas, etc.

b) DESDE OTROS TEMAS SECTORIALES

- Proyectos de reforma interior:
 - Desde los proyectos de regeneración urbana es posible eliminar barreras arquitectónicas que dificultan, sobre todo, la movilidad peatonal. Uno de los puntos más

problemáticos son los pasos subterráneos. Éstos deben evitarse preferiblemente; pero, si no es posible eliminarlos, debe minimizarse su impacto negativo que afecta particularmente a la seguridad real y percibida en el espacio público. Para ellos se proponen soluciones como;

- instalar una buena iluminación en los accesos y en el interior del paso subterráneo.
- garantizar un buen mantenimiento y limpieza, evitar *graffiti* de tipo vandálico y desperfectos, acumulación de basura, etc.
- instalar espejos para ver el interior desde el exterior y viceversa
- evitar puntos ciegos y posibles escondrijos
- instalar algún tipo de vigilancia: cámaras, dispositivos para pedir ayuda, etc.

- Políticas de empleo y formación:

- El sector del transporte está en un momento de transformación también como sector económico y laboral, en el que se abre un horizonte para la creación de puestos de trabajo con valor añadido, basados en la innovación, la tecnología y nuevos perfiles profesionales. En nuestro contexto europeo se trata de uno de los ámbitos de trabajo más envejecido y también uno donde la representación de la mano de obra femenina es más baja. Ante esta situación, las nuevas formas de movilidad anteriormente comentadas, que combinan nuevos sistemas de transporte y de logística con la creación de nuevos servicios, pueden abrir una oportunidad laboral para las mujeres de Extremadura, con niveles educativos y especialidades muy distintas. La literatura de género, apunta hacia la necesidad e incorporar a más mujeres en el sector de la movilidad; no sólo por razones de igualdad de oportunidades, sino también para facilitar la incorporación y la priorización de las necesidades específicas que las mujeres tienen respecto al transporte y la logística.

- Captar, mantener, promocionar y dar visibilidad a más mujeres en los ámbitos académicos y profesionales que se relacionan con la movilidad.
- Promover la paridad de género en los equipos que toman las necesidades
- Dar formación en materia de igualdad de oportunidades a los responsables de sector privado del sector y las administraciones competentes al respecto.

8. REPRESENTACIÓN PARITARIA DE MUJERES

8.1. PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana es una potente herramienta para la mejora de las políticas públicas y para profundizar en la democratización de la toma de decisiones sobre cuestiones que afectan a la población, en toda su diversidad.

La regulación de la participación ciudadana (o social) ya se prevé en la Constitución Española en su artículo 23, que establece el derecho de la ciudadanía a participar en los asuntos públicos directamente o por medio de sus representantes electos; y también en el artículo 9, donde se indica que es obligación de los poderes públicos facilitar la participación de toda la ciudadanía en la vida política, económica, cultural y social. La regulación de la participación ciudadana se ha desarrollado notablemente a partir de Recomendaciones de la Comisión Europea, REC (2001)¹⁹, y de posteriores leyes estatales como la Ley 57/2003, de 10 de diciembre, sobre Medidas para la Modernización del Gobierno Local, o la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno. Estas normativas han impulsado a los gobiernos locales de todo el Estado a desarrollar sus propios reglamentos de participación ciudadana que tienen un impacto directo en las políticas públicas que son competencia de los ayuntamientos.

Sin embargo, aunque el marco normativo haya sido fundamental para introducir la participación ciudadana en las políticas públicas, es necesario establecer dentro de su propia regulación e implementación mecanismos específicos que ayuden a garantizar que toda ciudadanía es incluida en los procesos de participación, especialmente los colectivos más invisibilizados en la toma de decisiones y que, además, tienen por lo general mayor dificultad para acceder a los canales de participación. Las mujeres, por diversos motivos, participan menos de la política pública, no sólo como ciudadanas, sino también como profesionales o legisladoras. Esta es una de las razones por las que tradicionalmente las necesidades asociadas a los cuidados en general y a las necesidades específicas de las mujeres en particular no hayan formado parte de las prioridades políticas o no se hayan abordado

eficazmente, incluidas las políticas de planeamiento urbano y territorial.

