

AUDITORÍA DE PRESUPUESTO Y GÉNERO (APG) 2018

Año auditado 2016

**CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN
DEL TERRITORIO**

**Programa 51B – Movilidad, Infraestructuras Viarias y de
Transportes**

Elaboración: Consejería de Hacienda, Industria y Energía

Fecha de emisión: 13 de julio de 2020

Índice

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
ALEGACIONES.....	6
1. INTRODUCCIÓN.....	10
2. ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA.....	11
2.1. Descripción del programa presupuestario.....	11
2.2. Criterios específicos.....	12
2.3. Metodología.....	14
2.4. Existencia de limitaciones al alcance.....	16
3. OBSERVACIONES.....	18
3.1. Elaboración del presupuesto con perspectiva de género 2016.....	18
3.2. Integración de género en la ejecución del presupuesto 2016.....	28
3.3. Implementación de la metodología de presupuesto y género.....	34
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	37
4.1. ¿El programa ha elaborado su presupuesto en el año 2016 con el objetivo de reducir las desigualdades entre hombres y mujeres en su ámbito de competencias?.....	37
4.2. ¿Los créditos consignados en el programa presupuestario han sido ejecutados con perspectiva de género en 2016?.....	42
4.3. ¿Se ha aplicado la metodología del Presupuesto con Perspectiva de género para la integración de género en la elaboración y ejecución presupuestaria?.....	44
Listado de Anexos.....	48
ANEXO I. Fichas de actuaciones presupuestarias del Programa 2016.....	49
ANEXO II. Listado de pistas de auditoría.....	82
ANEXO III. Listado de pruebas de auditoría.....	84
ANEXO IV. Acrónimos.....	86

CONSEJERÍA (2016): Consejería de Fomento y Vivienda

Programa presupuestario (2016): 51B - Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes

Presupuesto inicial 2016: 472.893.571€

Obligaciones reconocidas (Agrup. 0 y 1) 2016: 387.526.759,21€

Fuente: Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía

Personas responsables de la cumplimentación:

Nombre: Miguel Baturone Castillo

Cargo: Dirección General de Movilidad. Gabinete de Planificación del Transporte

Teléfono: 955 065 360

E-mail: miguelj.baturone@juntadeandalucia.es

Nombre: M.^a Dolores Cruz Pérez

Cargo: Dirección General de infraestructuras. A.T. Estudios y Proyectos

Teléfono: 955 926 667

E-mail: mariad.cruz.perez@juntadeandalucia.es

Fecha de cumplimentación: 28 de mayo de 2018 (primer Informe de progreso) y 26 de noviembre de 2018 (segundo Informe de progreso)

RESUMEN EJECUTIVO

Las competencias del programa 51B – Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes en 2016 eran responsabilidad de la Dirección General de Movilidad y la Dirección General de Infraestructuras, en función del Decreto 211/2015, de 14 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y Vivienda. Actualmente las competencias siguen correspondiendo a los citados centros directivos de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, según el Decreto 107/2019, de 12 de febrero. Por su impacto, capacidad transformadora y relevancia funcional, el programa 51B se ha clasificado con el rango alto (G) en la Escala G+, contando con la misma valoración en la actualidad.

La auditoría tiene un alcance limitado, debido a dos factores. Primero, no se han podido evaluar correctamente seis actuaciones por falta de prueba documental. Estas actuaciones son: Infraestructuras Ferroviarias-Tranviarias, Infraestructuras de autobuses, Fomento del transporte público, Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras para la movilidad sostenible, Discos tacógrafos y básculas y Taxi a demanda. La actuación Difusión y dietas del proyecto *Life Soundless* también adolecía de información que permitiera su valoración, pero se ha proporcionado durante el período de alegaciones. Del resto de actuaciones citadas anteriormente no se ha recibido información al respecto durante esta fase del proceso de auditoría. Segundo, el Informe de progreso omite actuaciones que se han identificado en la documentación presupuestaria de 2016. Por una parte, en la Ficha de programa figuran transferencias a empresas privadas en materia de transporte aéreo y a asociaciones, colegios profesionales y otras entidades. Por otra, en el apartado Recursos-resultados del Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto correspondiente al programa 51B, se menciona la realización de diagnósticos u otras actividades, como los estudios de transporte no motorizado, encuestas relacionadas con el transporte público metropolitano y las actuaciones del Observatorio andaluz de

la movilidad, sostenible y la logística. Ambas limitaciones han imposibilitado un análisis completo en el marco de esta auditoría.

Del análisis realizado se desprende que el programa 51B cuenta con un conocimiento limitado desde el enfoque de género de la realidad en materia de movilidad e infraestructuras viarias y de transportes. La falta de **diagnósticos** de género supone una primera e importante debilidad en el proceso de planificación presupuestaria para la igualdad de género, que se traduce posteriormente en la escasa calidad de los **objetivos de género** planificados, formulados con carácter general, y en la falta de respuesta a mandatos concretos, como el artículo 37 o el 50 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. En hechos posteriores se observan avances, aunque la calidad y la presencia de los objetivos en la documentación presupuestaria siguen sin ser consistentes.

Se han analizado diecinueve **actuaciones**, cuyo crédito inicial asciende a 472.993.571€, de las cuales, diecisiete son pertinentes desde el punto de vista de género, con un crédito inicial de 440.071.884€¹. De estas, nueve (una de máxima relevancia de género y ocho de alta relevancia) integraron parcialmente el enfoque de género en su planificación, atendiendo a mandatos legislativos de igualdad de género relacionados con la transversalidad de género, la representación equilibrada y la contratación pública.

El examen practicado en esta auditoría se separa con carácter excepcional del modelo de auditoría vigente. Se han considerado en este análisis los montantes de las transferencias de diversa naturaleza realizadas por el programa a la Agencia de la Obra Pública de la Junta Andalucía, Agencia Pública de Puertos de Andalucía y Consorcios de Transporte Metropolitano, para la planificación y/o desarrollo de las actuaciones contenidas en el Informe de progreso ya que forman parte indisoluble de las mismas. Si bien, normalmente, se analizarían en las auditorías practicadas a estas entidades.

El análisis de la documentación presupuestaria² de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de 2016, así como su correspondiente ejecución, no permite separar la parte de las actuaciones planificadas y ejecutadas por ambas entidades, de las que llevó a cabo el programa directamente, existiendo una imposibilidad técnica de identificar la parte de las actuaciones financiada por las entidades.

Las **obligaciones reconocidas** por el total de actuaciones ascendieron a 387.526.753,31€, mientras que las **obligaciones reconocidas** de las actuaciones pertinentes a género sumaron 356.454.681,98€. Se observa que, de las nueve actuaciones que se planificaron con enfoque de género, ocho se ejecutaron de manera parcial, ya que no atendieron totalmente a la cadena lógica de planificación con enfoque de género. Destacan las actuaciones de elaboración del Anteproyecto de **Ley Andaluza de Movilidad Sostenible** y del **Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020**, que se ejecutaron con esta perspectiva sin coste para el programa más allá de Capítulo 1. De las actuaciones que no se ejecutaron con enfoque de género, cabe mencionar **Infraestructuras ferroviarias-tranviarias**, ya que representa un 41,21% de las obligaciones reconocidas del programa y tiene máxima relevancia de género. También destaca la actuación **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla**, que integraba el enfoque de género en su planificación, si bien finalmente no se llevó a cabo.

¹El Informe de progreso presenta discrepancias internas de información entre los cuadros resumen (pág. 9 y 10) y las fichas de actuación (pág. 12 a 30). Por ello, para la elaboración de este Informe, la Auditoría ha tomado en consideración la información que le ha parecido más correcta y coherente, sin que se hayan recibido aclaraciones al respecto durante el período de alegaciones.

² PEC, PAIF y Memorias de previsión y liquidación.

El programa acusa la ausencia de **indicadores presupuestarios de género** que complete su planificación. Únicamente tres indicadores son relativos a personas y de ellos, uno está desagregado por sexo; no observándose la existencia de indicadores que midan si se ejecutaron las actuaciones de género y los resultados obtenidos.

Respecto a la **implementación de la metodología de presupuesto y género**, siguen existiendo fuentes de información sin adaptar de manera correcta para la recogida de datos relativos a personas desagregados por sexo, o incluso no se considera necesario tal tarea. Por otra parte, el personal que cuenta con formación en presupuesto y género o en igualdad de género relacionada con las competencias del programa es muy escaso. Tampoco se ha designado a ninguna persona responsable de la coordinación de la presupuestación con enfoque de género y la colaboración de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería se limita a la elaboración del presupuesto. Además, por el contenido del Informe de progreso, se observan resistencias a la implementación de la metodología por parte del programa.

Por todo ello, se **recomienda** la elaboración de diagnósticos basados en análisis multivariantes sobre las necesidades y usos de recursos, diferenciados por hombres y mujeres; especialmente en lo que respecta a los diferentes medios de transportes y al empleo en el sector de la construcción, pero enfocado a las infraestructuras viarias y de transportes.

Estos diagnósticos deben guiar la planificación presupuestaria de género del programa, que debe fortalecerse con objetivos concretos y medibles, que respondan a la normativa vigente en la Ley 12/2007, especialmente a los artículos 5, 12, 13, 37 y 50, ya que la Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, dio una redacción ex novo a su artículo 50, con mandatos directamente vinculantes sobre los ámbitos en que opera el programa 51B. También los objetivos deben responder al enfoque de género de la planificación sectorial. Se deben definir actuaciones, mejorando los enunciados actuales, que desarrollen los objetivos y que integren la dimensión de género desde su concepción, avanzando en la práctica ya iniciada por el programa. También resulta fundamental establecer un sistema de indicadores de género más amplio, que permita recoger toda la información resultante de la ejecución de las actuaciones y que retroalimente a su vez a los diagnósticos.

En el marco de la aplicación de la metodología de Presupuesto y Género, se considera fundamental la formación del personal de los centros directivos, especialmente la persona responsable de la presupuestación, ya que el conocimiento contribuye a mejorar la disposición ante nuevos enfoques y la adquisición de nuevas habilidades técnicas. También se aconseja la asignación de una o varias personas que coordinen la integración del enfoque de género en la planificación presupuestaria realizada por los dos centros directivos, le den el seguimiento apropiado y aprovechen el soporte técnico, documental y estadístico que proporciona la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería.

Por último, se recomienda impulsar y desarrollar una planificación estratégica con enfoque integrado de género, que debe ser plasmada en un nuevo DOE.G+ y que debe considerar cómo desarrollar un sistema de transportes atendiendo a las diferentes situaciones socio-económicas, o de cargas personales y familiares de hombres y mujeres, así como a las segregaciones verticales y horizontales que experimentan las mujeres en el empleo en determinados sectores, como es el de la construcción de infraestructuras civiles.

ALEGACIONES

El procedimiento del Plan de Auditorías de Presupuesto y Género establece que, una vez recibidos los Informes de Auditoría por los respectivos programas presupuestarios, se abra un periodo en el que las personas responsables del programa auditado pueden realizar alegaciones a las observaciones y conclusiones del Informe recibido. En el caso de realizarse alegaciones, la Dirección General de Presupuestos las toma en consideración, registrándolas dentro del Informe, y valora si deben ser aceptadas o rechazadas.

A continuación, se expone la valoración de las alegaciones presentadas por el programa presupuestario 51B - Movilidad, Infraestructuras Viarias y de Transportes de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. La Dirección General de Infraestructuras remitió los días 3 y 4 de junio de 2020 tres correos electrónicos formulando alegaciones sobre el análisis practicado en relación con el programa y adjuntando la siguiente documentación:

- Relacionado con el Proyecto Life Soundless:
 - Programa del 12º Foro PTEC. “La innovación en los procesos de construcción”, celebrado el 15 de noviembre del 2016.
 - Programa de las Jornadas “Luz contra contaminación: construcciones fotocatalíticas en Andalucía y España”, celebradas el 15 de diciembre de 2016, correspondiente al Proyecto Life Soundless.
 - Programa de las IV Jornadas sobre Conservación Urbana Sostenible, celebradas el 17 de mayo de 2017.
 - Programa del 13º Foro PTEC. “La innovación en el entorno urbano. El papel del sector de la construcción en la descarbonización de las ciudades”, celebrado el 31 de mayo del 2017. Exposición del proyecto I+D+i: Proyecto Life Soundless.
 - Programa de las Jornadas “Buone pratiche per impiego di materiali da riciclo. Implicazioni e Policy. Esempio di applicazione nel settore strade e civile”, celebradas el 6 de julio de 2017.
 - Programa de las Jornadas “Nueva generación de aglomerados asfálticos con materiales reciclados de altas prestaciones acústicas y durabilidad” celebradas el 30 de enero 2018, **organizadas por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía** entre otras.
 - Programa de las Jornadas Técnicas “Recomendaciones sobre pavimentos sonorreductores basados en la experiencia del proyecto Life Soundless. Nueva generación de aglomerados asfálticos con materiales reciclados de altas prestaciones acústicas y durabilidad”. **Organizadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía**, el 11 de abril de 2019.
 - Programa de las Jornadas **organizadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía** el 17 de octubre de 2019 bajo el título “Nueva generación de aglomerados asfálticos con materiales reciclados de altas prestaciones acústicas y durabilidad. Jornadas finales Proyecto Life Soundless”.
 - Enara “Una vida con menos ruido”.
 - Noticia del Diario de Sevilla de 29 de enero de 2018.

- Relacionado con las labores de contratación:

- Pliego de cláusulas administrativas particulares para la contratación de obras no sujeta a regulación armonizada por el procedimiento abierto 2016/000149 (5-CO-1858-00-00-ON). Construcción de vías ciclistas en la ciudad de Córdoba, en el cinturón del casco histórico y Avenida del Brillante. Aprobado por la Consejera de Fomento y Vivienda, por delegación (Orden de 6 de noviembre de 2013, BOJA núm. 223, de 13/11/2013), el Secretario General Técnico con fecha 28 de diciembre de 2016.

A continuación se responden a las cuestiones alegadas:

1. Respecto al Proyecto *Life Soundless*, esta auditoría no contaba con información ni prueba documental que permitiera valorar la incorporación del enfoque de género en esta actuación de alta relevancia de género por su potencial contribución a un cambio cultural en el sector, a través de las imágenes y el lenguaje o de la composición de los equipos de investigación o ponentes en congresos. Ante ello, el centro directivo alega:

Alegación 1. En cuanto a la participación de mujeres en jornadas, congresos nacionales e internacionales, stands, etc., el órgano directivo expresa que se produce esta participación, adjuntando para ello los programas de las diferentes jornadas citadas anteriormente.

Las jornadas correspondientes a 2016, año analizado en este Informe de Auditoría de Presupuesto y Género, de las que se ha remitido información no están organizadas por la Junta de Andalucía, por lo que la responsabilidad del equilibrio de género no recae sobre el programa. Sin embargo, en ellas se observa la presencia de una mujer y un hombre respectivamente como representantes del proyecto. En hechos posteriores, se observa que las jornadas organizadas por la Junta de Andalucía relativas a este proyecto cuentan con presencia paritaria.

Por ello, **se estima positivamente** la apreciación realizada por el centro directivo sobre la presencia de mujeres en jornadas y congresos, aunque la información relativa a 2016 no es concluyente sobre la existencia de un objetivo de paridad por lo que **la alegación no modifica la clasificación** otorgada a la actuación sobre la planificación y ejecución con enfoque de género.

Alegación 2. Respecto al lenguaje inclusivo, la Dirección General de Infraestructuras alega cumplir con el “vocabulario de género”, para lo que remite al artículo “Life Soundless: Mezclas sono-reductoras ecoeficientes y de gran durabilidad” publicado en la Revista Técnica RUTAS, en su número 176, de julio-septiembre 2018. Se observa que la autoría de este artículo es de cuatro mujeres y dos hombres, si bien en el apartado de agradecimientos utiliza “autores” para referirse al conjunto, no considerando por tanto el lenguaje inclusivo de género.

También presenta como prueba el artículo de publicado en el Diario de Sevilla de 29 de enero de 2018, sin que en el mismo se encuentre el uso de términos incorrectos desde el punto de vista de género, si bien el equipo auditor entiende que la responsabilidad del uso del lenguaje inclusivo en este caso corresponde al medio de comunicación.

Por tanto, en conjunto respecto al lenguaje inclusivo, la alegación presentada por el centro directivo **no modifica las conclusiones** del informe, ya que se basa en hechos posteriores al analizado. Además, según

las pruebas, se estima que no siempre se ha utilizado el lenguaje inclusivo de manera efectiva, **manteniendo por tanto la recomendación para las comunicaciones relativas a este proyecto.**

Alegación 3. Respecto a la presencia de mujeres y hombres en las imágenes del proyecto, el centro directivo remite a las imágenes de las jornadas que figuran en la página web de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en las que aparecen hombres y mujeres, así como otra imagen en la que se observan manos masculinas y femeninas.

El equipo auditor confirma la presencia de las citadas imágenes en las que figuran mujeres y hombres en 2016 aunque no se puede comprobar que la imagen de las manos estuviera presente en ese año. **Se acepta la alegación**, si bien no cuenta con importancia suficiente en el conjunto de la actuación y **no modifica su clasificación** respecto a una planificación y ejecución con enfoque de género.

Alegación 4. Respecto a la composición del equipo investigador, la Dirección General de Infraestructuras informa de que es paritario, al estar compuesto por tres hombres y tres mujeres, pero no aporta prueba documental de su constitución y funcionamiento durante el año auditado.

Por ello, el equipo auditor lo estima de manera positiva, pero a falta de pruebas documentales que correspondan al año auditado **no se acepta la alegación** y, por lo tanto, tampoco **modifica la clasificación** de la actuación sobre la integración del enfoque de género.

Alegación 5. Respecto a la asistencia de mujeres y hombres a las jornadas organizadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio sobre el proyecto, alega los listados de las dos últimas jornadas, celebradas en la Diputación de Sevilla y la Consejería de Fomento, pero no se aportan pruebas documentales.

En este sentido, **no se acepta esta alegación** ya que no es posible analizar ni comprobar la información por parte del equipo auditor.

A la vista de lo expuesto y la documentación presentada por esta Dirección General respecto a la actuación Proyecto *Life Soundless*, esta auditoría debe concluir que la actuación **no se ha ejecutado integrando el enfoque de género**, ya que lo único que se ha podido comprobar es la existencia de imágenes en la web de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio relativas al proyecto para 2016, en las que aparecen mujeres y hombres. En conjunto, este hecho no tiene una entidad o relevancia suficiente para establecer otra valoración de la actuación que pueda atribuirse, directa e inequívocamente, a una planificación específica para contribuir al cambio en los roles estereotipados de género en los ámbitos de la construcción y la investigación en los que se desarrolla el proyecto.

No se ha aportado información sobre el proceso de diagnóstico, planificación, ejecución y evaluación con enfoque de género, que son necesarios para que esta actuación pueda ser considerada planificada y ejecutada plenamente bajo esta dimensión.

