Parlamento Europeo
2019-2024

Comisión de Derechos de la Mujer e Igualdad de Género

2022/2140(INI)

3.3.2023

PROYECTO DE INFORME

sobre la garantía de un transporte europeo que responda a las necesidades de las mujeres
(2022/2140(INI))

Comisión de Derechos de la Mujer e Igualdad de Género

Ponente: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Ponente de opinión de la comisión asociada de conformidad con el artículo 57 del Reglamento interno:
Caroline Nagtegaal, Comisión de Transportes y Turismo

ÍNDICE

Página:

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO 3

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 10

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la garantía de un transporte europeo que responda a las necesidades de las mujeres
(2022/2140(INI))

El Parlamento Europeo,

– Vistos los artículos 2 y 3 del Tratado de la Unión Europea,

– Vistos los artículos 8, 10, 19 y 157 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

– Vistos los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea,

– Vistos la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 5 y sus indicadores y metas,

– Vista la Convención de las Naciones Unidas sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, de 18 de diciembre de 1979,

– Vistas las directivas de la UE de 1975 en adelante sobre diversos aspectos de la igualdad de trato entre hombres y mujeres, incluida la Directiva 79/7/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1978, relativa a la aplicación progresiva del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en materia de seguridad social[1], la Directiva 92/85/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia[2], la Directiva 2004/113/CE del Consejo, de 13 de diciembre de 2004, por la que se aplica el principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres al acceso a bienes y servicios y su suministro[3], la Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación[4], la Directiva (UE) 2019/1158 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a la conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores y por la que se deroga la Directiva 2010/18/UE del Consejo[5], y la Directiva 2010/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres que ejerzan una

[1] DO L 6 de 10.1.1979, p. 24.
[2] DO L 348 de 28.11.1992, p. 1.
[3] DO L 373 de 21.12.2004, p. 37.
[4] DO L 204 de 26.7.2006, p. 23.
[5] DO L 188 de 12.7.2019, p. 79.

actividad autónoma y por la que se deroga la Directiva 86/613/CEE del Consejo[6],

– Vista la Comunicación de la Comisión de 17 de junio de 2009 titulada «Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso» (COM(2009)0279),

– Vista la Comunicación de la Comisión de 5 de marzo de 2020 titulada «Una Unión de la igualdad: Estrategia de igualdad de género 2020-2025» (COM(2020)0152),

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 9 de diciembre de 2020, titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (COM(2020)0789),

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 14 de julio de 2021, titulada «"Objetivo 55": cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática» (COM(2021)0550),

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 14 de diciembre de 2021, sobre «El Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE» (COM(2021)0811),

– Visto el Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos[7],

– Vista su Resolución, de 21 de enero de 2021, sobre la perspectiva de género en la crisis de la COVID-19 y el período posterior a la crisis[8],

– Vista su Resolución, de 21 de enero de 2021, sobre la Estrategia de la UE para la igualdad de género[9],

– Vista su Resolución, de 6 de octubre de 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero»[10],

– Visto el índice de igualdad de género de 2022 del Instituto Europeo de la Igualdad de Género (EIGE),

– Vistos el estudio del Departamento Temático de Derechos de los Ciudadanos y Asuntos Constitucionales de su Dirección General de Políticas Interiores, de 16 de diciembre de 2021, titulado «Women and transport» (Las mujeres y el transporte),

– Visto el informe de la Comisión, de 14 de septiembre de 2022, titulado «Study on the

[6] DO L 180 de 15.7.2010, p. 1.
[7] DO L 249 de 31.7.2020, p. 1.
[8] DO C 456 de 10.11.2021, p. 191.
[9] DO C 456 de 10.11.2021, p. 208.
[10] DO C 132 de 24.3.2022, p. 45.

social dimension of the future EU transport system regarding user and passengers: Final report» (Estudio sobre la dimensión social del futuro sistema de transporte de la UE en cuanto a sus usuarios y pasajeros: informe final),

– Visto el artículo 54 de su Reglamento,

– Vista la opinión de la Comisión de Transportes y Turismo,

– Visto el informe de la Comisión de Derechos de la Mujer e Igualdad de Género,

A. Considerando que la igualdad de género es un valor fundamental de la UE y debe integrarse en todas las políticas de la UE; que el derecho a la igualdad de trato y la no discriminación es un derecho fundamental consagrado en los Tratados y en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea;

B. Considerando que los estudios realizados en diversos Estados miembros han puesto de relieve que la violencia de género en los espacios públicos y en el transporte colectivo constituye un problema cada vez mayor;