En los planes urbanísticos y territoriales las fases de participación pública están considerablemente reguladas e institucionalizadas pero, por lo general, no incluyen convenientemente la perspectiva de género, tendiendo a dejar fuera del proceso a las mujeres, sobre todo aquellas que reúnen otras variables de posible discriminación como las mujeres mayores, las migrantes, las niñas y adolescentes, las mujeres con diversidad funcional, las mujeres de rentas bajas o en situación de desempleo, entre otras.

La perspectiva de género debe incluirse ya desde la planificación de los procesos de participación. Debe condicionar los canales de comunicación entre las administraciones públicas y la ciudadanía, la definición de los grupos considerados de interés, la formulación de las preguntas y consultas, la interpretación e incorporación de resultados, cómo se expone y cómo es la fase de devolución pública.

Para garantizar que las mujeres, en toda su diversidad, están convenientemente representadas en el proceso participativo es necesario introducir herramientas e iniciativas específicamente diseñadas y orientadas a tal fin. De lo contrario, las mujeres suelen quedarse fuera de la participación, están infrarrepresentadas o bien sólo participan determinados perfiles de mujer que no representan a la mayoría. Debe partirse de la base de que las necesidades y prioridades que tienen las mujeres sobre la ciudad y el territorio pueden diferir considerablemente en función de si se trata de un contexto urbano o rural, si tienen o no personas dependientes a su cargo, si tienen un empleo o no lo tienen, de cuál es su edad y capacidad económica, de su origen y raza, etc. Por tanto, las iniciativas participativas específicas para mujeres deben a su vez ser flexibles y con una mirada interseccional para involucrar a todo tipo de mujeres y así poder conocer y dar respuesta a la diversidad de realidades y necesidades respecto del planeamiento urbano y territorial.

Uno de los aspectos más difíciles para lograr una correcta representación de las mujeres en los procesos de participación ciudadana es precisamente llegar hasta ellas y conseguir involucrarlas en las actividades planificadas. Esta mayor dificultad reside en que hombres y mujeres no disponen de la misma cantidad de tiempo libre, pertenecen a distintas redes ciudadanas

(oficialmente establecidas o no) y, en general, participan de manera diferente de la esfera pública. Las mujeres tienen mayor dificultad para dedicar tiempo a la participación ciudadana, sobre todo aquellas de rentas bajas y con personas a su cargo. Muchas de las redes de participación ciudadana existentes son tradicionalmente masculinas, con una proporción baja de mujeres en puestos de liderazgo. Estos y otros motivos hacen que las mujeres de manera inconsciente tiendan a autoexcluirse de gran parte de los procesos participativos, y también a desconfiar de ellos.

Por todo ello, es imprescindible incorporar la perspectiva de género cuando se inician procesos participativos relacionados con el planeamiento urbano y territorial. Algunas de las principales cuestiones a tener en cuenta son las siguientes:

- El enfoque de las consultas y procesos de participación debe reflejar y adaptarse a la naturaleza y características de los grupos sociales que se van a ver afectados por el plan urbanístico o territorial en cuestión.
- Para conseguir involucrar a las mujeres la difusión y publicidad asociada a los procesos de participación debe prestar especial atención a las redes y entornos tradicionalmente femeninos:
 - o Apoyarse en redes, organizaciones, grupos (preferiblemente de escala local o de barrio) que ya están trabajando habitualmente con mujeres. La mejor manera de llegar hasta las mujeres es a través de relaciones personales ya establecidas.
 - o El material de publicidad debe distribuirse por lugares frecuentados por el grupo o los grupos de mujeres que son de interés, y deben también tener en cuenta cada perfil de mujer adaptando el idioma, iconografía, formato, tamaño de letras, etc.
- Las actividades que se organicen deben tener en cuenta las particularidades de las mujeres, y las diferente disponibilidad, autonomía, etc. Es necesario tener en cuenta todo esto en aspectos como:
 - o La localización de la actividad, y su accesibilidad a pie y/o transporte público.