2. Respecto a la contratación:

Alegación 6. El centro directivo indica que los pliegos tipo de cláusulas administrativas particulares de los contratos de obras contienen criterios de género en caso de empate de las proposiciones presentadas y adjunta como ejemplo el "Pliego de cláusulas administrativas particulares para la contratación de obras no sujeta a regulación armonizada por el procedimiento abierto 2016/000149 (5-CO-1858-00-00-ON) para la

construcción de vías ciclistas en la ciudad de Córdoba, en el cinturón del casco histórico y Avenida del Brillante”.

El equipo auditor confirma la existencia de cláusulas relacionadas con la igualdad de género (cláusula 17.10.5), la valora de manera positiva y **acepta la alegación**.

Sin embargo, las observaciones, conclusiones y recomendaciones presentadas en el Informe de Auditoría respecto a las actuaciones relacionadas con la contratación presentadas por la Dirección General de Infraestructuras **ya han valorado este hecho** para considerarlas ejecutadas parcialmente con enfoque de género: Actuaciones de carriles bici, Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, variantes de población, acondicionamientos, etc. y Actuaciones de conservación y seguridad vial. Por lo tanto, las alegaciones realizadas **no modifican las conclusiones y recomendaciones** de la auditoría.

Alegación 7. La Dirección General de Infraestructuras llama la atención sobre la presencia de mujeres en las comisiones de valoración, siendo algunas de estas comisiones paritarias, como la Comisión de valoración de proyectos, en la que figuran dos hombres y dos mujeres. Sin embargo, no se aporta prueba documental al respecto ni especifica si este hecho se producía durante el año auditado.

En este sentido, se valora positivamente la alegación presentada, pero **no se acepta** ya que no es posible analizar ni comprobar la información por parte del equipo auditor.

1. INTRODUCCIÓN

Las Auditorías de Presupuesto y Género (APG) de la Junta de Andalucía están previstas en la Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas y en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, y son el resultado de un proceso que persigue que el presupuesto sea un elemento activo en el avance de la igualdad de género en Andalucía. En este proceso para cumplir con dichas leyes, tiene un papel principal el impulso de la Comisión de Impacto de Género en los Presupuestos (CIGP), en la que participan representantes de todas las Consejerías.

Desde 2013 se han auditado un total de 31 programas y entidades instrumentales a las que se unen en 2018 4 programas presupuestarios más. Todas ellas se desarrollan según el Modelo de Auditoría de presupuesto y género de la Junta de Andalucía, elaborado por la Consejería de Hacienda, Industria y Energía. El objetivo de las APG es evaluar cómo se ha llevado a cabo la integración de género en los presupuestos ejecutados en un periodo determinado y aportar conclusiones y recomendaciones que sirvan para establecer las nuevas líneas de trabajo en presupuesto y género. Los objetivos específicos de las auditorías son:

- 1) evaluar si el programa ha realizado una planificación presupuestaria con perspectiva de género, si es coherente con los mandatos y directrices que le afectan y si ello se refleja en su documentación presupuestaria;
- 2) analizar si la ejecución de las actuaciones financiadas con el crédito asignado al programa presupuestario o entidad instrumental ha incorporado la perspectiva de género y
- 3) observar la senda desarrollada por el centro directivo para implementar la metodología, identificando buenas prácticas, y formular recomendaciones que den un nuevo impulso a la presupuestación con perspectiva de género en la Junta de Andalucía.

Para mayor información sobre la presupuestación con enfoque de género y el propio Modelo de APG, donde se especifica la metodología común de las Auditorías de presupuesto y género de la Junta de Andalucía, se puede consultar la página web:

<https://juntadeandalucia.es/organismos/haciendaindustriayenergia.html>

El presente informe de APG consta de varios apartados. Tras esta introducción, se incluye una sección en la que se concreta el alcance y enfoque de la auditoría. A continuación, el tercer apartado expone las observaciones a los hechos auditados en relación a las preguntas de auditoría. En el cuarto, se presentan las conclusiones y recomendaciones en el ámbito de las cuestiones auditadas. Finalmente, el Informe APG se completa con los anexos de documentación y listados de elementos utilizados en el proceso de esta auditoría para el programa presupuestario auditado.

2. ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

2.1. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO

El programa 51B – Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes depende actualmente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. En el ejercicio 2016, analizado por esta auditoría, el programa estaba gestionado por la Consejería de Fomento y Vivienda, con las siguientes competencias: la movilidad y las infraestructuras viarias y de transportes: carreteras, caminos asociados a estas, vías ciclistas, ferrocarriles, etc., cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía, así como los transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, y puertos y aeropuertos con calificación de interés general del Estado, cuando este no se reserve su gestión directa. También, la ordenación del transporte de mercancías y de personas que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado³.

La gestión del programa 51B– Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes era y sigue siendo responsabilidad de dos centros directivos: la Dirección General de Movilidad y la Dirección General de Infraestructuras de la citada Consejería. En 2016, ambas Direcciones Generales dependían directamente de la Viceconsejería de Fomento y Vivienda, según el Decreto 211/2015⁴. Actualmente, según el Decreto 107/2019⁵, estas direcciones generales dependen de la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio, dependiente a su vez de Viceconsejería.

En 2016 correspondían a la Dirección General de Movilidad, **la planificación, gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad** en la Comunidad Autónoma Andaluza. Entre las competencias para esta Dirección General que recoge el Decreto 211/2015, cabe destacar la elaboración de normas y la redacción de estudios y planes que permitan definir la política de transporte a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todos ellos con criterios de sostenibilidad y accesibilidad; el impulso y la planificación del uso de la bicicleta; la dinamización, desarrollo y coordinación de las actividades del Observatorio andaluz de la movilidad sostenible y la logística; las funciones atribuidas a la Comunidad Autónoma en materia de puertos y aeropuertos; la evaluación y seguimiento de las actividades de su competencia asignadas a la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía; los convenios de colaboración, cooperación y conciertos referentes a la actividad de la Consejería dentro de su ámbito de competencia y la tramitación, adjudicación, modificación y extinción de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos.

Por otra parte, la Dirección General de Infraestructuras es la encargada de **la planificación, gestión y desarrollo de las competencias en materia de carreteras y demás infraestructuras viarias**. Según el citado Decreto 211/2015, entre sus competencias destacan la elaboración de planes y programas de carreteras y otras infraestructuras viarias de la Comunidad Autónoma, en el marco de la planificación general de infraestructuras que establezca la Consejería, así como su desarrollo y seguimiento; la elaboración de estudios y normas sobre proyección, construcción, conservación y explotación en materia de carreteras y otras infraestructuras viarias; la elaboración de informes sectoriales a planes, estudios y proyectos que afecten al dominio público viario, así como el informe de los estudios, planes y proyectos en materia de carreteras que

³Memoria del programa 51B del Proyecto del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2016.

⁴Decreto 211/2015, de 14 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y Vivienda.

⁵Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

afecten a la Comunidad Autónoma. También, la programación anual de inversiones, estudios, proyectos y obras de carreteras y otras infraestructuras viarias; la construcción, conservación y explotación de las carreteras y otras infraestructuras viarias competencia de la Comunidad Autónoma, así como el desarrollo de la planificación de las infraestructuras relacionadas con el uso de la bicicleta. Así como, la propuesta, ejecución y seguimiento de los convenios de colaboración, cooperación y conciertos referentes a la actividad de la Consejería, dentro de su ámbito de competencia. Y finalmente, la evaluación y seguimiento de las actividades de su competencia, encomendadas a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.

Por su impacto, capacidad transformadora y relevancia funcional, el programa 51B – Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, está clasificado con el rango alto (G) en la Escala G+.

Las competencias del programa 51B son relevantes desde el punto de vista de género, ya que deben tenerse en cuenta las **diferentes necesidades de hombres y mujeres en la planificación de la movilidad sostenible** y el **desarrollo de una red de infraestructuras de transporte que favorezca la cohesión interna** y externa de la Comunidad Autónoma, contribuyendo de esta manera al **desarrollo social y económico de manera que tenga en cuenta también el principio de igualdad de género**.

A continuación se muestra un cuadro donde se recoge el crédito inicial, el crédito definitivo y las obligaciones reconocidas del programa durante el ejercicio auditado.

INFORMACIÓN PRESUPUESTARIA DEL PROGRAMA	
(euros)	2016
CRÉDITO INICIAL	472.893.571,00 €
CRÉDITO DEFINITIVO	496.316.744,47 €
OBLIGACIONES RECONOCIDAS	387.526.759,21 €

Fuente: Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía

Se observa que el crédito inicial del programa 51B en 2016 alcanza 472.893.571,00€, que supone un 62,6% del crédito inicial de la Consejería de Fomento y Vivienda, que en ese año fue de 755.882.430€, siendo este, a su vez, un 2,4% del total del Presupuesto de la Junta de Andalucía en 2016.

2.2. CRITERIOS ESPECÍFICOS

Para la redacción del presente Informe de auditoría se aplican los siguientes criterios:

A_ Los criterios legislativos de carácter general y comunes a todos los programas presupuestarios, que se pueden consultar en el Modelo de Auditoría de presupuesto y genero 2018:

- Normas de elaboración del presupuesto 2016.
- Documentación presupuestaria.
- Informes de progreso del programa presupuestario y documentación adicional remitida por el programa.

B_ Como artículos de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, relevantes para el programa presupuestario destacan:

- Artículo 6. Evaluación de impacto de género.
- Artículo 7. Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres.
- Artículo 8. Enfoque de género en el presupuesto.
- Artículo 9 bis. Capacitación del personal al servicio de las Administraciones públicas.
- Artículo 10. Estadísticas e investigaciones con perspectiva de género.
- Artículo 11. Representación equilibrada en los órganos directivos y colegiados.
- Artículo 11 bis. Órganos directivos o colegiados y denominación de los colegios profesionales de Andalucía y corporaciones de derecho público.
- Artículo 31.2. Formación del personal del sector público andaluz sobre igualdad y violencia de género.
- Artículo 55. Fomento de las asociaciones de mujeres.
- Artículo 56. Participación en ámbitos sociales, políticos y económicos.
- Artículo 65. Igualdad de trato en el acceso al uso de bienes y servicios y su suministro.
- Disposición Transitoria única. Los presupuestos de la Junta de Andalucía consignarán las previsiones económicas necesarias para el desarrollo de la presente Ley.

Además, por las competencias específicas del programa, le son de aplicación especialmente al **artículo 5**, sobre transversalidad de género en la elaboración normativa.

También los **artículos 12 y 13** relacionados con la contratación pública, así como ayudas y subvenciones.

El **artículo 22**, sobre igualdad de oportunidades en el acceso al empleo, especialmente el punto 2, relacionado con la superación de situaciones de **segregación profesional**, tanto vertical como horizontal y, también, las que supongan desigualdades retributivas.

El **artículo 24**, sobre incentivos a la contratación de mujeres, atendiendo con carácter prioritario a aquellos **sectores y categorías laborales** en los que se encuentren subrepresentadas.

Por otra parte, el **artículo 37**, sobre Organización de espacios, horarios y creación de servicios, especialmente los apartados 1, 3 y 4 relacionados con los **desplazamientos y tiempos de acceso**, con la **creación de infraestructuras** y servicios para facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia, y la elaboración de estudios.

Y el **artículo 50**, sobre planeamiento urbanístico vivienda y transporte, es el artículo más importante para este programa presupuestario ya que articula los mandatos vinculados a las competencias más importantes que desarrolla. Más allá de los apartados 1 y 3 relativos a la vivienda, el apartado 2, afecta a la planificación de la movilidad, en tanto que manda incorporar la perspectiva de género a la definición y ejecución de los **planeamientos urbanísticos**, y también en el diseño de ciudades y las políticas urbanas.

Especialmente relevantes son los **apartados 4 y 5 de este artículo 50**, orientados a las políticas públicas de movilidad y a la investigación relacionada con la movilidad y el transporte. Estos dos apartados, de nueva inclusión en la modificación operada por la Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía incluye mandatos directamente vinculantes sobre los ámbitos en que opera el programa 51B y que **condiciona la planificación futura del programa**.

También el **artículo 51**, sobre la incorporación de la perspectiva de género en las nuevas tecnologías, y el **artículo 52**, dirigido a las mujeres del medio rural y pesquero, ambos en el marco competencial del programa.

Relacionados con las actividades de comunicación, los **artículos 9 y 57**, sobre lenguaje no sexista e imagen pública, e imagen de la mujer y del hombre, respectivamente.

C_El documento de orientaciones estratégicas (DOE.G+)

Elaborado en 2009 por la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, que recogía los compromisos del programa con la igualdad de género a través del presupuesto.

D_La legislación y documentación específica del programa presupuestario auditado:

- Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible de 2014.
- Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020.
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. PISTA 2020.
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006). POTA.
- Plan de Movilidad Sostenible del Área de Almería (Acuerdo de formulación, pliego de cláusulas administrativas particulares y pliego de prescripciones técnicas particulares).
- Plan de Movilidad Sostenible del Área de Córdoba (Acuerdo de formulación, pliego de cláusulas administrativas particulares, pliego de prescripciones técnicas particulares, PMS del Córdoba – versión para evaluación ambiental-).
- Plan de Movilidad Sostenible del Área de Granada 2012-2016 (Acuerdo de formulación, pliego de cláusulas administrativas particulares, pliego de prescripciones técnicas particulares, avance de datos del Plan).
- Plan de Movilidad Sostenible del Área de Granada 2019-2020 (Pliego de cláusulas administrativas particulares y pliego de prescripciones técnicas particulares).
- Plan de Movilidad Sostenible del Área de Sevilla (Resolución por la que se anuncia la contratación, pliego de cláusulas administrativas particulares, pliego de prescripciones técnicas particulares y resolución de desistimiento).
- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030.
- Decreto 132/2014, de 16 de septiembre, por el que se crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.
- Decreto 211/2015, de 14 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y Vivienda.
- Con posterioridad, Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

2.3. METODOLOGÍA

El examen practicado en esta auditoría se separa, con carácter excepcional, del modelo de auditoría vigente. Han sido incluidos en este análisis los montantes de las transferencias, de diversa naturaleza, realizadas por el programa a la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía, Agencia Pública de Puertos de Andalucía y Consorcios de Transporte Metropolitano, para la planificación y/o desarrollo de las actuaciones contenidas en el Informe de progreso, considerándose que forman parte indisociable de las mismas, y que, de otra forma, siguiendo el modelo de auditoría de género, se hubieran analizado en las auditorías practicadas, individualmente, a estas entidades instrumentales.

Así, pese a ello, tras el análisis de la documentación presupuestaria⁶ de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de 2016, y de su correspondiente ejecución, no se han podido separar la parte de las actuaciones planificadas y ejecutadas por ambas entidades, de las que llevo a cabo el programa 51B directamente, existiendo una imposibilidad técnica de identificar la parte de las actuaciones presentes en el Informe de progreso en las que participan estas entidades.

Los principales métodos de análisis de esta auditoría han sido: la cumplimentación del cuestionario “Agenda de Auditoría” por parte de los centros directivos, que una vez elaborado, se convierte en el denominado Informe de progreso, y la celebración de una reunión técnica con fines aclaratorios y de complementación.

El programa 51B presentó el 14 de junio de 2018 dos Informes de progreso (fechados de 28 de mayo), uno de la Dirección General de Movilidad (elaborado por el Gabinete de Planificación del Transporte del Servicio de Planificación y Explotación) y otro de la Dirección General de Infraestructuras (elaborado por el A.T. Estudios y Proyectos).

El 12 de septiembre de 2018 se celebra la reunión técnica, en la que se solicita la remisión de un nuevo Informe de progreso único, que integre toda la información del programa. En respuesta a esta solicitud, el 26 de noviembre se presenta un nuevo Informe de progreso, con los siguientes anexos:

- Indicadores desagregados por sexo. Presupuesto 2016 - Consejería de Fomento y Vivienda.
- Conclusiones del Informe de la Universidad Politécnica de Madrid y la Cátedra Eduardo Barreiros, sobre diferencias respecto a la accidentalidad, gravedad de lesiones, tipos de accidentes y comportamiento entre mujeres y hombres (Informe elaborado en agosto de 2017).
- Indicadores de personas conductoras, según sexo y edad. Año 2017. Dirección General de Tráfico.
- Indicadores de la Bicicleta.
- Extracto de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares de un Proyecto de Seguridad Vial de la Dirección General de Infraestructuras.
- Ejecución del presupuesto 2016 (Cuenta General). Programa 51B.

Todo ello es objeto de estudio y análisis por parte del equipo auditor, estando en comunicación, durante el proceso, con los centros directivos que han elaborado el Informe de progreso, así como con el Jefe de Servicio de Presupuestos y Gestión Económica y Coordinador de Ingresos de la Secretaría General Técnica, mediante correo electrónico.

Posteriormente se elabora un borrador de informe de APG, que se envía con fecha 13 de mayo de 2020 a los centros directivos responsables del programa presupuestario auditado, para abrir un periodo de alegaciones. El programa presupuestario 51B - Movilidad, Infraestructuras Viarias y de Transportes de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en concreto, la Dirección General de Infraestructuras remitió los días 3 y 4 de junio de 2020 tres correos electrónicos formulando alegaciones sobre el análisis practicado en relación con el programa. Las alegaciones son todas tenidas en cuenta, pudiendo ser aceptadas o no por la Dirección General de Presupuestos, que se manifiesta de manera motivada sobre cada una de ellas.

⁶ PEC, PAIF y Memorias de previsión y liquidación.

Por último, en el mes de julio se redacta un informe final en el que se da respuesta a las alegaciones, y que será presentado ante el organismo impulsor del proceso de auditorías de presupuesto y género, la Comisión de Impacto de Género en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

2.4. EXISTENCIA DE LIMITACIONES AL ALCANCE

Se producen las siguientes limitaciones al alcance en la elaboración del Informe de Auditoría de presupuesto y género del programa 51B:

1. No se ha aportado prueba documental en la fase inicial o en el periodo de alegaciones, ni se ha encontrado por otros medios, que permita valorar la incorporación del enfoque de género en determinadas actuaciones computadas, entre otras, en el Informe de progreso: Infraestructuras Ferroviarias-Tranviarias, Infraestructuras de autobuses, Fomento del transporte público, Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras para la movilidad sostenible, Discos tacógrafos y básculas y Taxi a demanda.

La actuación Difusión y dietas del proyecto *Life Soundless* se encontraba en la misma situación en la fase inicial, pero en el período habilitado para alegaciones se ha presentado información adicional, que ha sido analizada, sin que haya supuesto un cambio en la valoración de la actuación, manteniéndose como no ejecutada con enfoque de género.