C. Considerando que unas políticas de transporte mal diseñadas pueden exacerbar la pobreza y la exclusión social existentes; que siguen escaseando los datos desglosados por sexo y los análisis en materia de género en el transporte, lo que dificulta la aplicación de unas políticas de transporte adecuadamente orientadas para las personas y las familias en toda su diversidad;

D. Considerando que la adopción de un enfoque de la planificación urbana que tenga en cuenta las cuestiones de género es fundamental para mejorar la calidad de vida de las mujeres;

E. Considerando que el uso del transporte difiere en función del género, así como de otros factores, en cuanto a complejidad, frecuencia, modo, duración, finalidad, coste, seguridad y protección;

F. Considerando que la comprensión de los patrones de transporte y de la movilidad es fundamental para la formulación de políticas de transporte que tengan en cuenta las cuestiones de género, de modo que las usuarias puedan compartir modos de transporte seguros, accesibles, fiables, sostenibles y no discriminatorios;

G. Considerando que más mujeres que hombres utilizan los modos de transporte más sostenibles y, a menudo, realizan trayectos intermodales;

H. Considerando que, al adoptar nuevas tecnologías en los vehículos y de automatización, que se acogen favorablemente, se deben tener en cuenta las necesidades específicas de las mujeres;

I. Considerando que el transporte sostenible requiere un acceso equitativo a las infraestructuras, mediante medidas que garanticen una mayor movilidad para todos y la misma calidad de servicio en las zonas urbanas y rurales;

J. Considerando que, en el diseño de los vehículos, incluidas sus características de

seguridad, se asume a menudo una forma física más grande, estereotípicamente masculina, lo que da lugar a una menor eficacia en el caso de las personas de menor tamaño;

K. Considerando que las infraestructuras de transporte con un entorno adecuadamente diseñado, vigilado y seguro repercuten positivamente tanto en la seguridad real como en la percibida[11];

L. Considerando que las barreras a la movilidad dificultan el acceso de las mujeres a determinados puestos de trabajo y a servicios esenciales, como la sanidad y la educación, lo que afecta tanto a su propia acumulación de capital humano como a la de sus hijos;

M. Considerando que las mujeres se encuentran infrarrepresentadas en el empleo en el sector del transporte a todos los niveles; que la infrarrepresentación en la toma de decisiones, la planificación y la investigación refuerza la falta de integración de la consideración de la perspectiva de género en el transporte;

N. Considerando que en el entorno de trabajo en el sector del transporte no se tienen en cuenta las necesidades específicas de las mujeres, lo que tiene consecuencias de mayor calado para su seguridad;

O. Considerando que las empresas de transporte se enfrentan a importantes problemas de contratación; que el empleo de mujeres podría constituir una solución a la escasez de personal en el sector del transporte[12];

P. Considerando que es importante fomentar y preservar una movilidad eficiente y asequible en las zonas rurales; que la conectividad en las zonas rurales no se desarrolla adecuadamente;

Q. Considerando que las mujeres que residen en zonas rurales se enfrentan a diversas barreras para recibir ayuda cuando son víctimas de violencia de género;

1. Reafirma el compromiso de la UE con la consecución de la igualdad de género en el transporte, al tiempo que señala los avances logrados hasta la fecha; subraya que se requieren medidas concretas para mejorar la seguridad, el acceso a la movilidad y las oportunidades de empleo;

2. Hace hincapié en que la integración de la perspectiva de género en el transporte ejerce efectos positivos en todos los ámbitos, incluidos los de la inclusión social y las oportunidades de empleo; subraya la importancia de la integración de la perspectiva de género en el transporte para culminar las transiciones ecológica y digital;

3. Recuerda que los estereotipos y prejuicios de género excluyen a las mujeres de actividades económicas y sociales, lo que menoscaba la eficiencia y agrava el

[11] Foro Internacional del Transporte, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, OECD Publishing, París, 2018.
[12] Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* (Buenas prácticas de planificación y ordenación de horarios del personal en el transporte - Informe final), Oficina de Publicaciones de la UE, Luxemburgo, 2021.

desaprovechamiento de recursos humanos; constata que faltan recursos para garantizar que las mujeres estén representadas en los ámbitos de la investigación y de la toma de decisiones en materia de transporte;

4. Lamenta la falta de datos sobre transporte normalizados y desglosados por sexo, así como de análisis de género en todos los modos de transporte; acoge con satisfacción, en este sentido, que la «energía y el transporte» constituyan el eje temático de la edición de 2023 del Índice de igualdad de género del EIGE;

5. Destaca la capacidad de la inteligencia artificial (IA) para agregar conjuntos de datos anonimizados sobre el uso del transporte público;

6. Acoge favorablemente la puesta en marcha de la nueva iniciativa de la Comisión «Embajadores de la diversidad en la red de transporte», con la que se tratará de promover la diversidad, la igualdad y la inclusión en el sector del transporte de la UE;