- Los horarios de la actividad y su duración.
 - La disponibilidad de servicios complementarios:
 - El sexo de las personas responsables de la actividad. A veces, puede convenir que la actividad no esté facilitada por varones, por ejemplo, para crear espacios de confianza.
- En la fase de devolución deben aplicarse los mismos criterios expuestos en los puntos anteriores. Particularmente:
- Involucrar a las mujeres en las actividades de devolución, no sólo como público sino también como coautoras de los resultados.
 - Mantener los canales de comunicación para nuevos procesos de participación, evaluación y seguimiento, rendición de cuentas e impacto, etc.

8.2. EQUIPOS TÉCNICOS

La baja representación de mujeres en la toma de decisiones en el campo de la planificación urbana y territorial también está presente en los equipos técnicos que desarrollan los planes. Aunque cada vez más el urbanismo se aborda de una manera multidisciplinar, involucrando a profesionales de campos muy diversos, las mujeres siguen estando infrarrepresentadas, sobre todo entre quienes tienen puestos de responsabilidad dentro de los equipos técnicos.

Si bien la presencia de mujeres en determinados ámbitos del conocimiento o profesionales, no garantiza de manera directa que la perspectiva de género y las necesidades específicas de las mujeres se incorporen y adquieran la importancia que requieren, la literatura científica al respecto señala que aunque no sea suficiente sí es necesario. No se trata sólo de una cuestión de justicia y de igualdad de oportunidades; los equipos diversos y con paridad de sexos suelen desarrollar propuestas mejores y más innovadoras. Sobre todo, los proyectos mejoran en su capacidad para incorporar y dar respuesta a las necesidades reales de la población en toda su diversidad.

Es fundamental que la tendencia a la paridad se dé tanto de manera horizontal como vertical. Es decir, que las mujeres estén representadas en todos los temas sectoriales que se relacionan con el planeamiento (movilidad, vivienda, infraestructuras, regeneración urbana, etc.) y también en todos los niveles jerárquicos, incluidos los puestos de mayor responsabilidad y poder.

Desde las administraciones competentes en materia de planeamiento urbano y territorial pueden introducirse medidas para facilitar la representación paritaria de las mujeres en los equipos responsables del desarrollo de planes urbanísticos y territoriales. Algunas de ellas son:

- Establecer mecanismos para fomentar la paridad en la contratación de personal público (funcionario y laboral).
- Establecer mecanismos para fomentar la paridad en la promoción del personal público (funcionario y laboral), especialmente en los puestos de mayor responsabilidad.
- Organizar jornadas formativas e informativas sobre igualdad de oportunidades, especialmente en áreas de gobierno técnicas o en las que haya menor representación de mujeres.
- Valorar en las bases y regulaciones de los concursos, premios, convocatorias, concesiones, etc la composición paritaria de los equipos técnicos y aquellos liderados por mujeres.
- Fomentar la visibilidad de las mujeres que ejercen su profesión dentro de este sector.

**NORMAS TÉCNICAS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA DIMENSIÓN
DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA
DE EXTREMADURA**

9. TABLAS DE INDICACIONES ESPECIFICAS Y DOCUMENTACIÓN SOBRE GÉNERO EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

En este apartado se incluyen unas tablas que tiene por objeto facilitar a los equipos técnicos la incorporación de la perspectiva de género en su trabajo cotidiano de planeamiento territorial y urbanístico. En este sentido, complementan la información aportada en los apartados 6 y 7 de este documento. Para cada instrumento de planeamiento se indican criterios básicos para introducir la perspectiva de género en las propuestas, siguiendo los requerimientos exigidos por la LOTUS. También se dan indicaciones sobre la documentación mínima que podría incorporarse en los documentos administrativos correspondientes a cada instrumento de planeamiento.