2. El Informe de progreso omite actividades identificadas en la documentación presupuestaria, de las que tampoco se aporta la necesaria evidencia documental que posibilite su evaluación desde el punto de vista de género. En primer lugar, en la Ficha de programa figuran las actuaciones dedicadas a transferencias a empresas privadas en materia de transporte aéreo y a asociaciones, colegios profesionales y otras entidades. En segundo lugar, se encuentran otras actuaciones presentes en el apartado Recursos-resultados del Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016: estudios de transporte no motorizado, encuestas relacionadas con el transporte público metropolitano y las actuaciones del Observatorio andaluz de la movilidad, sostenible y la logística.

3. OBSERVACIONES

En este apartado se examina la información contenida en el Informe de progreso y se valora cómo se ha sido integrada la perspectiva de género en la planificación y ejecución presupuestaria del programa, durante el periodo auditado, además de, las metodologías utilizadas para tal fin.

3.1. ELABORACIÓN DEL PRESUPUESTO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO 2016

En primer lugar, se analiza cómo se ha comportado el centro directivo realizando la integración de género en la elaboración presupuestaria; todo ello, teniendo en cuenta el grado de conocimiento de la realidad sobre la que actúa, los objetivos, las actuaciones y los indicadores de género; así como, el grado de incardinación de la perspectiva de género en la documentación presupuestaria.

3.1.1. Diagnósticos de género

El primer paso para elaborar una planificación presupuestaria adaptada a las necesidades específicas de la población y que permita orientar los resultados a la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres, debe basarse en un adecuado conocimiento de la realidad de género, es decir, de las desigualdades que afectan a mujeres y hombres, por razón de sexo, en el ámbito del programa presupuestario.

Del Informe de progreso ([Pista 1](#)) se desprende que el personal gestor de los centros directivos no dispone, en general, de diagnósticos para la Comunidad autónoma andaluza que identifiquen las desigualdades de género, tanto en el ámbito de la movilidad, como en el de las infraestructuras. Esto es consecuencia de la falta de un enfoque de género que permita conocer las diferentes necesidades y conductas de mujeres y hombres en los análisis realizados por los propios centros directivos y en los estudios externos consultados.

Como ejemplos de análisis propios carentes de género, se pueden mencionar los realizados para el Plan PISTA 2020 ([Pista 2](#)) o para el Plan Andaluz de la Bicicleta ([Pista 3](#)), en cuyo contenido no figura diagnóstico alguno referente a género, a pesar de que en la documentación presupuestaria ([Pista 4](#)) figuran como actuaciones la realización de determinados estudios, encuestas o estadísticas con enfoque de género. De igual modo, el *Barómetro anual de la bicicleta de 2015*⁷ de la Dirección General de Tráfico, mencionado en el Informe de progreso, es un ejemplo de estudio externo, a disposición del programa, que si bien aporta datos para España, no proporciona información desagregada por sexo para Andalucía ([Pista 5](#)).

En la información suministrada por los centros directivos que gestionan el programa 51B no se refleja que hayan tenido en consideración el estudio realizado, en 2010, por la Dirección General de Transportes (en el marco del Fondo G+ de la Consejería de Hacienda y Administración Pública), bajo la denominación *Definición de los patrones de movilidad en el transporte público bajo la perspectiva de género: obtención de factores de impacto de género en la movilidad en el transporte público*⁸. Tampoco la *Encuesta Social 2011: Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía*⁹, realizada por el IECA, donde se muestran brechas de género en este ámbito de actuación relevante.

⁷Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Publica, S.L. (2015). Barómetro anual de la Bicicleta. www.ciudadesporlabicicleta.org

⁸Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Vivienda (2010). *Definición de los patrones de movilidad en el transporte público bajo la perspectiva de género: obtención de factores de impacto de género en la movilidad en el transporte público*. Junta de Andalucía.

⁹Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2013). *Encuesta Social 2011: Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía*. Junta de Andalucía.

El programa presupuestario sí ha tenido acceso a determinadas estadísticas desagregadas por sexo (Pista 6), que por sí mismas no constituyen un diagnóstico de género, como es el número de personas conductoras, personas heridas y fallecidas en accidentes de tráfico, personas ocupadas en el sector de la construcción, o personas usuarias del transporte público, dato este último aportado como indicador presupuestario en la Ficha de programa (Pista 7). Otros estudios también utilizados son el ya mencionado *Barómetro anual de la Bicicleta de 2015*, el informe *Mujeres conductoras en España*¹⁰ o la *Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla relativa a 2011*¹¹, que aportan información a distinta escala, estatal y local, aunque puede no ser coincidente con las circunstancias específicas de la Comunidad autónoma andaluza.

En la documentación presupuestaria, como la Memoria y el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto de 2016 (Pista 8), tampoco figuran diagnósticos de género del programa, a pesar de ser uno de los mandatos de la Instrucción de 8 de septiembre de 2015, de la Dirección General de Presupuestos por la que se establecen los procedimientos de grabación del Anteproyecto de Presupuesto de la Junta de Andalucía para 2016 en el sistema GIRO, y de envío de la documentación relativa a la Memoria, Informe económico financiero y el Informe de evaluación de impacto de Género.

3.1.2. Objetivos

En este apartado se analizan los objetivos del programa en el Presupuesto 2016. El examen se centra en la identificación de la existencia de objetivos de género y se analiza, en su caso, la calidad de los mismos; ya sea por el cumplimiento de los mandatos establecidos en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, por su coherencia con la planificación sectorial, o por su formulación y presencia en los diferentes textos que integran la documentación presupuestaria.

El programa 51B incluyó en su Ficha de programa para el Presupuesto de 2016 (Pista 9) cinco objetivos presupuestarios; estando los dos primeros relacionados con el área de movilidad (movilidad sostenible e intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios); y los siguientes con las infraestructuras (red autonómica de carreteras, calidad y seguridad vial y ejecución de vías ciclistas). Ninguno de estos objetivos planificados para ese ejercicio incluyeron la perspectiva de género.

La exposición de los objetivos en la Memoria tampoco tenía enfoque de género (Pista 10), ni el apartado correspondiente a Infraestructuras y servicios de transporte del Informe económico financiero (Pista 11) hacía ninguna referencia a objetivos que ayuden a paliar las desigualdades entre mujeres y hombres o contribuyan a lograr la igualdad de género.

El único documento presupuestario que recoge objetivos de género es el apartado Recursos-Resultados del Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016 (Pista 12), en el que figuran dos objetivos: 'Garantizar la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres', y 'Promover un cambio cultural en materia de género para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres'. La incorporación de estos objetivos de género es un avance respecto a la ausencia observada en la Ficha de programa pero, a juicio de la auditoría, tienen un carácter demasiado general, por varias razones. En ellos no se especifica el resultado preciso que se quiere alcanzar, no se hace referencia al horizonte temporal del ejercicio, no responden a un diagnóstico previo, ni a la planificación sectorial; además de no atender a los

¹⁰Aparicio, F., Arenas, B, Mira, J.M., Páez, J. y Furones, A. (2017). *Mujeres conductoras en España. Implicación en accidentes de tráfico y comparación con los conductores varones*. Madrid: F.G.U.P.M., Sección de Publicaciones, E.T.S. Ingenieros Industriales.

¹¹Calvo, M, García, J.A., Hernández, V., Marqués, R. y del Moral, L. (2012). *Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, 2011*. Sevilla: Universidad de Sevilla. bicicletas.us.es/Sevilla2011.pdf

artículos concretos de la Ley 12/2007 que afectan a las competencias del programa. Aún así, la incorporación de esta información responde a la Instrucción de 8 de septiembre de 2015 de la Dirección General de Presupuestos, por la que se establecen los procedimientos para la grabación del Anteproyecto del Presupuesto de la Junta de Andalucía para 2016 (Anexo 3).

A partir del presupuesto 2017 y como hecho posterior a esta auditoría, se producen avances respecto a la planificación con enfoque de género, presentando dos objetivos de género en la documentación presupuestaria. El primer objetivo consiste en el 'desarrollo de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible y el fomento de la igualdad a través de las infraestructuras del transporte', asociado al área de movilidad y presente en la Ficha de programa y en la Memoria (Pista 13). El segundo, incluido en el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto (Pista 14), se dirige al 'fomento del uso del transporte público, tanto en áreas metropolitanas como en la red de transporte urbano, favoreciendo así la consecución de la igualdad entre mujeres y hombres, además de satisfacer las demandas desde la perspectiva de género y posibilitar que los servicios potenciales encuentren un nuevo sistema de movilidad más atractivo desde dicha perspectiva'. A pesar del avance que supone la extensión de los objetivos a la Ficha de programa y la Memoria, su calidad es débil por los mismos motivos: el carácter general y poco concreto de su definición.

El ejercicio 2018 supone una continuación en el avance de la definición de objetivos de género, ya que a pesar de que en la Ficha de programa no figura ningún objetivo específico de igualdad entre mujeres y hombres, se mantiene la inclusión de un objetivo de género en el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto (Pista 15). Este objetivo mejora en calidad respecto a los anteriores, al cuantificar lo que se busca conseguir, si bien el diagnóstico en el que se sustenta no resulta coherente con lo planificado. El objetivo está destinado a 'mejorar la demanda de transporte público colectivo y transporte no motorizado (...) aumentando en un punto porcentual la participación de las mujeres en la movilidad pública mediante las acciones de fomento del transporte público colectivo urbano y acciones de publicidad orientadas a ellas'. Además, el objetivo también encuentra reflejo en la Memoria (Pista 16). Asimismo, en el Informe económico financiero (Pista 17) se hace por primera vez una mención a la contribución del programa en materia de infraestructuras al desarrollo de la igualdad de género en Andalucía aunque sin concretar objetivo alguno.

En 2019 y 2020 los objetivos de género se vuelven a circunscribir principalmente a los Informes de evaluación de impacto de género del Presupuesto (Pista 18), donde figura como objetivo estratégico 'Mejorar el sistema de transporte y comunicaciones, con criterios de sostenibilidad, bienestar y equidad social con perspectiva de género', observándose, por tanto, otra mejora en la planificación presupuestaria de dichos presupuestos. Además, se planifican dos objetivos operativos, de los cuales solamente uno se define con este enfoque, el 'Desarrollo de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible con perspectiva de género', siendo el otro la 'Ejecución de vías ciclistas en el marco del Plan Andaluz de la Bicicleta'. Sigue siendo, por tanto, mejorable la calidad en la definición, aunque ya se observa que se pretende incentivar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, analizar la representación por sexo de las personas usuarias de los transportes públicos e incluir el enfoque de género en los planes de transporte, en la descripción del objetivo. Así mismo, se observa que queda pendiente incorporar los mandatos del artículo 50 directamente relacionados con las competencias del programa 51B, adecuándose a la reforma de la Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

En conclusión, se observan, por tanto, avances en la integración de género en la planificación presupuestaria en los ámbitos competenciales del programa, si bien no alcanza a toda la documentación presupuestaria y a la calidad de los objetivos presupuestarios, que sigue siendo mejorable.

3.1.3. Actuaciones

A continuación se analizan, atendiendo a la información suministrada para la auditoría, las actuaciones realizadas en 2016 con los créditos asignados por los centros directivos. Estas se examinan en tres planos: la pertinencia presupuestaria (auditables o no auditables), la pertinencia de género (afectan o no a personas) y su relevancia de género, clasificándolas en cuatro niveles de baja a muy alta¹². También se toman en consideración las desglosadas en la documentación presupuestaria así como las desaparecidas.

El examen se extiende, con carácter excepcional, a aquellas actividades de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y los Consorcios de Transporte Metropolitano, que se entremezclan o forman parte indisoluble de las actuaciones señaladas por el programa en su informe de progreso. Se trata de actuaciones financiadas con diferentes recursos entre los que figuran transferencias de distinta naturaleza realizadas por el programa a los citados entes instrumentales. Por tanto, en este informe se incluyen las cantidades correspondientes a las transferencias de financiación que, de otro modo y siguiendo el criterio habitual, se analizarían en el marco de las auditorías practicadas, en su caso, a las entidades destinatarias. Sin embargo, el resultado del análisis practicado a la documentación presupuestaria¹³ de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de 2016, no ha permitido identificar los montantes correspondientes a las actuaciones diseñadas y liquidadas por las agencias, dentro de las actuaciones del Informe de progreso.

Según la información del Informe de progreso la cuantía inicial para las actuaciones es 441.392.884,00€ ([Pista 19](#)). A esta cantidad, la auditoría añade la correspondiente al Capítulo 1 del programa, 31.600.687€ ([Pista 20](#)), por lo que el crédito inicial total asciende a 472.993.571,00€, superando en 100.000€ la cuantía oficial, 472.893.571€ ([Pista 20](#)).

La auditoría ha observado que existen discrepancias entre los siguientes datos del Informe de Progreso: la cuantía de “Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras para la movilidad sostenible”, difiere entre la consignada en el cuadro resumen, pág. 9 del Informe de progreso, y la ficha de la actuación de la pág. 15; además, mientras en el cuadro resumen de la página 10 aparece una actuación denominada “Asociación de la carretera”, no existe ficha descriptiva de la misma y, en sentido contrario, mientras existe la ficha n.º 6 para la actuación “Plan Andaluz de la Bicicleta”, pág. 17, esta actuación no tiene reflejo en los mencionados cuadros resumen. Además, en “Intereses de demora”, mientras el crédito consignado en el IP asciende a 1.321.000, se ha podido comprobar que la cantidad correcta es 1.985.543, lo que supondría elevar hasta 473.658.114 el presupuesto inicial del programa, provocando una incoherencia respecto a la cantidad oficial. Durante el período de alegaciones establecido en el proceso de auditoría los centros directivos no han presentado información para aclarar las discrepancias anteriores.

De las actuaciones del programa, la auditoría considera que no deben ser analizadas en este marco la relativa a **Capítulo 1** y la relacionada con los **Intereses de demora**.

¹²Criterios que miden el grado de relevancia de la actuación: 1) Relevancia presupuestaria de la actuación dentro del programa; 2) Capacidad de impacto de la actuación según la población estimada a la que afecta; 3) Marco de igualdad de género (que vincula la actuación con artículos específicos de la normativa de igualdad); 4) Margen competencial o capacidad de decisión del centro directivo en función de las competencias que posee; y 5) Relevancia funcional, según afecta a las dimensiones de la igualdad de género (dimensión individual, cultural, de recursos e institucional).

¹³ PEC, PAIF y Memorias de previsión y liquidación.

Las diecisiete actuaciones restantes se consideran **auditables y pertinentes a género**, correspondiendo doce al área de movilidad y cinco a la de infraestructuras. El crédito inicial de estas actuaciones según el Informe de progreso asciende a 440.071.884,00€ (Pista 21)¹⁴.

Respecto a su relevancia de género, dos actuaciones tienen relevancia máxima, trece relevancia alta, una relevancia media y otra baja. En general, la alta calificación de las actuaciones se debe, en primer lugar, a que cuentan con mandatos específicos a los que deben atender en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. En segundo lugar, a que tienen capacidad para introducir el enfoque de género a través de acciones concretas, como es, por ejemplo, la consideración de criterios de género en las contrataciones que desarrolla el programa. En tercer lugar, en la mayoría de las actuaciones, es el programa el que decide y/o ejecuta la actuación, por lo que tiene la capacidad de integrar la perspectiva de género, tanto en su planificación como en su ejecución. Y, en último lugar, estas actuaciones constituyen vehículos para vencer resistencias culturales de género, en forma de estereotipos de género, todavía existentes en el ámbito de la construcción de infraestructuras.

También influye en la clasificación el montante de la actuación. Las tres actividades que cuentan con mayor peso presupuestario en el conjunto del programa son: **Infraestructuras ferroviarias-tranviarias** (44,95%), **Actuaciones de conservación y seguridad vial** (20,14%) y **Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, variantes de población, acondicionamientos** (13,89%).

Las actuaciones construcción de **Infraestructuras ferroviarias-tranviarias** y elaboración de la **Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (LAMS)** son las dos actuaciones con máxima relevancia de género. En ambas, su peso presupuestario incide en esta calificación, si bien de manera distinta. En el caso de la primera, el crédito asciende a 212.571.859,00€, siendo la que tiene el montante de crédito más alto de todas las actuaciones del programa. Y, la segunda actuación, de forma contrapuesta, se realiza con medios propios del programa, es decir, con cargo a Capítulo 1, lo que constituye un ejemplo de actuación en la que la incorporación del enfoque de género es totalmente pertinente y se puede conseguir sin coste adicional para la política pública. Además, en la valoración de la relevancia de la segunda actuación también contribuye que se trata del desarrollo de una planificación sectorial en la que es fundamental incorporar el enfoque de género, ya que de ella emanan posteriormente proyectos y actuaciones con enfoque de género.

Entre las trece actuaciones con alta relevancia de género destaca la redacción del **Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020** (crédito inicial de 100.000€), actuación que contribuye también a la planificación sectorial, pero cuya población beneficiaria es menor que en el caso de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.

También destacan las cuatro actuaciones de contratación de redacción de los **Planes de Transporte Metropolitanos de las Áreas de Córdoba, Almería, Granada y Sevilla**, por su doble vertiente, ya que los planes finales que el programa reciba de las empresas adjudicatarias se consideran planificación sectorial y además, porque permiten introducir el enfoque de género en la contratación de los planes, contribuyendo a un cambio cultural en un sector altamente masculinizado. Este criterio de contratación es el que influye principalmente en la relevancia de las actuaciones **Infraestructuras de autobuses, Discos tacógrafos y básculas, Taxi a demanda, Actuaciones de carriles bici, Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, etc.** y **Actuaciones de conservación y seguridad vial**.

El **Fomento del transporte público por carreteras** también permite introducir criterios concretos de género en los procedimientos administrativos de gestión del gasto que utiliza, específicamente en los encargos

¹⁴ El número de actuaciones y la cuantía no ha variado tras el período de alegaciones.

y subvenciones. Finalmente, la actuación denominada **Difusión y dietas del proyecto *Life Soundless*** cuenta con una alta relevancia por su potencial contribución a un cambio cultural en el sector, pero esta vez a través de las imágenes y el lenguaje o de la composición de los equipos de investigación o ponentes en congresos.

La auditoría, tras el análisis de la actividad **Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras de movilidad sostenible**, considera que tiene relevancia de género media debido a que se considera que el alcance sobre la población beneficiaria es más bajo que el propuesto por el programa, y que el procedimiento presupuestario de gasto que se ha utilizado ha sido la transferencia de financiación, tal como figura en la información recogida en su ficha de actuación correspondiente del Anexo I.

Finalmente, a falta de mayor información sobre la actuación **Asociación de la carretera**, que figura en el cuadro resumen de actuaciones del Informe de progreso, pero no cuenta con ficha de actuación propia ([Pista 22](#)), la auditoría valora que tiene una relevancia de género baja, principalmente debido a su mínimo porcentaje de crédito inicial, respecto al total del programa. En el periodo de alegaciones, el programa no ha aportado información complementaria que haya permitido una mejor evaluación de esta actuación.