7. Pide que las pruebas de eficacia en materia de seguridad y las pruebas de impacto incluyan modelos que representen fielmente la fisonomía de las mujeres; subraya la necesidad de que la IA nos permita ampliar nuestros conocimientos respecto al modo en que cada complexión humana reacciona de manera diferente en situaciones de emergencia;

Entender la movilidad de las mujeres y la equidad en el transporte

8. Subraya las diferentes expectativas, patrones de desplazamiento, necesidades y experiencias de las mujeres como usuarias del transporte; aboga por que la legislación pertinente en materia de transporte integre plenamente la consideración de las necesidades de las mujeres;

Servicios de movilidad inclusivos e infraestructuras adecuadas

9. Aboga por la integración de las opciones de transporte sostenible en la vida diaria de las mujeres, propiciando que los desplazamientos multimodales cómodos, seguros y sin estrés se conviertan en una realidad;

10. Pide a los Estados miembros que velen por que en la infraestructura viaria, en particular cuando se acometa su mejora, se tengan plenamente en cuenta la continuidad y la accesibilidad de las conexiones peatonales sostenibles;

Garantizar la seguridad y la protección de las mujeres en los entornos de transporte

11. Pide que se haga mayor hincapié en la seguridad en la movilidad urbana, a través de medidas como la disposición de un alumbrado público adecuado y sostenible, con el fin de evitar situaciones en las que las mujeres tengan que atravesar lugares oscuros e inquietantes en sus desplazamientos al lugar de trabajo; pide además que los diseños en materia de transporte integrado tengan en cuenta «el último kilómetro», especialmente en las horas valle;

12. Subraya la importancia de la Ley de IA[13] para asistir a las autoridades policiales en la lucha contra la delincuencia en los sistemas de transporte público, y en la reducción del acoso contra las mujeres y las personas LGBTQI+ usuarias del transporte;

13. Observa que las mujeres desempeñan un papel significativo en la configuración de las opciones de movilidad de las familias, y que sus experiencias negativas al utilizar modos de transporte sostenibles pueden resultar desalentadoras;

14. Toma nota de los retos a los que se enfrentan las mujeres en las zonas rurales con un transporte público relativamente poco desarrollado, que a menudo deben asumir un papel de cuidadoras; subraya que las políticas encaminadas a promover un transporte sostenible no deben excluir a los grupos vulnerables, las mujeres o las personas que residen en zonas rurales;

Mujeres en el empleo

15. Subraya que las trabajadoras del sector del transporte a todos los niveles se enfrentan a barreras como el sesgo de género, así como a la inexistencia o la inadecuación de ciertas instalaciones, lo que da lugar a situaciones de acoso y violencia; señala, en este sentido, la dificultad de atraer y mantener a las mujeres en puestos de trabajo relacionados con el transporte;

Empoderamiento de las mujeres en el sector del transporte

16. Incide en que la falta de mujeres en el sector del transporte debe percibirse asimismo como una oportunidad; pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las partes interesadas que adopten medidas proactivas para impulsar la empleabilidad y la competitividad de las mujeres en este sector;

Sensibilización y fomento del cambio de conducta

17. Pide a los Estados miembros que combatan la segmentación del mercado en las carreras profesionales en los sectores del transporte y la ciencia, la tecnología, la ingeniería y las matemáticas; señala que el fomento del espíritu empresarial entre las niñas desde una edad temprana podría reducir los estereotipos educativos existentes y garantizar que más mujeres accedan a los sectores de la logística, la ingeniería y el transporte;

18. Señala la necesidad de emprender campañas y acciones en las redes sociales para promover una cultura de tolerancia cero frente al acoso y los entornos de trabajo inseguros;

19. Observa que la digitalización y los nuevos modelos de transporte pueden proporcionar entornos de trabajo mejores, más seguros y más accesibles para las mujeres;

[13] Propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial (Ley de inteligencia artificial) y se modifican determinados actos legislativos de la Unión (COM(2021)0206).

°

° °

20. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad y el transporte son importantes para todos los ciudadanos de nuestra Unión, evolucionan de manera constante y se modernizan con el tiempo. Con mucho, el mayor reto al que se enfrenta el sector del transporte es el de la necesidad de reducir significativamente las emisiones y devenir cada vez más sostenible. El camino hacia la consecución de un sistema de transporte neutro en carbono ejercerá un impacto considerable tanto en los usuarios como en los pasajeros, así como en las personas que trabajan en el sector. No cabe duda de que brindará a los ciudadanos grandes oportunidades para mejorar la calidad de vida, además de unas perspectivas de empleo nuevas y emocionantes, y acercará de una manera sin precedentes nuevos productos y servicios a los europeos. Sin embargo, al mismo tiempo, nos atañe a todos reconocer los retos que tenemos por delante: indudablemente se generará un nuevo impulso para que la sociedad elija medios de transporte más sostenibles, lo que puede dar lugar a su vez a una mayor pobreza en el transporte y generar exclusión para determinados grupos.