A la vista de la información anterior, el programa **no ha diseñado actuaciones específicas destinadas a paliar las desigualdades de género**, dentro de su marco competencial.

Sin embargo, de las diecisiete actuaciones pertinentes para la igualdad entre mujeres y hombres, nueve **se planificaron incluyendo parcialmente este enfoque**. Estas son: la elaboración de la **Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (LAMS)** y del **Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020**, ya que consideraron que debían integrar mandatos de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía y de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, respectivamente. También, las dedicadas a **Actuaciones de carriles bici, Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, etc. y Actuaciones de conservación y seguridad vial**, al incorporar en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos realizados criterios para el fomento de la igualdad de género.

Como prueba documental ejemplo de la incorporación de género en el clausulado, la Dirección General de Infraestructuras ha remitido en el periodo de alegaciones el “Pliego de cláusulas administrativas particulares para la contratación de obras no sujeta a regulación armonizada por el procedimiento abierto 2016/000149 (5-CO-1858-00-00-ON) para la construcción de vías ciclistas en la ciudad de Córdoba, en el cinturón del casco histórico y Avenida del Brillante”. Esta alegación ha sido aceptada por el equipo auditor, si bien no cambia la valoración que ya recogía este aspecto. El órgano directivo también ha informado sobre la presencia de mujeres en las comisiones de valoración de los contratos, aunque sin aportar prueba documental y la concreción del año en el que este hecho se produce, por lo que la alegación no ha podido ser aceptada.

Y, por último, a juicio de la auditoría, las **cuatro actuaciones dirigidas a la elaboración de los Planes de Transporte Metropolitanos** de las áreas de Córdoba, Almería, Granada y Sevilla, también se planificaron con enfoque de género porque, los acuerdos de Consejo de Gobierno por los que se formulan dichos planes (a excepción del caso de Sevilla, al que no se ha podido acceder y que no se ha aportado en periodo de alegaciones) indican la inclusión del objetivo de la igualdad de género en el desarrollo de todas sus actuaciones, a tener en cuenta de forma efectiva, contribuyendo a fomentar la igualdad de oportunidades. Los pliegos de cláusulas administrativas particulares también contemplan criterios de género para el desempate en caso de dos proposiciones igualadas ([Pista 23](#)). Y, en el caso de las áreas de Granada y Sevilla, los pliegos de prescripciones técnicas particulares también indican que la propuesta del plan debe integrar la perspectiva de

género en los objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito definido (Pista 24). Todo ello difiere de la información contenida en sus fichas correspondientes del Informe de progreso, en las que se indica la improcedencia del enfoque de género para las mismas (Pista 25).

El programa presupuestario 51B indica en su Informe de progreso (Pista 26) que las actividades relacionadas con la construcción de metros y tranvías, los sistemas de explotación y las actuaciones en marquesinas han incorporado criterios para el fomento de la igualdad de género en el clausulado de los pliegos de contratación, si bien en las fichas de las actuaciones correspondientes se informa de que no se ha integrado la perspectiva de género en su planificación. Además, no se ha aportado prueba documental ni en la fase inicial ni en el período de alegaciones, ni tampoco se ha podido constatar este hecho por parte de la auditoría. Por estos motivos, se considera que no han incorporado el enfoque de género en la planificación.

Por otra parte, una vez analizada la información aportada durante el período de alegaciones respecto a la actuación Difusión y dietas del proyecto *Life Soundless*, se confirma que la actuación no se diseñó con enfoque de género. En concreto, respecto a la participación de mujeres en jornadas, congresos y stands, la información relativa a 2016 no es concluyente sobre la existencia de un objetivo específico de paridad de hombres y mujeres, por lo que la alegación a este respecto no ha sido aceptada. La información sobre la composición paritaria del equipo investigador no se ha acompañado de prueba documental que corresponda al año auditado, y en el mismo caso de falta prueba documental se encuentra la alegación relativa a la asistencia de mujeres y hombres a las jornadas organizadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio sobre el proyecto, por lo que ninguna de las dos han podido ser aceptadas. En lo relativo al uso de un lenguaje inclusivo, las pruebas presentadas se refieren a años posteriores al analizado y no siempre se utiliza un lenguaje inclusivo de manera efectiva, por lo que la alegación tampoco ha prosperado. Si se ha aceptado la alegación relativa a la presencia de mujeres y hombres en las imágenes del proyecto, si bien la importancia de este hecho es escasa para modificar la valoración del enfoque de género en la planificación en su conjunto.

A continuación se muestra el cuadro de Coherencia de la información presupuestaria: en la columna Presupuesto Inicial 2016, se consignan las cantidades facilitadas por el programa para la auditoría, excepto en la actuación correspondiente al Capítulo 1 que ha sido añadida por el equipo auditor. Por su parte, la columna Grado de relevancia refleja la valoración que lleva a cabo el citado equipo atendiendo a esa información.

Programa 51B –Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes			
COHERENCIA DE LA INFORMACIÓN PRESUPUESTARIA			
Presupuesto 2016	Datos presentados por los Centros Directivos (Fuente: Informe de Progreso)	Datos de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía	
Presupuesto inicial	472.993.571,00 €	472.893.571,00 €	
ACTUACIONES PRESUPUESTADAS 2016			
Nº Actuación	Denominación Actuación	Ppto. Inicial 2016 Centro Directivo (1)	Grado de relevancia (2)
1	Capítulo I	31.600.687,00	-
2	Intereses de demora	1.321.000,00	-
3	Infraestructuras ferroviarias-tranviarias	212.571.859,00	4
4	Infraestructuras autobuses	3.250.000,00	3
5	Fomento del transporte público	23.123.836,00	3
6	Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras de movilidad sostenible	22.511.362,00	2
7	Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (LAMS)	N/A	4
8	Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020	100.000,00	3
9	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan Movilidad Sostenible	100.000,00	3
10	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería. Plan Movilidad Sostenible	100.000,00	3
11	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan Movilidad Sostenible	120.000,00	3
12	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan Movilidad Sostenible	180.000,00	3
13	Discos tacógrafos y básculas	714.459,00	3
14	Taxi a demanda	478.453,00	3
15	Actuaciones de carriles bici	15.872.123,00	3
16	Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, variantes de población, acondicionamientos, etc.	65.695.835,00	3
17	Actuaciones de conservación y seguridad vial	95.244.882,00	3
18	Difusión y dietas del proyecto Life Soundless	7.075,00	3
19	Asociación de la carretera	2.000,00	1
TOTALES		472.993.571,00	

(1) N/A: No aplica. Actuación en cuyo desarrollo no utiliza crédito más allá de Capítulo 1 (salvo programas estratégicos) o bien se ha financiado con cargo a fondos de otra entidad o programa.
N/C: No consta. El personal gestor del programa no aporta la información.
(2) 1 relevancia baja y 4 relevancia máxima. N/P: actuación no pertinente. Valoración realizada por el equipo auditor. “-” : Gasto no auditable en el contexto de la auditoría APG.

Fuente de las actuaciones: Informe de Progreso del Programa Presupuestario

Nota: La distribución de las actuaciones presupuestadas y ejecutadas ha sido realizada por el personal gestor de cada Consejería. La DGP verifica únicamente la coherencia de los datos que constan en la Cuenta General de la Comunidad Autónoma, es decir, el crédito inicial y las obligaciones reconocidas del programa.

15

Las actuaciones que figuran en la documentación presupuestaria de 2016 están en la línea de las presentadas por el programa en el Informe de progreso. En la Ficha de programa, Memoria e Informe económico financiero

¹⁵En la actuación n.º 2 se ha reflejado la cuantía del Informe de progreso, según la información oficial el importe asciende a 1.985.543. La cuantía de la actuación n.º 5 es la que figura en el cuadro resumen pág. 9 del Informe de progreso. La actuación n.º 19 no cuenta con ficha en el IP.

no se recogen actuaciones relacionadas con la igualdad de género, quedando sectorializada su presencia al Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto (Pista 27). Las actuaciones de género definidas en este, son las relacionadas con la transversalidad de género en la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible: la representación equilibrada de las comisiones de redacción de los planes de movilidad sostenible y la inclusión del enfoque de género en la formulación de dichos Planes, la incorporación de un análisis con perspectiva de género en el diseño del Plan Andaluz de la Bicicleta, la incorporación de este enfoque en el diseño y ejecución de los planes de infraestructura de los servicios del transporte, la realización de encuestas desagregadas por sexo por los Consorcios de Transporte Metropolitano y el posterior análisis de resultados, y finalmente, los análisis con enfoque de género realizados por el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.

Respecto a la coherencia de la planificación, las actuaciones responden a los objetivos de género establecidos por el programa y contenidos en el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto de 2016 (Pista 28), debido al carácter general con el que estos se han diseñado. No obstante, la calidad en la definición de algunas actividades no es correcta desde la perspectiva de género, como ocurre en las definidas para el desarrollo de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, el Plan Andaluz de la Bicicleta o los planes de infraestructura y servicios del transporte, ya que no concretan lo que se va a realizar, sino lo que estas planificaciones ya incluyen.

De igual forma, se observa que en el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016, que también forma parte de la documentación presupuestaria, figuran actuaciones e información relativa a la inclusión del enfoque de género que no han tenido reflejo en el Informe de progreso y que, por tanto, no se han podido analizar conforme a la metodología de esta auditoría. Entre estas actuaciones se encuentran los estudios de transporte no motorizado, las encuestas relacionadas con el transporte público metropolitano o las actuaciones del Observatorio andaluz de la movilidad, sostenible y la logística. En el periodo de alegaciones previsto, el programa no ha aportado información sobre estas actuaciones por lo que finalmente no se han podido analizar.

Como hechos posteriores al ejercicio auditado (2016), durante el periodo 2017-2020, se han producido algunas novedades, concretamente, el establecimiento de criterios de género en los pliegos de licitación del servicio público regular de viajeros por carretera en el Presupuesto de 2018 y la organización y ejecución de seminarios en materia de movilidad sostenible y fomento del uso de la bicicleta por parte de las mujeres en el de 2019. Se observan, por tanto, avances en la calidad del diseño de actuaciones y mayor coherencia con los objetivos propuestos, especialmente en los dos últimos ejercicios.

Finalmente, el programa indica en el Informe de progreso (Pista 29) que han desaparecido tres actuaciones: la **Asociación de la carretera**, sobre la que se ha comentado la falta de información al respecto que no ha subsanado en el período de alegaciones, y los **Planes de Transporte Metropolitanos de Cádiz y Málaga**. Sobre estos últimos, en hechos posteriores se observa la planificación, nuevamente, de los planes de movilidad sostenible de las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma (Pista 30).

3.1.4. Indicadores presupuestarios

El programa 51B definió dieciocho indicadores presupuestarios en su Ficha de programa para el Presupuesto 2016 (Pista 31), asociados a los cinco objetivos de ese ejercicio. En el marco de esta auditoría, y en general, los indicadores se consideran verificables, fáciles de interpretar, autoexplicativos, comparables y sensibles a los posibles cambios que puedan originar las modificaciones presupuestarias. Respecto a su relevancia, miden los

elementos más significativos de los objetivos y actuaciones a los que están vinculados en la Ficha de programa.

Por lo que respecta a la incorporación del enfoque de igualdad entre mujeres y hombres a los indicadores presupuestarios, solamente se observan tres indicadores de género, que son relativos a personas, 'Llamadas a centro de atención usuario consorcios' (280.000), 'Pasajeros/as anuales de sistemas tranviarios' (20.000.000) y 'Personas usuarias de transporte público', estando solamente este último desagregado por sexo (25.850.000 hombres y 21.150.000 mujeres). Se consideran por tanto relevantes a género pero insuficientes para el programa, ya que no existe ningún otro indicador que permita medir los objetivos y actuaciones de género que el programa ha introducido en el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016.

Respecto al indicador '*Tarjetas operativas red consorcio*' (1.250.000), el programa indica en el Informe de progreso ([Pista 32](#)) que, salvo las tarjetas personalizadas, que se tramitan a grupos sociales con derechos a bonificación, no se distingue el sexo de la persona usuaria, por lo que no se traslada esta información al indicador. Las justificaciones aportadas están relacionadas con las limitaciones de uso de las tarjetas personalizadas por otras personas, el excesivo coste en la emisión de las mismas o las dificultades del sistema de tratamiento de la información para obtener una evaluación del uso del transporte público con perspectiva de género.

Por otra parte, en el Informe de progreso ([Pista 33](#)) tampoco se informa de la existencia de indicadores de género relacionados con las cinco actuaciones en las que se ha incorporado este enfoque en su planificación, de manera que no se ha previsto la medición de los resultados que supone la aplicación de determinadas medidas como los criterios de género en los pliegos de contratación o la conformación de los órganos colegiados.

En los presupuestos siguientes, las modificaciones sobre los indicadores de género se concretan, en el Presupuesto 2018 y siguientes, con la incorporación a la Ficha de programa de los indicadores 'Incremento de la demanda de transporte público colectivo en metros y tranvías' y 'Variación anual en el número de personas usuarias de transporte público colectivo en metros y tranvías', que no se desagregan por sexo. En 2019 y 2020 se incorpora el indicador 'Variación anual de accidentes con víctimas en carreteras autonómicas', que mide accidentes, y se aconseja, en este caso, además la formulación de otro indicador que mida directamente las víctimas de accidentes en carreteras autonómicas ([Pista 34](#)).

3.2. INTEGRACIÓN DE GÉNERO EN LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO 2016

A continuación se analizan las actuaciones realizadas en 2016 por el programa presupuestario con los créditos asignados, valorando el grado de integración de la perspectiva de género en su ejecución. También se analiza la ejecución de los indicadores presupuestarios desde el punto de vista de su contribución a la igualdad de género.

3.2.1. Actuaciones

El programa 51B Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes gestionó en 2016 obligaciones reconocidas por valor de 387.526.759,21€, según la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía correspondiente a ese ejercicio ([Pista 35](#)). Este montante representa un 63,9% del las obligaciones reconocidas de la Consejería de Fomento y Vivienda para ese ejercicio.

Por su parte, el Informe de progreso elaborado por la Dirección General de Movilidad y la Dirección General de Infraestructuras define dieciocho actuaciones ([Pista 36](#)) que suman obligaciones reconocidas¹⁶ por valor de 358.479.869,07€. Añadiendo a esta cantidad el importe correspondiente a las obligaciones reconocidas de capítulo 1, 29.046.884,24€ ([Pista 38](#)), el total de la ejecución de programa se eleva a 387.526.753,31, por lo que existiría una pequeña diferencia de 5,90 hasta alcanzar la cuantía oficial. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la actuación **Intereses de demora** presenta una discrepancia entre la cantidad presente en la Ficha del Informe de progreso, 2.025.187,09€ y la correspondiente a su ejecución real que alcanzó 2.178.540,24€, según refleja la Cuenta General 2016. Teniendo en cuenta esta circunstancia, las obligaciones reconocidas se elevan hasta 387.680.106,46, superando en 153.347,25€ la cuantía oficial de las obligaciones reconocidas. En el período de alegaciones, el programa no ha subsanado estas incoherencias encontradas en la información económica.

También se observa en el Informe de progreso una información contradictoria respecto a la actuación **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla**, que presenta obligaciones reconocidas por valor de 168.486,50€. Sin embargo, a pesar de reflejar las obligaciones reconocidas, en la propia ficha se indica que la actuación no se llevó a cabo. Asimismo, se ha aportado como documentación complementaria la Resolución de 19 de noviembre de 2014 por la que se acuerda el desistimiento del procedimiento de adjudicación del contrato de servicio para la elaboración del Documento propuesta para la revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla de desistimiento correspondiente ([Pista 37](#)). Durante el período de alegaciones el programa no ha aportado información adicional al respecto que contribuya a aclarar la situación de esta actuación.

Al igual que ocurría en la planificación, de las diecinueve actuaciones, **diecisiete se consideran pertinentes y relevantes para el enfoque género, sumando unas obligaciones reconocidas** de 356.454.681,98€. Las diferencias más significativas en su ejecución, respecto a los créditos inicialmente previstos se observan en las actuaciones **Infraestructuras de autobuses, Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020, Taxi a demanda, Actuaciones de carriles bici, Difusión y dietas del proyecto Life Soundless**, con diferencias mayores al 70% en sentido positivo o negativo. También ocurre en la actuación **Asociación de la carretera** (100%), debido a su inejecución.

¹⁶Obligaciones reconocidas recogidas en las fichas pormenorizadas de actuaciones del Informe de progreso, exceptuando para Asociación de la carretera, cuya fuente es el cuadro resumen.

Con respecto a la integración de la perspectiva de género en la ejecución del programa presupuestario¹⁷, se observa que, a juicio de esta auditoría, el programa gestionó el gasto incorporando la perspectiva de género de manera parcial en ocho actuaciones (una de relevancia máxima y siete con alta) que representan el 42,37% (151.037.347,23€) de las obligaciones reconocidas de las actuaciones pertinentes y relevantes. La incorporación del enfoque de género, por tanto, va más allá de lo considerado por el programa en su Informe de progreso, en el que se identificaba la planificación de cinco actuaciones con este enfoque.

La auditoría considera que el gasto se ha ejecutado parcialmente con enfoque de género, basándose en los siguientes fundamentos. En primer lugar, la actuación correspondiente a la redacción del texto de la **Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (LAMS)**, de máxima relevancia, ha respondido al mandato del artículo 5 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, esto se ha traducido en la incorporación del enfoque de género de manera transversal en los principios generales de la citada Ley.

Por su parte, el **Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020**, de relevancia alta, ha tomado en consideración el artículo 19.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, sobre representación equilibrada aplicada a la designación de las personas integrantes de la Mesa Andaluza de la Bicicleta, aunque no se especifica directamente la aplicación del artículo 11 de la citada Ley 12/2007.

En el caso de las actuaciones relativas a los **Planes de Transporte Metropolitanos de las Áreas de Córdoba, Almería y Granada** (relevancia alta), sus acuerdos de formulación por parte del Consejo de Gobierno y los pliegos de cláusulas administrativas particulares tienen enfoque de género y, en el caso del Plan de Granada, también se amplía al pliego de prescripciones técnicas particulares. Por su parte, **Actuaciones en carriles bici, Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, etc. y Actuaciones de conservación y seguridad vial**, todas de relevancia alta, incluyen, así mismo, criterios de género en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos de obras, en caso de empate de las proposiciones presentadas. Estas seis actuaciones atienden por tanto al artículo 12 de la citada Ley 12/2007, de 26 de noviembre, de promoción de la igualdad de género en Andalucía.

Estas actuaciones, se consideran coherentes con los objetivos de género contenidos en el Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016, debido al amplio carácter de su formulación, aunque no responden a diagnósticos específicos de género, ni cuentan con indicadores de género para medir la efectividad y cumplimiento de las medidas incorporadas.

Por otra parte, **ocho** actuaciones, es decir, el 57,63% (205,417,334,75€) de las obligaciones reconocidas de las actuaciones pertinentes y relevantes desde el punto de vista del género, no se ejecutaron con enfoque de género. Se corresponden, en su mayoría, con aquellas en las que el programa ha considerado que no procede su integración de género, según se recoge en el Informe de progreso (Pista 39), tampoco se ha aportado prueba documental de su perspectiva de igualdad, ni la auditoría ha encontrado evidencias que permitan otra valoración. De ellas, destaca especialmente la actuación **Infraestructuras ferroviarias-tranviarias**, que cuenta con un máximo grado de relevancia de género y representa casi la mitad de las obligaciones

¹⁷Una actuación integra el enfoque de género en la ejecución presupuestaria cuando para el desarrollo de la actuación se han realizado diagnósticos, se han establecido objetivos y los han incluido en sus actuaciones y se han diseñado indicadores de género, es decir, si desarrolla toda la cadena completa de planificación y ejecución teniendo en cuenta la perspectiva de género; y lo hace parcialmente cuando no se ha desarrollado toda la cadena completa de planificación y ejecución teniendo en cuenta la perspectiva de género, sino sólo algunos de sus elementos. Más información en el *Modelo de Auditoría de Presupuesto y Género 2018*.

reconocidas del programa (41,21%), mientras que el resto de actuaciones son seis de relevancia alta y una de relevancia media.

Las actuaciones **Infraestructuras ferroviarias-tranviarias, Infraestructuras de autobuses y Fomento del transporte público** no cuentan con ninguno de los elementos necesarios que lleven a una valoración positiva de su ejecución aplicando el enfoque de género. Además, no se ha aportado prueba documental ni en la fase inicial ni durante el período de alegaciones sobre las encuestas, muestras o pliegos de contratación que el programa indica haber realizado con este enfoque, ni la auditoría ha encontrado hallazgos sobre ello. Respecto a esta última actuación, y según el Informe de progreso, entre sus procedimientos de ejecución del gasto se usan encomiendas a empresas privadas, subvenciones y transferencias (estas últimas a los consorcios de transporte metropolitano). Dado que las empresas privadas no pueden ser objeto de encomiendas, el programa podía haber informado en el período de alegaciones sobre el sentido de esta afirmación en su Informe de progreso, pero no se ha recibido información sobre este aspecto.

De las actuaciones **Construcción de obras infraestructuras de movilidad sostenible, Discos tacógrafos y básculas y Taxi a demanda**, se indica en el Informe de progreso que no se han planificado ni ejecutado con enfoque de género, no encontrando la auditoría prueba documental que permita otra clasificación ni se han enviado por parte del programa en el período de alegaciones.

Cabe referir que una vez analizada la información aportada en el período de alegaciones sobre la actuación **Difusión y dietas del proyecto Life Soundless**, se mantiene la valoración de no ejecutada con enfoque de género ya que el único elemento que se ha podido comprobar para el período 2016, es la existencia de imágenes relativas al proyecto en la web de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en las que aparecen mujeres y hombres, y este aspecto no es definitivo por sí mismo, en el conjunto de la actuación para que esta sea considerada como ejecutada con enfoque de género.

Así mismo, se considera que la actuación dedicada al **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla** no se ha ejecutado con enfoque de género ya que, a pesar de haber incorporado esta dimensión en su planificación, finalmente no fue ejecutada. Así lo indican tanto la información del Informe de progreso como las evidencias encontradas por el equipo auditor, aunque consten obligaciones reconocidas en el Informe de progreso, y dado que esta información no se ha aclarado en el período de alegaciones.

También, la actuación **Asociación de la carretera** se considera no pertinente en este análisis, debido a su inejecución.

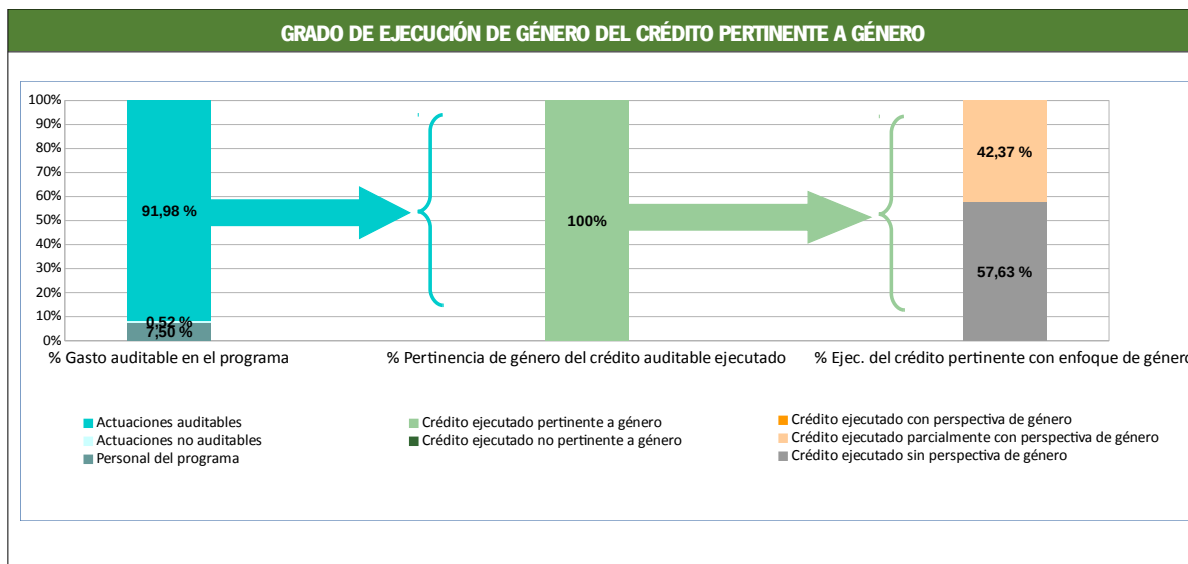
Respecto a la calidad de la información para el análisis, para las siguientes actividades que se citan, las fichas de actuaciones del Informe de progreso aportan información contradictoria o insuficiente. Así, la actuación **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba**, dice que 'no se consideró necesario analizar el género en este plan', pero 'existen diferencias en la movilidad de las personas según el género, conforme avalan estudios realizados por especialistas' así como que 'no se conocen las diferencias citadas anteriormente' respecto a limitaciones o diferencias entre hombres y mujeres en el acceso a los servicios.

La información insuficiente afecta también a **Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, etc.** y a **Actuaciones de conservación y seguridad vial**, en las que existe falta de conocimiento sobre cuál es la población beneficiaria, que no permite realizar una valoración general sobre la integración de género en la ejecución de las actuaciones, con mayor profundidad, no habiendo recibido ninguna información sobre las mismas durante el período de alegaciones.

Finalmente, para terminar con el análisis de las actuaciones ejecutadas durante 2016, en la página siguiente se presenta un cuadro resumen que incluye la valoración de la auditoría sobre el grado de ejecución con perspectiva de género de las distintas actuaciones, basada en los datos del Informe de progreso¹⁸.

¹⁸Obligaciones reconocidas aportadas en la fichas pormenorizadas de actuaciones del Informe de progreso, salvo en el caso de la actuación Asociación de la carretera, cuya información proviene del cuadro resumen, y Capítulo 1, cuya fuente es la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa 2016 de la Cuenta General.

COHERENCIA DE LA INFORMACIÓN PRESUPUESTARIA					
Presupuesto 2016	Datos presentados por el Centro Directivo (Fuente: Informe de Progreso Programa 51B)		Datos de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía		
Presupuesto inicial	472.993.571,00 €		472.893.571,00 €		
Obligaciones reconocidas	387.526.753,31 €		387.526.759,21 €		
EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES 2016					
Nº Actuación	Denominación Actuación	Ppto. Inicial 2016 Centro Directivo (1)	Obligaciones Reconocidas 2016 Centro Directivo (1)	Grado de relevancia (2)	Perspectiva de género en la ejecución (3)
1	Capítulo I	31.600.687,00	29.046.884,24	-	-
2	Intereses de demora	1.321.000,00	2.025.187,09	-	-
3	Infraestructuras ferroviarias-tranviarias	212.571.859,00	159.702.299,93	4	N
4	Infraestructuras autobuses	3.250.000,00	5.551.358,92	3	N
5	Fomento del transporte público	23.123.836,00	22.838.680,64	3	N
6	Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras de movilidad sostenible	22.511.362,00	16.705.318,07	2	N
7	Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (LAMS)	N/A	N/A	4	P
8	Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020	100.000,00	0,00	3	P
9	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan Movilidad Sostenible	100.000,00	90.000,00	3	P
10	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería. Plan Movilidad Sostenible	100.000,00	90.000,00	3	P
11	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan Movilidad Sostenible	120.000,00	101.377,43	3	P
12	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan Movilidad Sostenible	180.000,00	168.486,50	3	N
13	Discos tacógrafos y básculas	714.459,00	215.519,06	3	N
14	Taxi a demanda	478.453,00	234.172,84	3	N
15	Actuaciones de carriles bici	15.872.123,00	78.448,53	3	P
16	Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, variantes de población, acondicionamientos, etc.	65.695.835,00	62.778.364,66	3	P
17	Actuaciones de conservación y seguridad vial	95.244.882,00	87.899.156,61	3	P
18	Difusión y dietas del proyecto Life Soundless	7.075,00	1.498,79	3	N
19	Asociación de la carretera	2.000,00	0,00	1	N/P
TOTAL		472.993.571,00	387.526.753,31		
<p>(1) N/A: No aplica. Actuación en cuyo desarrollo no utiliza crédito más allá de Capítulo 1 (salvo programas estratégicos) o bien se ha financiado con cargo a fondos de otra entidad o programa.</p> <p>N/C: No consta. El personal gestor del programa no aporta la información.</p> <p>(2) 1 relevancia baja y 4 relevancia máxima. N/P: Actuación no pertinente. Valoración realizada por el equipo auditor. “-”: Gasto no auditable en el contexto de la auditoría APG.</p> <p>(3) S: Sí; N: No y P: Parcialmente. N/P: Actuación no pertinente. Valoración realizada por el equipo auditor.</p> <p>“-”: Gasto no auditable en el contexto de la auditoría APG.</p> <p>Fuente de las actuaciones: Informe de Progreso del Programa Presupuestario</p> <p>Nota: La distribución de las actuaciones presupuestadas y ejecutadas ha sido realizada por el personal gestor de cada Consejería. La DGP verifica únicamente la coherencia de los datos que constan en la Cuenta General de la Comunidad Autónoma, es decir, el crédito inicial y las obligaciones reconocidas del programa.</p>					



3.2.2. Indicadores

Respecto a la información sobre avances o retrocesos en términos de igualdad de género, que nos proporcionan los indicadores presupuestarios en la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa 2016 ([Pista 40](#)), de manera general, cabe apreciar que, con los valores suministrados por los indicadores de ejecución del programa, no se ha podido obtener dicha información.

El único indicador relativo a personas, desagregado por sexo, 'Personas usuarias de transporte público', muestra una previsión para hombres de 25.850.000 y para mujeres de 21.150.000. En su ejecución se observa que finalmente son las mujeres las que usan en mayor medida los transportes públicos (27.985.707 son mujeres y 22.875.306 son hombres). Se produce por tanto una desviación sobre la previsión de carácter negativo del 11,51% para los hombres y positivo del 32,19% para las mujeres.

Los otros dos indicadores relativos a personas no están desagregados por sexo, por lo que su formulación no contribuye a captar las diferentes prácticas que puede haber en hombres y mujeres, y por lo tanto, no permiten medir o apreciar los avances en términos de igualdad de género. Estos indicadores muestran desviaciones mínimas, respecto a las cuantías iniciales. Las 'Llamadas a centro de atención usuario consorcios' se producen en un 2,92% menos de lo previsto, ya que pasa de una cantidad inicial de 280.000 a una ejecución de 271.814. Por el contrario, es un 2,50% mayor el número de 'Pasajeros/as anuales de los sistemas tranviarios', cuya cifra inicial eran 20.000.000 y su ejecución final es 20.500.000. De estos, 5,2 millones correspondieron al Metro de Málaga y 15,3 millones al Metro de Sevilla ([Pista 41](#)).

Por otra parte, en el apartado Medios de la citada Ficha de cumplimiento de objetivos por programa, estos tres indicadores se asocian al objetivo 'Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible', si bien en el apartado Indicadores, de la Memoria de cumplimiento de objetivos por programa 2016, por el contrario, se asocian al objetivo 'Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios que mejoren la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto'.

A continuación se presenta el cuadro con la ejecución de los indicadores del programa 51B para el ejercicio 2016:

EJECUCIÓN INDICADORES PRESUPUESTARIOS 2016					
Denominación Indicador	Magnitud	Previsión	Cantidad alcanzada	%Desviación	Evaluación de resultados
Estudios de transporte	Número	6,00	5,00	-16,67%	DM
Construcción de metros y tranvías	km	7,05	1,52	-78,44%	DS
Sistemas de explotación	Número	4,00	2,00	-50,00%	DS
Actuaciones en marquesinas	Número	9,00	8,00	-11,11%	DA
Tarjetas operativas red consorcio	Número	1.250.000,00	1.475.110,00	18,01%	EC
Llamadas a centro de atención usuario consorcios	Número	280.000,00	271.814,00	-2,92%	DA
Personas usuarias de transporte público	Hombres	25.850.000,00	22.875.306,00	-11,51%	DA
Personas usuarias de transporte público	Mujeres	21.150.000,00	27.985.707,00	32,32%	EC
Pasajeros/as anuales sistemas tranviarios	Miles	20.000,00	20.500,00	2,50%	DA
Actuaciones en infraestructuras de apoyo al transporte	Número	4,00	6,00	50,00%	EC
Plataformas reservadas	km	2,00	0,00	-100,00%	DS
Áreas logísticas	Número	3,00	2,00	-33,33%	DM
Puertos afectados	Número	18,00	10,00	-44,44%	DM
Nueva construcción de grandes ejes viarios	km	1,50	0,00	-100,00%	DS
Construcción de nuevos trazados y acondicionamiento de carreteras	km	17,80	0,00	-100,00%	DS
Construcción de variantes y adecuación de travesías	km	12,60	3,70	-70,63%	DS
Construcción de infraestructuras viarias en ámbitos metropolitanos	km	2,50	0,00	-100,00%	DS
Gestión integral grandes ejes y resto red viaria	km	4.330,00	4.019,00	-7,18%	DA
Construcción vías ciclistas urbanas, metropolitanas e interurbanas	km	82,30	0,00	-100,00%	DS

Entre -100% y -50%: DESVIACIÓN SIGNIFICATIVA="DS"

Entre -49% y -15%: DESVIACIÓN MODERADA="DM"

Entre -14% y 15%: DESVIACIÓN ACEPTABLE="DA"

Entre 16% y 100% o más: EJECUTADO CON CRECES="EC"

Sin desviación, 0%: EJECUCIÓN AJUSTADA="EA"

Fuente: Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En general se observan desviaciones negativas en la ejecución respecto a la previsión inicial, salvo en 'Tarjetas operativas red consorcio', 'Personas usuarias de transporte público' (mujeres), 'Pasajeros/as anuales sistemas tranviarios' y 'Actuaciones en infraestructuras de apoyo al transporte'. Se contabilizan tres indicadores ejecutados por encima de la estimación (EC), cinco indicadores que presentan desviaciones aceptables (DA), tres presentan desviaciones moderadas (DM), y ocho muestran desviaciones significativas (DS); todo ello tomando en cuenta que hay diecinueve registros, y solo dos desagregando por sexo.

3.3. IMPLEMENTACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE PRESUPUESTO Y GÉNERO

En el análisis sobre cómo se ha integrado la perspectiva de género en el ámbito presupuestario, a continuación se valoran las estrategias adoptadas para institucionalizar el proceso en el ejercicio 2016.

— RESPECTO A LA ADAPTACIÓN DE FUENTES DE INFORMACIÓN

Se observan diferencias en la adaptación de las fuentes de información por parte de los dos centros directivos responsables del programa 51B. Según la información aportada por la Dirección General de Movilidad en el Informe de progreso ([Pista 42](#)), este centro directivo considera que no es necesario el establecimiento de herramientas que permitan obtener la información desagregada por sexo, si bien, también señala que de las encuestas que realiza, se pueden obtener datos de manera desagregada por sexo. No aporta información sobre el resto de las herramientas que utiliza, como los estudios o los aforos.

Por su parte, la Dirección General de Infraestructuras especifica tres herramientas de recogida de información. Según consta en el Informe de progreso, dos de ellas, los programas COINCA y EXPLOCA, son los únicos

programas diseñados para recoger información relativa a personas, ya que gestionan autorizaciones y partes de trabajo y de accidentes, pero la desagregación por sexo solamente es posible realizarla a través del nombre de la persona, no existiendo un campo específico en el que se recoja el sexo.

Respecto a la sistematización de los datos recogidos, solamente se hace en el caso de las encuestas, remitiéndose a las personas responsables del programa.

— RESPECTO A LA FORMACIÓN

Según el Informe de progreso (Pista 43), entre las personas pertenecientes a la Dirección General de Movilidad una persona de Servicios centrales había recibido formación en igualdad de género en el momento de elaboración del citado Informe, sin que se conozca cual es el porcentaje que representa sobre el total del personal. Por parte de la Dirección General de Infraestructuras, ocho personas (cinco mujeres y tres hombres) recibieron formación, suponiendo un 20% del personal de sus Servicios Centrales.

Respecto a formación específica en el ámbito de las competencias desarrolladas por el programa presupuestario o en materia de presupuesto y género, este número se centra en una persona en la Dirección General de Movilidad y dos en la Dirección General de Infraestructuras, si bien ninguna desarrolla su labor en el Servicio de Presupuestos.

Además, se hace referencia en el Informe de progreso (Pista 44) a la necesidad de mayor formación e información para integrar el enfoque de género en su ámbito competencial. Y se observa en los años posteriores al ejercicio auditado, la asistencia a formaciones de igualdad de género, especialmente en el año 2018, en el nivel básico sobre igualdad de género; Auditoría de presupuesto y género; integración de la perspectiva de género en la gestión pública; o igualdad en las administraciones públicas. No obstante, no se observa que se haya recibido formación en igualdad de género relacionada con las competencias específicas del programa.

— RESPECTO A LA ESTRATEGIA INTRAORGANIZACIONAL

En este análisis del impulso de la Metodología G+ en el equipo del programa presupuestario; en cuanto al establecimiento de mecanismos de coordinación, el programa manifiesta, en el Informe de progreso (Pista 45), mantener contacto con el personal que forma parte de la Unidad de Igualdad de Género de su Consejería, sin especificar cual es el apoyo recibido en relación con la introducción del enfoque de género en sus competencias y en el proceso presupuestario, de forma concreta.