En cualquier caso, el ponente considera que no tiene por qué ser así necesariamente. Huelga decir que esta emocionante evolución en cuanto a la transformación de nuestros sistemas de transporte en un marco de movilidad verde, asequible y sostenible no debería dejar a nadie atrás. Sin embargo, incluso actualmente existen demasiados ejemplos de desigualdad y deficiencias en el transporte, tanto para sus usuarios como para sus trabajadores, respectivamente.

Con el presente informe se pretende poner de relieve la difícil situación a la que a menudo se enfrentan las mujeres en el transporte, prestando especial atención a aquéllas que desempeñan la mayoría de las tareas de cuidado y que siguen patrones de desplazamiento diferentes a los de los hombres. Representa una de las lacras de nuestro tiempo que las mujeres se expongan a una mayor discriminación en su lugar de trabajo y que el sector del transporte no siempre representa un lugar de empleo ejemplar. El informe también analiza la situación de otros grupos vulnerables que, durante demasiado tiempo, han sido marginados y cuyas necesidades se han pasado por alto. Se exploran diversas vías de mejora de la situación existente en el sector, garantizando al mismo tiempo que los beneficios de la transición ecológica alcancen a todos.

En primer lugar, para entender y analizar mejor lo que se requiere para garantizar que el transporte de la UE funcione en el caso de las mujeres, se necesitan datos desglosados por sexo y análisis de género en el transporte. Estos recursos ayudarán a mejorar el diseño de políticas, la legislación pertinente, los programas y acciones que reflejen las necesidades y preocupaciones de las mujeres en toda su diversidad, así como a obtener datos abiertos para apoyar la innovación en el transporte.

Además, conviene prestar más atención a la seguridad de los pasajeros en el transporte colectivo, que, en relación con el género y la movilidad, tiene varias implicaciones de gran alcance. Como usuarias del transporte colectivo, las mujeres son objeto de un preocupante fenómeno de acoso sexual y de diferentes tipos de agresiones. Les resulta extremadamente difícil efectuar sus desplazamientos de ida y vuelta al trabajo, llevando bolsas de la compra, cochecitos y ocupándose simultáneamente de los niños.

Por otra parte, al diseñar automóviles y otros modos de transporte, la fisiología de las mujeres tiende a no tenerse en cuenta, lo que significa que están menos protegidas que los hombres cuando se ven involucradas en un accidente automovilístico.

Otro problema relevante es el de la pobreza y la exclusión en el transporte, especialmente en las zonas rurales y las regiones ultraperiféricas. Las mujeres disponen de menos alternativas que los varones a la hora de elegir qué medio de transporte utilizar. Y cuando se piensa en descarbonizar el transporte, hay que abstenerse de eliminar completamente los automóviles de la vida de las personas, sobre todo en los casos en los que no existen conexiones de transporte sostenibles, asequibles, seguras y frecuentes.

Por lo que se refiere al ámbito del empleo, el sector del transporte no es aún lo suficientemente atractivo para las mujeres, ya que no se presta suficiente atención a los problemas de seguridad que las afectan ni a la accesibilidad de unas infraestructuras adecuadas. Los casos inaceptables de acoso sexual, intimidación y violencia son demasiado frecuentes y generalizados en el sector. Por otra parte, debido a la falta de sensibilización y exposición a determinados itinerarios profesionales, las mujeres siguen estando infrarrepresentadas en las ocupaciones relacionadas con el transporte. En este sentido, se recomiendan más incentivos y una educación temprana para las niñas que anime a las mujeres a seguir carreras profesionales en los ámbitos de la ciencia, la tecnología, la ingeniería y las matemáticas. El informe también pretende encontrar soluciones y formas de reforzar la participación y el interés de las mujeres en los sectores del transporte y de la logística.

En este sentido, garantizar que nuestro sistema de transporte sea verdaderamente resistente frente a futuras crisis y que funcione en el caso de las mujeres y los grupos vulnerables debe constituir un objetivo crucial de la política de transporte de la UE en años venideros y ha de ser primordial para el crecimiento del sector y la sostenibilidad a largo plazo. Si funciona para las mujeres, funcionará para todos: no hay tiempo que perder cuando se trata de aprovechar todos los interesantes avances que brinda el transporte en los ámbitos de la tecnología y del empleo competitivo, seguro y resiliente.