Al hilo de este análisis, tampoco se ha observado que se hayan asignado las responsabilidades de coordinación o impulso de la presupuestación con enfoque de género a ningún puesto específico del órgano directivo. Y las acciones de comunicación internas llevadas a cabo en el ámbito de presupuesto y género indica que se limitaron al envío de la información presupuestaria de 2016, por lo que no se ha establecido un plan de comunicación específico.

El DOE.G+ elaborado en 2009 por la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Pista 46) recogía los compromisos del programa con la igualdad de género a través del presupuesto. Principalmente se centraban en la adaptación de herramientas de información, el análisis de actuaciones dirigidas a personas, la realización de estudios, la construcción de indicadores y la asistencia a formaciones. Se observa que algunas de las propuestas establecidas en este

DOE.G+ para el programa, no se han realizado o no se han visibilizado en la elaboración presupuestaria de los ejercicios siguientes, como es el caso del análisis de los resultados de las encuestas realizadas por los Consorcios de Transporte sobre personas viajeras del transporte metropolitano (destinos, número de hombres y mujeres, etc.) o la medición, desagregada por sexo, del número de empleos directos en materia de carreteras.

Finalmente, y según consta en el Informe de progreso (Pista 47), el programa no ha considerado preciso implementar un sistema de seguimiento de indicadores de género.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. ¿EL PROGRAMA HA ELABORADO SU PRESUPUESTO EN EL AÑO 2016 CON EL OBJETIVO DE REDUCIR LAS DESIGUALDADES ENTRE HOMBRES Y MUJERES EN SU ÁMBITO DE COMPETENCIAS?

— RESPECTO A LA ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICOS

CONCLUSIÓN

Los datos, así como los informes, utilizados por el programa como diagnóstico de género proporcionan información cuantitativa sobre las diferencias de mujeres y hombres en el acceso y uso de los productos y servicios de su ámbito de competencia. En los años siguientes al ejercicio auditado, se observa una mejora con la inclusión de diagnósticos en la documentación presupuestaria, pero la calidad de la perspectiva de género sigue siendo baja. Los análisis utilizados por el programa se consideran insuficientes para conocer las causas por las que se producen las brechas y las consecuencias que originan, dando lugar a debilidades en la elaboración de una planificación presupuestaria con perspectiva de género.

Tampoco la planificación sectorial cuenta con enfoque de género en sus apartados de diagnósticos, lo que dificulta que se establezcan medidas dirigidas a la igualdad de mujeres y hombres en su desarrollo, como es el caso del Plan Andaluz de la Bicicleta.

RECOMENDACIÓN

Elaborar análisis con perspectiva de género en sus ámbitos competenciales, tanto en los realizados por los centros directivos, como en los encomendados a otros organismos o empresas. La elaboración de diagnósticos de género, específicos en materia de movilidad e infraestructuras, deben basarse en análisis multivariantes de las causas y consecuencias de las desigualdades existentes y que se pueda identificar necesidades de atención vinculadas a las competencias del programa.

Un sólido diagnóstico de género debe registrar las necesidades de las mujeres y los hombres destinatarios de las actuaciones, de manera diferenciada para cada sexo, ya sean de la ciudadanía en general o de un sector o grupo en particular (como es el del personal empleado en el sector de la construcción de infraestructuras y de la movilidad, o el de las mujeres y hombres rurales).

Se recomienda, por tanto, realizar estudios específicos que utilicen fuentes primarias (encuestas, entrevistas, etc. realizadas con perspectiva de género) que analicen el uso de los transportes públicos, de los servicios esenciales en áreas de débil tráfico con la utilización de transporte de viajeros en vehículos de turismo, de la bicicleta y de los vehículos de movilidad personal. También sobre la movilidad sostenible o sobre el efecto de la inclusión de cláusulas de igualdad en los contratos que realiza el programa.

El programa debe cumplir los mandatos de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. En su artículo 10, nuevo apartado 4, se decreta que los observatorios de la Administración de la Junta de Andalucía que tengan entre sus fines el análisis e investigación en su ámbito de competencias, publicarán un informe anual que recoja sus principales estadísticas desde una perspectiva de género, hecho que afecta al Observatorio andaluz de la movilidad sostenible y la logística.

El artículo 37, sobre organización de espacios, horarios y creación de servicios, establece que las administraciones deben velar por la elaboración de planes de diseño y organización de espacios que minimicen los desplazamientos y tiempos de acceso. E incorpora un nuevo apartado 4, sobre elaboración de

estudios relativos a los tiempos, espacios y horarios de las distintas actividades de la actividad laboral, comercial y de ocio de las personas trabajadoras, cuyos resultados deberían ser tenidos en cuenta en la planificación de movilidad. También el artículo 50 tras la modificación operada por la Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, en sus apartados 4 y 5, cuenta con mandatos relacionados con la fase de diagnóstico, como es la investigación con perspectiva de género de la movilidad y el transporte o contemplar las necesidades del mundo rural. Debe tenerse en cuenta también los mandatos que le afecten de la Ley 7/2018, de 30 de julio, por la que se modifica la Ley 13/2007, de 26 de noviembre, de medidas de prevención y protección integral contra la violencia de género.

Por tanto, el Observatorio andaluz de la movilidad sostenible y la logística debe proporcionar información con perspectiva de género al programa que contribuya a la planificación de objetivos y actuaciones con perspectiva de género.

Como ejemplo de diagnóstico específico de Andalucía, que debe ser actualizado e incorporar el enfoque de género, se puede mencionar la *Encuesta Social 2011 sobre Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía*¹⁹, del Instituto de Estadística de Andalucía, que presenta una panorámica general sobre las dinámicas y pautas de movilidad física de la población, centrándose en los desplazamientos que se desarrollan en las zonas urbanas de movilidad cotidiana intensa. También la investigación *La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte: una aproximación cuantitativa*²⁰ realizada sobre los datos proporcionados por la citada encuesta.

En el marco español, cabe mencionar el informe publicado en 2019 *La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro*²¹, que concluye que las mujeres están liderando el cambio en la movilidad de las ciudades debido a su mayor uso de los modos de transporte compartido, su mayor concienciación con el medio ambiente, y su mayor planificación ante desplazamientos más complejos.

Fuera de España, la *Encuesta Origen-Destino en hogares de la zona metropolitana del Valle de México (OED 2017)*²², es otro ejemplo de estudio estadístico que permite detectar diferencias de género. Así como, el *Análisis de Género del Sector Transporte en Costa Rica*²³ o el informe recientemente publicado por la OCDE, *Sustainable connectivity: closing the gender gap in infrastructure*²⁴, que también son ejemplos de análisis de género sobre servicios responsabilidad del programa, y que pueden servir de referencia y modelo para los que debe desarrollar este en su tarea de integración de la perspectiva de género en sus diagnósticos.

También se recomienda incorporar el enfoque de género en los diagnósticos de la futura planificación sectorial competencia del programa. Entre los ya anunciados en el Informe económico financiero de 2020 se encuentran el Anteproyecto de Ley de Ordenación del Transporte y la Movilidad Sostenible de Andalucía, diferentes Planes de transporte metropolitanos, la Estrategia de Planificación del Transporte para el territorio

¹⁹Instituto Andaluz de Estadística y Cartografía (2013). *Encuesta Social 2011 sobre Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía*. <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/encsocial/2011/index.htm>

²⁰Olmo, I. (2015). *La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte: una aproximación cuantitativa* (Tesis doctoral). Recuperada de: https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/10413/TD_Olmo_Sanchez.pdf?sequence=1

²¹Closinggap (2019). *La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro*.

https://closinggap.com/wp-content/uploads/2019/10/Informe_-_Movilidad-V5.pdf

²²Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México (s/f). *Encuesta Origen-Destino en hogares de la zona metropolitana del Valle de México (OED 2017)*. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017>

²³ Consultora Daket S.C. (2018). *Análisis de Género del Sector Transporte en Costa Rica*.

https://www.academia.edu/40034282/An%C3%A1lisis_de_G%C3%A9nero_del_sector_Transporte_en_Costa_Rica

²⁴OCDE (2019). *Sustainable connectivity: closing the gender gap in infrastructure*. OECD environment policy paper, n.º 15.

andaluz, el Plan de Modernización del Transporte Público o el Plan de Infraestructuras de Transportes y Movilidad de Andalucía (PITMA 2021-2027), que sustituye al Plan PISTA 2020 y en el que se van a integrar las futuras políticas de impulso a los medios de transporte no motorizados. Este último se encuentra actualmente en fase de elaboración y en su borrador inicial para la evaluación ambiental estratégica se incluye entre sus objetivos generales propiciar la igualdad de género, pero no se observa un diagnóstico de género en su texto.

— RESPECTO A LA DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

CONCLUSIÓN

La planificación presupuestaria 2016 del programa 51B incluyó dos objetivos de igualdad de género de calidad mejorable, debido tanto a la carencia de diagnósticos de género que dificulta la definición de las metas que se pretenden conseguir, como a la redacción de enunciados. Estos objetivos solamente se sectorializan en el Informe de evaluación de impacto de género, en relación a toda la documentación presupuestaria.

Como hechos posteriores, en ejercicios presupuestarios siguientes se observan avances intermitentes respecto a la calidad de los objetivos de género, que no se mantienen constantes en todos los ejercicios, ni en todos los documentos del Presupuesto.

RECOMENDACIÓN

Es necesario fortalecer la perspectiva de género en la planificación presupuestaria del programa 51B, continuando la cadena lógica de planificación, basando esta en el establecimiento de objetivos fundamentados en diagnósticos integrales, y adecuados a los ámbitos competenciales y territoriales de los centros directivos responsables del programa. En este caso, dichos ámbitos competenciales y territoriales incluyen la realización de planes, estudios y anteproyectos que persigan la movilidad sostenible adaptada a la vida de mujeres y de hombres; la contratación de obras y servicios incorporando criterios de género en los procesos de licitación, y el fomento del empleo femenino en este sector, donde se hayan observado brechas entre mujeres y hombres. También, la adecuación a las diferentes necesidades de género de los servicios de transporte en zonas de débil tráfico, la planificación del transporte público o el mantenimiento de sus infraestructuras en función de los roles de género de la vida en la ciudad y el mundo rural andaluz.

Se recomienda que la planificación defina al menos un objetivo estratégico de género que pueda desarrollarse a través de varios objetivos operativos, por áreas de competencias, que necesitan ser más concretos y claros en términos de su contribución a la igualdad de género.

Además, los objetivos deben evolucionar en el tiempo, es decir, si la planificación se ha dirigido en un ejercicio a la elaboración de diagnósticos de género, como ocurre en 2020, una vez superada esa fase, estos deberán diseñarse para corregir las desigualdades entre mujeres y hombres identificadas en los mismos.

Todo ello debe realizarse siguiendo las recomendaciones de las *Guías para la elaboración de la información cualitativa de los Presupuestos*, que se publican anualmente y que incorporan información sobre la construcción de objetivos; y en coherencia con la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, especialmente siguiendo el nuevo mandato según el cual "las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población". También deberá ser coherente con su planificación sectorial.

Respecto a la planificación sectorial, la Agenda 2030 de Naciones Unidas²⁵ destaca la dimensión social de la movilidad y establece, entre las metas de los Objetivos Desarrollo Sostenible, el proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

A escala autonómica, la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030²⁶ busca entre sus objetivos, el promover iniciativas que reduzcan las desigualdades socioeconómicas y de género de la población andaluza y favorezcan la cohesión social y el trabajo digno, afianzando la idea de un desarrollo que abarca la dimensión ambiental, económica y social y trasladando a la escala regional el objetivo de erradicación de la pobreza. Específicamente, dentro del área estratégica de Movilidad, prevé desarrollar un modelo de movilidad basado en el acceso igualitario a medios de transporte, y dentro de la Línea de Actuación MOV 1. Planificación integral de la movilidad, se encuentra la medida (MOV 1.2) dedicada a mejorar la integración de la movilidad en los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística, teniendo en cuenta las diferentes necesidades de movilidad según edad, género, diversidad funcional y situación socioeconómica.

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020)²⁷ parte del criterio de que la función esencial del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del lugar donde vivan, la capacidad adquisitiva que se tenga, la edad o el género, y sin generar más movilidad que la estrictamente necesaria.

— RESPECTO A LAS ACTUACIONES Y CONSTRUCCIÓN DE INDICADORES

CONCLUSIÓN.

El programa 51B gestiona en 2016 un crédito inicial de 472.893.571,00€ dividido en diecinueve actuaciones, de las que diecisiete son auditables y pertinentes a género, teniendo dos relevancia máxima de género, trece relevancia alta, una relevancia media y otra relevancia baja.

Según el contenido del Informe, en 2016, no se planificaron actuaciones específicamente para mejorar las situaciones de desigualdad entre mujeres y hombres en el marco competencial del programa; si bien, se valora de manera positiva que nueve actuaciones integren algún aspecto relacionado con la igualdad de género.

En ejercicios posteriores, según el análisis de la documentación presupuestaria, se mejora en la definición y calidad de las actuaciones específicas de género, así como en la coherencia con los correspondientes objetivos de género.

RECOMENDACIÓN

El programa debe continuar en la línea de avance ya iniciada y diseñar actuaciones concretas, vinculadas y coherentes con los objetivos de género previstos.

El diseño de las mismas debe seguir las recomendaciones de las *Guías para la elaboración de la información cualitativa de los Presupuestos* que se publican anualmente y que incorporan información sobre su diseño y

²⁵Naciones Unidas (2015). *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=S

²⁶Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. (2018). *Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030*. Junta de Andalucía.

²⁷Consejería de Fomento y Vivienda. (s.f.). *Plan PISTA 2020*. Junta de Andalucía.

construcción. Se debe prestar especial atención al enunciado y explicación de las mismas en toda la documentación presupuestaria, sin confundir la definición de los objetivos con la de las actuaciones.

Se recomienda tomar como referencia el ya mencionado Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020)²⁸; en el cual, entre las medidas y actuaciones para una movilidad sostenible en la ciudad, contempla para una mejor gestión del transporte, una actuación dedicada al impulso a medidas de discriminación positiva a favor de colectivos especialmente desfavorecidos en relación al uso del sistema de transporte – personas mayores, discapacitadas, de movilidad reducida, en general, y las mujeres pertenecientes a estos colectivos que se encuentran en situación de discriminación múltiple–, así como de población usuaria de modos de transporte discriminados –peatones y ciclistas–, cuya gestión debe estar encomendada a un organismo específico cuya cabeza visible debería alcanzar un status reconocido.

Como ejemplo de actuación específica de género en el marco de la movilidad, pero a otro nivel territorial, se encuentra el enunciado proyecto “Mujeres en bici por Sevilla” del Ayuntamiento de Sevilla. El diagnóstico del Plan Director de la Bicicleta reveló que solamente el 30-40% de las usuarias de bicicleta son mujeres, por lo que se marcó como objetivo aumentar el uso entre ellas, estableciendo como una de las actuaciones un curso dirigido a mujeres de entre 18 y 65 años que nunca hayan montado en bicicleta o hayan perdido destreza²⁹.

Otro tipo de actuaciones que se está fomentando ante los diagnósticos sobre movilidad con enfoque de género es el servicio de ‘paradas seguras’; para que quienes usan el servicio, especialmente las mujeres, puedan bajarse en el lugar que soliciten a las personas conductoras de los autobuses, generalmente en líneas nocturnas. También se analiza la instalación de marquesinas con luz, así como la ubicación de cámaras de seguridad en andenes o autobuses³⁰. Estas medidas podrían negociarse con los consorcios de transportes en el marco de las transferencias que otorga el programa.

CONCLUSIÓN

Respecto a los indicadores presupuestarios del programa 51B, se observa que son insuficientes para medir los efectos que sobre hombres y mujeres tienen las acciones de política pública y su evolución a lo largo del tiempo. De los dieciocho indicadores presupuestarios de 2016, tres eran relativos a personas y solo uno estaba desagregado por sexo. Además, no se formularon indicadores para medir la incidencia de género de las medidas incorporadas en las actuaciones.

RECOMENDACIÓN

Tanto los objetivos, como las actuaciones, deben acompañarse de indicadores que permitan medir sus resultados en términos de igualdad de género y que completen la coherencia de la planificación presupuestaria. Estos deben ser relevantes, verificables, fáciles de interpretar, comparables y permitir recoger las posibles modificaciones que experimente el programa a lo largo del ejercicio presupuestario.

²⁸Idem.

²⁹Navarro, C. (14/01/20). Sevilla gastará 30.000 euros en enseñar a las mujeres a montar en bici. *Diario de Sevilla*. Recuperado de: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Sevilla-gastara-30000-euros-ensenar-mujeres-montar-bici_0_1422458032.html

³⁰Vilaseró, M. (04/02/18). Las paradas antiacoso machista se abren paso en los buses nocturnos. *El periódico*. Recuperado de: <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20180204/las-paradas-contra-el-acoso-machista-se-abren-paso-en-los-autobuses-nocturnos-6600915>

Dotb (13/03/2018). Bizkaibus instalará marquesinas iluminadas y estudia incluir paradas antiacoso. Recuperado de: <https://dotb.eus/dotb-eus-bizkaibus-instalara-marquesinas-iluminadas-estudia-poner-paradas-antiacoso/>

Agencias (19/11/19). Cámaras en autobuses y paradas seguras para prevenir agresiones contra las mujeres. *El comercio*. Recuperado de: <https://www.elcomercio.es/asturias/buhos-incorporaran-camaras-violencia-genero-asturias-20191119134622-nt.html>

Aunque, aquellos que se refieran a personas tienen que estar desagregados por sexo, modificando en caso necesario los protocolos o herramientas de recogida de datos, el impacto de las medidas impulsadas se debe medir con indicadores que vayan más allá de esta mera desagregación por sexo. Por ejemplo, medir el número de empresas licitadoras que cuentan con marca de excelencia o plan de igualdad; el número de veces que se ha hecho uso del criterio de género previsto y, en su caso, los resultados sobre las desigualdades analizadas previamente.

Por otra parte, los datos estadísticos desagregados por sexo, utilizados para los diagnósticos que el programa debe realizar, también se pueden incorporar como indicadores presupuestarios, actualizándolos periódicamente. Este puede ser el caso de los datos sobre personas usuarias de los sistemas tranviarios.

Nuevamente, la auditoría remite a la información que al respecto se recoge en las *Guías para la elaboración de la información cualitativa de los Presupuestos*, que se publican anualmente y que incorporan información sobre la construcción de objetivos.

— RESPECTO A LA INCARDINACIÓN DE GÉNERO EN LA DOCUMENTACIÓN PRESUPUESTARIA

CONCLUSIÓN

La documentación presupuestaria analizada de 2016 no es sistemática y coherente a la hora de mostrar la dimensión de género en la planificación del programa 51B. Generalmente la dimensión de género se reduce al Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto.

En los ejercicios siguientes se observa una mejora, ya que la incorporación de la información relativa a la igualdad entre mujeres y hombres se amplía a la Memoria y, en algún aspecto puntual, al Informe económico financiero, si bien, en ningún momento se extiende a la Ficha de programa.

RECOMENDACIÓN

Se debe transversalizar la planificación de género a toda la documentación presupuestaria, es decir, visualizar los objetivos, actuaciones e indicadores de género en todos los documentos presupuestarios que acompañan la Ley del Presupuesto y reforzar la coherencia de la documentación presupuestaria desde el punto de vista de la perspectiva de género, evitando circunscribirla exclusivamente al Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto. También se deben analizar y explicar las competencias del programa desde el punto de vista de género en su correspondiente documentación presupuestaria.

4.2. ¿LOS CRÉDITOS CONSIGNADOS EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO HAN SIDO EJECUTADOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN 2016?

— RESPECTO A LAS ACTUACIONES

CONCLUSIÓN

El centro directivo realizó la gestión del gasto incorporando la perspectiva de género de manera parcial en el 42,37% (151.037.347,23€) de las obligaciones reconocidas, correspondientes a las actuaciones consideradas por la auditoría pertinentes y relevantes a género. Es decir, ocho actuaciones desarrollan los objetivos de

género establecidos en la documentación presupuestaria con debilidades, al no transversalizar el enfoque de género de manera integral y completa.

De estas ocho actuaciones, cabe destacar dos relacionadas con la planificación sectorial, una de máxima relevancia (redacción del texto de la **Ley Andaluza de Movilidad Sostenible**) y otra de relevancia alta (**Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020**) que se ejecutaron parcialmente con enfoque de género sin coste para el programa, más allá de Capítulo 1. Esto indica que se puede incorporar la perspectiva de igualdad entre mujeres y hombres en actuaciones relevantes para el programa utilizando los recursos presupuestarios existentes, sin incurrir en gasto extra.

Por otra parte, con la información disponible tanto en fase inicial como aportada en período de alegaciones, se observa que, ocho actuaciones (una de relevancia máxima, seis alta y una media) no han incorporado el enfoque de género, por lo que el 57,63% (205,417,334,75€) de las obligaciones reconocidas, de actuaciones consideradas pertinentes y relevantes desde el punto de vista de la igualdad de género, no se planificaron ni ejecutaron con vistas a mejorar la igualdad entre mujeres y hombres. El propio programa ha informado en su Informe de progreso que no consideraba procedente integrar el enfoque de género en la mayoría de estas actuaciones.

Varias de estas actuaciones están dedicadas a la contratación de obras o servicios, como **Infraestructuras ferroviarias-tranviarias, Infraestructuras autobuses o Taxi a demanda**, pudiendo integrar criterios de género en sus pliegos de contratación, al igual que en otras que ha desarrollado el programa y que se han considerado parcialmente ejecutadas con perspectiva de género por haber atendido al artículo 12 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. Tampoco se ha integrado la perspectiva de género en los encargos a empresas privadas o subvenciones de la actuación **Fomento del transporte público por carreteras**, dejando sin cumplimiento el artículo 13 de la citada Ley de igualdad.

Se considera que la actuación **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla** no se llevó a cabo integrando el enfoque de género, ya que no fue ejecutada.

Finalmente, la actividad denominada **Asociación de la carretera** es no pertinente para este análisis, debido a su inejecución en 2016 y desaparición.

Se ha observado la ausencia de indicadores de género en estas actuaciones, por lo que no se pueden medir los avances conseguidos en términos de igualdad, ni si quiera, en las que se han ejecutado parcialmente con enfoque de género.

RECOMENDACIÓN

Integrar de forma consistente, clara y concreta la dimensión de género que tienen todas las actuaciones del programa, dando respuesta a los objetivos de género planificados. Las actuaciones, al igual que los objetivos, deben atender y ser coherentes con todos los artículos de la legislación de igualdad que le son de aplicación. Los ámbitos de la movilidad y de las infraestructuras tienen amplia tradición y connotaciones masculinas, por lo que cualquier actuación que permita vencer las resistencias culturales supone un avance para el programa. A ello contribuirían todas las actuaciones, no solamente las de mayor relevancia y las de mayor presupuesto.

Entre las prácticas de integración de género que pueden aplicarse en las actuaciones, destacan: incorporar criterios de género en los pliegos de contratación o ampliar los actualmente establecidos, de manera que permitan contribuir mejor al cierre de las brechas de género encontradas (ejemplos: empleo sectorial o conformación de los cuadros directivos de las empresas); las subvenciones o encomiendas que gestiona el

programa también son susceptibles de integrar criterios de género. En la instalación y mantenimiento de determinadas infraestructuras, como las marquesinas de autobuses, se pueden considerar criterios que proporcionen mayor seguridad, por la iluminación, proximidad con lugar de destino, paneles de información de horarios, etc.

Todas las actuaciones deben hacer un análisis sistemático y completo del acceso y uso de los servicios por parte de mujeres y hombres, en relación con las necesidades identificadas en los diagnósticos; de manera que se observe si el acceso a los servicios y recursos está siendo igualitario o pueden existir sesgos y barreras que limiten el uso y prestación de los servicios públicos a toda la población beneficiaria de manera igualitaria. Por ejemplo, si existen barreras en el uso del servicio de **Taxi a demanda**.

También es necesario definir indicadores para todas las actuaciones, presupuestarios o no, que permitan medir la consecución de las mismas y sus resultados en términos de igualdad.

— RESPECTO A LA EJECUCIÓN DE LOS INDICADORES

CONCLUSIÓN

En cuanto a los indicadores, se observa que los relativos a género son escasos. De los dieciocho indicadores del programa 51B, tres son relativos a personas, y uno informa sobre desigualdades entre hombres y mujeres: 'Personas usuarias de transporte público', mostrando que finalmente hay un mayor número de usuarias (27.985.707) que de usuarios masculinos (22.875.306).

Estos indicadores son insuficientes para identificar las brechas existentes, conocer cómo se han comportado las medidas de igualdad previstas o medir la evolución de la igualdad de género en los ámbitos competenciales del programa.

RECOMENDACIÓN

Se aconseja definir indicadores presupuestarios relevantes para la igualdad de género adecuados para medir los avances o retrocesos de los objetivos estratégicos, operativos y actuaciones, al objeto de realizar un adecuado seguimiento al cumplimiento de la planificación de género prevista. Se debe ampliar el número de los que actualmente existen, y que vayan más allá de la captura de datos desagregados por sexo. Esto permitirá por una parte, medir la consecución de los objetivos y actuaciones de género planificados y, por otra, hacer un seguimiento al cierre de brechas de género a lo largo del tiempo.

En el ámbito de la ejecución presupuestaria, se recomienda, así mismo, justificar las desviaciones que se produzcan respecto a la previsión, analizándolo desde la perspectiva de género, e identificando posibles desigualdades en el acceso y uso de los servicios ofertados.

4.3. ¿SE HA APLICADO LA METODOLOGÍA DEL PRESUPUESTO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO PARA LA INTEGRACIÓN DE GÉNERO EN LA ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA?

CONCLUSIÓN

Según la información del Informe de progreso, se observan resistencias a la aplicación de la metodología de Presupuesto con perspectiva de género, especialmente por parte de la Dirección General de Movilidad. Esto se

ha traducido tanto en una débil incorporación efectiva de este enfoque a la planificación presupuestaria analizada, como en la calidad de la información aportada en el Informe de progreso, a veces deficitaria, para la elaboración de esta auditoría.

RECOMENDACIÓN

El presupuesto público ha sido concebido tradicionalmente como "neutro al género", al ser entendido como un mero agregado financiero cuyos efectos son igualmente beneficiosos para la ciudadanía en general. Sin embargo, uno de los fundamentos teóricos de los Presupuestos con perspectiva de género es el reconocimiento explícito de que los presupuestos tienen un efecto diferenciado en hombres y mujeres, y que de hecho, pueden incidir negativamente agravando las propias desigualdades; o por el contrario, puede servir para combatir y eliminar dichas desigualdades fomentando el desarrollo y la distribución equitativa de recursos y oportunidades para el conjunto de la sociedad. El presupuesto se visibiliza y se utiliza como una herramienta con gran potencial para incidir positivamente en el desarrollo, el crecimiento económico y la justicia social.

El presupuesto con perspectiva de género constituye una manera de prever y analizar el impacto que las políticas de gasto e ingresos van a tener en la igualdad entre mujeres y hombres en un determinado contexto. También es una forma de hacer mejores políticas presupuestarias, puesto que estas van a estar mejor orientadas para responder a las desigualdades identificadas. En la actualidad, el presupuesto con perspectiva de género es una práctica recomendada por organismos internacionales como el FMI o la OCDE³¹ y está siendo aplicada en muchas economías avanzadas del mundo, tales como Finlandia, Suecia, Islandia, Alemania, Italia, etc., países en los que se cuenta con ejemplos en diferentes niveles de la Administración, nacional, regional y local.

Andalucía cuenta con una larga experiencia y reconocimiento a nivel internacional. La última mención que se ha hecho de la estrategia andaluza ha sido en el nuevo Marco complementario para evaluar la gestión financiera pública sensible al género³² por parte del Programa de Gasto Público y Responsabilidad Financiera (PEFA por sus siglas en inglés).

La aplicación de los presupuestos con enfoque de género requiere de un esfuerzo continuado por parte de los centros directivos para que la elaboración presupuestaria anual esté encaminada a la igualdad entre mujeres y hombres de manera transversal. A este respecto, las órdenes de elaboración del presupuesto anual establecen, entre sus criterios, prioridades e indicaciones a los centros directivos para la integración de la igualdad de género en las diferentes etapas y documentos del mismo, que deben ser tenidos en cuenta. Pero esta incorporación dentro del presupuesto no debe ceñirse a ese único momento del ejercicio presupuestario, sino que debe estar presente en la labor presupuestaria constante que realizan estos centros directivos.

La metodología de Presupuesto y Género enumera determinadas herramientas que los programas tienen a su disposición para avanzar a nivel global, entre las que se encuentra la formación o la coordinación con la Unidad de igualdad, y que deben ser aprovechadas por el programa 51B, ya que contribuyen al cambio cultural necesario para la integración del enfoque de género en la labor presupuestaria, considerando además el potencial con el que cuenta para lograr la igualdad de género, que le lleva a tener una alta clasificación en la Escala G+.

³¹Fondo Monetario Internacional (2017). *Gender Budgeting in G7 countries*. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2017). *Gender Budgeting in OECD countries*.

³²PEFA (2020) Supplementary Framework for Assessing Gender Responsive Public Financial Management. https://pefa.org/sites/default/files/news/files/WBG_GRPFM_FRAMEWORK_1_23_PAGES.pdf

El programa 51B debe realizar una planificación presupuestaria con enfoque de género integrado, siguiendo la metodología G+, que afecte a todos los documentos presupuestarios, y desarrollar y potenciar las capacidades de su personal para poder llevarlo a cabo también en la ejecución y evaluación de la política presupuestaria.

— RESPECTO A LA ADAPTACIÓN DE FUENTES DE INFORMACIÓN

CONCLUSIÓN

Según la información aportada en el Informe de progreso, el programa no cuenta con todas las herramientas de recogida de información adaptadas desde el punto de vista de género. Tampoco realiza la desagregación por sexo en todos los casos, por lo que el diseño del formulario puede no estar siempre preparado para la desagregación. También se observa que no existe un protocolo de sistematización de los datos desagregados por sexo, ni de su uso posterior.

RECOMENDACIÓN

Una de las formas de obtener información útil y a la vez necesaria para los diagnósticos de género, dentro de los ámbitos competenciales del programa, es a través de las propias herramientas de información que las Direcciones Generales gestionan. Por ello se hace necesario implementar la recogida de datos desagregados por sexo en aquellas herramientas en las que aún no se realiza y que gestionan datos relativos a personas. También se debe considerar obligatoria la cumplimentación de estos datos en aquellas herramientas que ya tienen la opción establecida, evitando así su no utilización.

Asimismo, se recomienda establecer un procedimiento de sistematización de los datos recogidos y de comunicación de los mismos a aquellos servicios o personas responsables para la interpretación y el establecimiento de las medidas correctoras necesarias en caso de observarse desigualdades de género.

— RESPECTO A LA FORMACIÓN

CONCLUSIÓN

El personal de los centros directivos ha participado en diversas acciones de formación en género entre 2007 y 2016, si bien, el número de personas formadas en igualdad de género es bajo en proporción al personal total de las direcciones generales implicadas. El personal formado, en el marco de sus competencias, en esta materia es de tres personas y ninguna forma parte del servicio de presupuestos.

RECOMENDACIÓN

Es fundamental continuar realizando esfuerzos en la formación de género y presupuesto y género. La mejora de los conocimientos y habilidades del personal con competencias en este programa presupuestario, además de reforzar una actitud positiva al cambio cultural, es fundamental para la adquisición de habilidades técnicas en el proceso de planificación presupuestaria; entre las que destacan la identificación de necesidades prácticas y estratégicas de género, el diseño y planificación de actuaciones con perspectiva de género, así como la construcción de indicadores relevantes a género.

Se recomienda que los centros directivos hagan una identificación anual de las necesidades de formación de su personal en materia de igualdad de género, así como en género y presupuesto, y diseñe un plan de formación con este enfoque dirigido a las áreas de movilidad e infraestructuras aprovechando las posibilidades que ofrece el IAAP.

También es necesario que existan formaciones específicas, en materia de planificación presupuestaria con perspectiva de género, en las que participen las personas responsables del proceso presupuestario, que permitan interrelacionar la dimensión de género del ámbito competencial del programa con la elaboración y ejecución presupuestaria.

— RESPECTO A LA ESTRATEGIA INTRAORGANIZACIONAL

CONCLUSIÓN

No se observa una integración de la perspectiva de género en el presupuesto a nivel intraorganizacional. No se ha asignado la responsabilidad de coordinación a ninguna persona de los centros directivos implicados, ni se ha establecido un sistema de comunicación interna en esta materia. Al mismo tiempo, la comunicación con la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería, aunque existente, no parece sostener ni fortalecer la estrategia. Y tampoco existe un sistema de seguimiento de los indicadores de género más allá de la información que figura en la Ficha de programa.

En la misma línea, el DOE.G+ del programa estableció determinadas actuaciones que contribuían principalmente a la conformación de diagnósticos, que no han tenido traslado en la documentación presupuestaria en los siguientes ejercicios, por lo que su papel impulsor ha sido muy limitado.

RECOMENDACIÓN

Se deben establecer mecanismos que ayuden a fortalecer la incorporación del enfoque de género a nivel intraorganizacional. Para ello, es importante, designar una o varias personas de los centros directivos involucrados en el programa, que sean responsables de género, para que coordinen la institucionalización del enfoque de igualdad de género en las materias competenciales y aprovechen el soporte que proporciona la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería.

Es necesario impulsar y desarrollar una planificación estratégica con enfoque de género integrado en los ámbitos competenciales del programa, plasmándola en un nuevo Documento de Orientaciones Estratégicas (DOE.G+), siguiendo las instrucciones de su Guía de Elaboración³³.

También se recomienda al programa presupuestario que en la revisión del DOE.G+ se establezca un Plan de comunicación, en el que se explique cómo se va a informar a los centros directivos, al resto de la Consejería y a la ciudadanía de sus compromisos en materia de igualdad de género. Este plan de comunicación explicará cómo el programa va a realizar la comunicación de la información sobre transversalización de género.

Los canales de comunicación deben ser, por una parte, de carácter interno, habilitando un espacio en la Intranet para hacer accesible el documento, realizar comunicaciones mediante el correo electrónico o confeccionar un boletín electrónico. Y, por otra, la comunicación con la ciudadanía, sobre la iniciativa y los resultados esperados: la inclusión del enfoque de género en la carta de servicios o la realización de un folleto electrónico (disponible en la página web) donde se expliquen los objetivos y avances.

³³La Guía es una herramienta en la que se concretan las medidas que el programa auditado va a llevar a cabo para dar respuesta a las recomendaciones contenidas en el Informe de Auditoría https://juntadeandalucia.es/export/drupaljda/Guia%20DOE.G+_WEB.pdf

LISTADO DE ANEXOS

- FICHAS DE ACTUACIONES PRESUPUESTARIAS DEL PROGRAMA
- LISTADO DE PISTAS DE AUDITORÍA
- LISTADO DE PRUEBAS DE AUDITORÍA
- ACRÓNIMOS

ANEXO I. FICHAS DE ACTUACIONES PRESUPUESTARIAS DEL PROGRAMA 2016

Actuación N° 1	Denominación de la actuación: Capítulo I Breve descripción:				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	31.600.687 €	Obligaciones reconocidas:	29.046.884,24 €	
	Población beneficiaria	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Población potencial	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP				
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2	3	4
	Auditoría	1	2	3	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos				
	Análisis de acceso a los recursos				
	Valoración de los indicadores				
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?				
Ejecución de la actuación con PG°	Esta actuación se considera no auditable en el marco de las Auditorías de presupuesto y género.				
Descripción de hechos posteriores					

Actuación N° 2	Denominación de la actuación: Intereses de demora Breve descripción: Intereses como consecuencia de sentencias, intereses de demora de certificaciones, justiprecio de expropiaciones.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	1.321.000 €	Obligaciones reconocidas:	2.025.187,09 €	
	Población beneficiaria	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Población potencial	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP				
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2	3	4
	Auditoría	1	2	3	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos				
	Análisis de acceso a los recursos				
	Valoración de los indicadores				
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?				
Ejecución de la actuación con PG°	Esta actuación se considera no auditable en el marco de las Auditorías de presupuesto y género. Respecto al reparto de los créditos, el programa debe considerar que se han detectado diferencias entre los créditos iniciales y obligaciones reconocidas presentadas en la Ficha de actuación del IP y las que figuran en la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de la Cuenta General de 2016, tal como figura en la redacción del Informe de Auditoría, que pueden ser solventadas en el período de auditoría.				
Descripción de hechos posteriores					

Actuación N° 3	Denominación de la actuación: Infraestructuras ferroviarias-tranviarias				
	Breve descripción: Construcción de Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada, Tranvía de la Bahía, Tranvía de Jaén y FFCC Vadollano-Linares, para atender a las demandas de movilidad de varias aglomeraciones urbanas de Andalucía en modos sostenibles. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Transferencias de financiación a AOPJA y APPA, así como contratación y gestión directa.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	212.571.859,00 €	Obligaciones reconocidas:	159.702.299,93 €	
	Población beneficiaria	Mujeres: 1.524.301 (50,65%)	Hombres: 1.485.178 (49,35%)	Total: 3.009.479	
	Población potencial	Mujeres: 1.524.301 (50,65%)	Hombres: 1.485.178 (49,35%)	Total: 3.009.479	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3	4 X
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	Según la información del IP, se consideró un diagnóstico de género que reconoce la existencia de diferencias en la movilidad de las personas según sexo. Este diagnóstico, presente en el anexo del IP, se estima que es insuficiente.			
	Análisis de acceso a los recursos				
	Valoración de los indicadores	No cuenta con indicadores de género para medir la actuación. Indica la existencia de otros indicadores no presupuestarios, pero no aporta mayor información al respecto.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	No ha integrado la perspectiva de género , tal como refleja en su ficha correspondiente en el IP, pero en otro apartado (página 4) indica que los pliegos de contratación cuentan con criterios de género, sobre los que no aporta prueba documental ni se ha encontrado por la auditoría. La discrepancia en la información no se ha solventado en el período de alegaciones. El programa cuenta con objetivos de género en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto de 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, así como a promover un cambio cultural en materia de género para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres, como es el caso del sector de la construcción, en el que se pueden establecer medidas positivas de género. Por otra parte, debe considerar al menos el mandato específico del artículo 12 de la Ley 12/2007, así como los artículos 22 y 24 relacionados con la igualdad en el empleo de la citada Ley.			
Ejecución de la actuación con PG°	La discrepancia en la información y la falta de prueba documental llevan a calificar esta actuación como no ejecutada con enfoque de género .				
Descripción de					

hechos posteriores

Actuación N° 4	Denominación de la actuación: Infraestructuras autobuses				
	Breve descripción: Construcción de estaciones, apeaderos, plataformas reservadas; instalación y mantenimiento de marquesinas así como otros suministros. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Transferencias de financiación a AOPJA, así como contratación y gestión directa.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	3.250.000.00 €	Obligaciones reconocidas:	5.551.358,92 €	
	Población beneficiaria	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Población potencial	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	El IP reconoce las diferencias de género en movilidad de la ciudadanía, aunque no aporta estudios diagnósticos ni otros informes que lo avalen. Por otra parte, y en relación con el objetivo específico de la actuación, no aporta información sobre las diferencias de género en el personal dedicado a la construcción de estaciones, apeaderos, etc. y a los trabajos de instalación y mantenimiento de las marquesinas y otros suministros.			
	Análisis de acceso a los recursos	No presenta información al respecto, indicando solamente que considera que no existen las diferencias por sexo, citadas anteriormente, entre la ciudadanía usuaria de estas infraestructuras.			
	Valoración de los indicadores	No cuenta con indicadores de género para medir la actuación. Indica la existencia de otros indicadores no presupuestarios pero no aporta mayor información al respecto.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	Este programa cuenta con objetivos de género en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres, como puede ser el de servicio de instalación y mantenimiento de estas infraestructuras. Por otra parte, respecto a la contratación de los servicios, debe atender a los artículos 12, 22 y 24 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. También se considera oportuno respecto a esta actuación, diagnosticar si las condiciones de seguridad de las paradas y marquesinas influyen en la decisión del uso del transporte público y establecer mejoras, por ejemplo, en la iluminación o la localización de las paradas de los autobuses. A pesar de lo anterior, el programa no ha planificado esta actuación con perspectiva de género , ya que considera en su IP que no procede, aunque en otro apartado (página 4)			

		<p>indica que los contratos incorporan criterios de género, pero no se ha aportado prueba documental al respecto, ni se ha encontrado por la auditoría. El programa tampoco ha aclarado esta información en el período de alegaciones.</p> <p>También debería aportar datos relativos a la población usuaria de los autobuses, que permitan su mejor valoración.</p>
Ejecución de la actuación con PG°	<p>La discrepancia en la información y la falta de prueba documental llevan a calificar esta actuación como no ejecutada con enfoque de género.</p>	
Descripción de hechos posteriores		

Actuación N° 5	Denominación de la actuación: Fomento del transporte público				
	Breve descripción: Transferencia a los Consorcios de Transporte metropolitano, principalmente, así como encomiendas a empresas privadas y subvenciones a familias e instituciones sin ánimo de lucro. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Transferencias a los entes citados anteriormente, encomiendas y subvenciones.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	23.123.836,00€	Obligaciones reconocidas:	22.838.680,64€	
	Población beneficiaria	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Población potencial	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (50,65%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	Según la información del IP, se consideró un diagnóstico de género a través de contabilizaciones varias, pero no aporta información sobre los estudios específicos relacionados con la planificación de las infraestructuras para el uso de la ciudadanía.			
	Análisis de acceso a los recursos	En contraposición a la información anterior, el programa considera que no existen las diferencias citadas entre hombres y mujeres respecto a la movilidad.			
	Valoración de los indicadores	Todos los indicadores relativos a personas no están desagregados por sexo y tampoco indica cuáles son los indicadores no presupuestarios de género asociados a esta actuación.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?	<p>El programa cuenta con objetivos de género en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres.</p> <p>El programa indica en su ficha correspondiente del IP que no procede la planificación con enfoque de género, pero también indica que ha integrado el enfoque de género en los pliegos de contratación de los sistemas de explotación (página 4), pero no aporta prueba documental al respecto, ni se ha encontrado por la auditoría. En el período de alegaciones tampoco ha aportado información adicional al respecto.</p> <p>Por otra parte, en la fase de alegaciones tampoco ha aclarado en qué consisten las “encomiendas a entidades privadas” indicadas en la Ficha de actuación correspondiente en el IP, ya que por la naturaleza de las mismas estas no deben ir dirigidas a tales entidades. Tampoco informa sobre las acciones que realizan los Consorcios de Transporte Metropolitano, ni las entidades privadas encomendadas, respecto a la igualdad entre mujeres y hombres en el fomento del transporte público por carretera. Ni si las</p>			

		subvenciones realizadas han contemplado la perspectiva de género. Relacionado con las subvenciones o encomiendas, el programa debe velar por la integración de, al menos, el artículo 13 relacionado con las ayudas y subvenciones de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.
Ejecución de la actuación con PG°		La discrepancia en la información y la falta de prueba documental llevan a calificar esta actuación como no ejecutada con enfoque de género.
Descripción de hechos posteriores		

Actuación N° 6	Denominación de la actuación: Actuaciones para la construcción de otras infraestructuras para la movilidad sostenible			
	Breve descripción: Construcción de intercambiadores de transportes, de áreas logísticas, de puertos, etc. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Transferencias de financiación a AOPJA y APPA.			
Información presupuestaria	Crédito inicial:	22.511.362,00€	Obligaciones reconocidas:	16.705.318,07€
	Población beneficiaria	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)
	Población potencial	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.		
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3
	Auditoría	1	2 X	3
	Observaciones	La valoración se debe fundamentalmente a una estimación más baja de la población beneficiaria por parte de la auditoría, que la propuesta por el programa, y a que el procedimiento presupuestario de gasto utilizado es una transferencia de financiación.		
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	Según la información del IP, no se consideró un diagnóstico de género, ni aporta información sobre diferencias de género, respecto al personal dedicado a la construcción de estas infraestructuras, manifestando solamente la existencia de diferencias por sexo en la movilidad de las personas, según estudios especializados, que tampoco son detallados.		
	Análisis de acceso a los recursos	El programa considera que no existen las diferencias de género en el acceso, uso y control o participación en la construcción de estas infraestructuras.		
	Valoración de los indicadores	No cuenta con indicadores presupuestarios de género, ni indica cuáles son los no presupuestarios con enfoque de género que permiten medir esta actuación.		
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?	No ha integrado la perspectiva de género ya que considera en su IP que no procede , no solicitándolo por tanto a AOPJA y APPA, como ejecutantes de la misma. Tampoco se ha encontrado evidencia documental en contra. Pero por otra parte, cuenta con objetivos de género, en su documentación presupuestaria, dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y que ayudan a promover un cambio cultural en materia de género, para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres, como es el caso del sector de la construcción, en el que se pueden establecer medidas positivas de género (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016). En todo caso y respecto a los mandatos de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, en el desarrollo de la actuación se debería atender a los artículos 12 , en caso de contratación y 22 y 24 relativos al fomento del empleo femenino. Por otra parte, sería necesario conocer la estimación de la población beneficiaria de Andalucía, ya que no toda la población utiliza las infraestructuras a las que se refiere la actuación.		

		El programa, en el periodo de alegaciones, no ha informado de la discordancia entre la información financiera que aparece en el cuadro resumen de actuaciones y en la ficha de pormenorizada de la actuación, ambas del IP.
Ejecución de la actuación con PG°		Ante la falta de concreción en la información y la mención de improcedencia para la integración del enfoque de género mencionado en el IP, así como la falta de prueba documental, se considera que esta actuación no se ha ejecutado con perspectiva de género.
Descripción de hechos posteriores		

Actuación N° 7	Denominación de la actuación: Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (LAMS) Breve descripción: Redacción del texto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de Progreso): No informa del mecanismo de gasto.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	N/A		Obligaciones reconocidas:	N/A
	Población beneficiaria	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Población potencial	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.10 (población Andalucía) ⁷	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	0.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. 0.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3	4 X
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En su IP, el programa presupuestario indica la existencia de diferencias en la movilidad de las personas según sexo, hecho avalado por estudios especializados, que no se concretan. Por otra parte, aportan datos de conductores/as y de personas usuarias de transporte público. También de personas usuarias de la bicicleta, pero en este caso, no constan datos específicos de Andalucía desagregados por sexo. Respecto al uso de esta información, por una parte, se indica no haber considerado estos diagnósticos en la planificación de la actuación, y por otro, que se han tenido en cuenta las diferencias de género, reflejándolas en el articulado que desarrolla los objetivos de la LAMS.			
	Análisis de acceso a los recursos	Reconoce las diferencias en el uso del transporte según sexo.			
	Valoración de los indicadores	El programa indica que no procede establecer indicadores relativos a esta actuación, pero también indica que existen otros indicadores no presupuestario de género que permite medir esta actuación, de los que no aporta información.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	Se ha integrado la perspectiva de género a través del artículo 3 del Anteproyecto de la citada Ley, que establece los principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible, indicando que “las actuaciones de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible integrarán la perspectiva de género”, además de ajustarse al resto de principios. Este hecho responde por tanto al artículo 5 de la Ley 12/2007.			
Ejecución de la actuación con PG°	Se considera que esta actuación se ha ejecutado con perspectiva de género de manera parcial , ya que se ha tenido en cuenta este enfoque de manera transversal en los principios generales de la LAMS, pero en la exposición de motivos no se hace referencia a las diferencias de género en el ámbito de la movilidad sostenible, ni se especifica en ningún otro momento cómo integrar esta dimensión en ninguna de las áreas abarcadas por la Ley: diagnóstico, participación ciudadana, planes de movilidad dependientes, estudios de impacto, labor del Observatorio Andaluz de Movilidad Sostenible, o en la evaluación y el				

	<p>seguimiento de los distintos planes, respondiendo así a otros artículos de la Ley de igualdad que son de aplicación a esta actuación, como es, el artículo 50, específicamente enfocado al planeamiento urbanístico, vivienda y transporte; o los artículos 6 y 10.</p>
Descripción de hechos posteriores	<p>Para la futura Ley de Ordenación del Transporte y de la Movilidad Sostenible de Andalucía (anunciada en el Parlamento en julio de 2019) se debería contemplar la perspectiva de género, partiendo de un diagnóstico previo y considerar los diferentes artículos de la Ley de igualdad de género, desarrollándolos a lo largo del nuevo articulado.</p>

Actuación N° 8	Denominación de la actuación: Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020 Breve descripción: Redacción de texto del Plan. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): No indica el mecanismo de gasto.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	100.000,00€	Obligaciones reconocidas:	0,00€	
	Población beneficiaria	Mujeres: 20,87% (909.148)	Hombres: 30,93% (1.347.386)	Total: Estimación del 51,8% de la población Andaluza (4.356.244) Fuente: Barómetro de la Bicicleta en España, 2015.	
	Población potencial	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	A través del IP, se observa que el programa tiene conocimiento de la diferente realidad que existe para mujeres y hombres, en el uso de la bicicleta. Los datos son extraídos del Barómetro de la bicicleta en España de 2015, si bien, están desagregados por sexo para el conjunto de España, pero no para Andalucía, por lo que los resultados podrían diferir en este ámbito geográfico menor. Se desconoce, también, la procedencia de los porcentajes, desagregados por sexo, de la población beneficiaria en Andalucía. Por otra parte, el programa indica que se hizo un análisis de género previo a la elaboración del Plan, pero no ha sido aportado en el marco de esta auditoría, por lo que se desconoce el contenido del mismo. En el texto del PAB, las únicas referencias a diferencias de género se hace en el apartado "Diagnóstico a escala urbana", en las descripciones de Córdoba (perfil de la persona ciclista) y Sevilla (porcentaje de mujeres ciclistas, según estudio "Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, 2011").			
	Análisis de acceso a los recursos	Según el IP, el programa no reconoce para el Plan Andaluz de la Bicicleta diferencias de género, a pesar de los datos del anteriormente citado Barómetro de la Bicicleta.			
	Valoración de los indicadores	El programa no cuenta con indicadores de género para esta actuación, pero indica tener disponibles otros indicadores no presupuestarios de los que no aporta información.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	Para la redacción del Plan, la única dimensión de género tomada en consideración ha sido el artículo 19.2 de la Ley 9/2007 , de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, aplicado a la designación de las personas integrantes de la Mesa Andaluza de la Bicicleta que no formen parte de la misma, en razón de su cargo, debiendo respetarse el principio de representación equilibrada de hombres y mujeres. No encontrándose otras medidas en el PAB con perspectiva de género, debiendo considerarse también los artículos 5, 6, 10 que son básicos de aplicación a planificaciones y en el			

	artículo 50 , específico de la competencia en movilidad.
Ejecución de la actuación con PG°	Se considera que esta actuación se ha ejecutado integrando la perspectiva de género de manera parcial , al no haberse podido comprobar la realización del diagnóstico previo y al contemplar la perspectiva de género solamente en la composición de la Mesa Andaluza de la Bicicleta, que tiene carácter interno, y no haberse incluido la dimensión de género en las actuaciones del plan dirigidas a la ciudadanía.
Descripción de hechos posteriores	

Actuación N° 9	Denominación de la actuación: Plan de Transporte Metropolitano del área de Córdoba. Plan Movilidad Sostenible Breve descripción: Redacción del PTM del área de Córdoba. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación directa.			
Información presupuestaria	Crédito inicial:	100.000,00€	Obligaciones reconocidas:	90.000,00€
	Población beneficiaria	Mujeres: 192,537 (52%)	Hombres: 177.727 (48%)	Total: 370.264*
	Población potencial	Mujeres: 218.825 (52%)	Hombres: 201.9934 (48%)	Total: 420.818
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	0.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. 0.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.		
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3 4
	Auditoría	1	2	3 X 4
	Observaciones			
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En su IP, el programa presupuestario indica la existencia de diferencias en la movilidad de las personas según sexo, hecho avalado por estudios especializados que no se concretan, pero, por otra parte, también indica que no se ha considerado necesario realizar ningún diagnóstico de género para esta actuación.		
	Análisis de acceso a los recursos	No se ha realizado ningún estudio de análisis de acceso a los recursos, a pesar de considerar las existencias de diferencias según sexo.		
	Valoración de los indicadores	El indicador asociado a esta actuación en la ficha del IP es de 1, tanto para planificación como para ejecución, mientras que en la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de 2015, el indicador "Estudios de transporte", tiene una previsión de 6 y una ejecución de 5. No se asocia ningún otro indicador a esta actuación que mida el enfoque de género de la misma., a pesar de que el programa indica contar con indicadores no presupuestarios de los que no aporta información.		
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	En el IP, el programa indica que no consideró procedente integrar la perspectiva de género en la planificación de la actuación.		
Ejecución de la actuación con PG°	Se considera que esta actuación se ha ejecutado con perspectiva de género de manera parcial . En el Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Córdoba figura que, el sistema multimodal de transporte tendrá en cuenta de forma efectiva el objetivo de la igualdad de género en el desarrollo de todas sus actuaciones, contribuyendo a fomentar la igualdad de oportunidades, pero el texto final del Plan (no aportado por el programa) no refleja este hecho. Sin embargo, si se ha atendido a la igualdad de género en el Pliego de cláusulas administrativas particulares, en cuyo punto 17.11 se contemplan criterios de género para desempate, en caso de que dos proposiciones queden igualadas, considerando por tanto el artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. Queda margen de mejora para incorporar otros artículos en los pliegos, dirigidos a empresas solicitantes, para que los incorporen en los productos resultantes, como son el artículo 50 , específico del ámbito de la movilidad, y 5, 6 y 10 que son básicos de aplicación en las planificaciones. Así como establecer un sistema de evaluación que permita comprobar los efectos de la			

	medida ya adoptada (punto 17.11).
Descripción de hechos posteriores	No constan hechos posteriores específicos de esta actuación, pero se observan mejoras respecto a la incorporación del enfoque de igualdad de género en la licitación de otros Planes de transporte metropolitano (licitación para el área de Granada en 2019, comentada en su actuación correspondiente). Sería oportuno en la redacción de los futuros Planes de movilidad, que además de las cláusulas de contratación, se incorpore la perspectiva de género en el proceso de creación del mismo: en el diagnóstico, en el pliego de prescripciones técnicas particulares (donde figura la encuesta telefónica sobre movilidad a realizar), en las acciones a desarrollar, en el seguimiento, etc...

* Estimación de habitantes mayor de 16 años en el ámbito PTM del área de Córdoba, del año 2015 al año 2027: 370.264.

Actuación N° 10	Denominación de la actuación: Plan de Transporte Metropolitano del área de Almería. Plan Movilidad Sostenible. Breve descripción: Redacción del PTM del área de Almería. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): contratación directa.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	100.000,00€	Obligaciones reconocidas:	90.000,00€	
	Población beneficiaria	Mujeres: 253.017 (51%)	Hombres: 243.094 (49%)	Total: 496.111*	
	Población potencial	Mujeres: 269.146 (51%)	Hombres: 258.591 (49%)	Total: 527.737	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En su IP, el programa presupuestario indica la existencia de diferencias en la movilidad de las personas, según sexo, hecho avalado por estudios especializados que no se concretan. Por otra parte, indica haber realizado un análisis de género en la Prospectiva de la población en el área de este PTM, concluyéndose en la Memoria que no es relevante este factor en la movilidad. Esta Memoria no ha sido aportada en el marco de la auditoría, por lo que no se ha podido comprobar este hecho.			
	Análisis de acceso a los recursos	El programa indica en su IP no reconocer diferencias de acceso entre mujeres y hombres, ni ha realizado estudio a tal efecto.			
	Valoración de los indicadores	El indicador asociado a esta actuación en la ficha del IP es de 1, tanto para planificación como para ejecución, mientras que en la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de 2015, el indicador mide el número de "Estudios de transporte", con una previsión de 6 y una ejecución de 5. No se asocia ningún otro indicador a esta actuación que mida el enfoque de género de la misma., a pesar de que el programa indica contar con indicadores no presupuestarios, de los que no aporta información.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	El programa indica no haber planificado esta actuación con perspectiva de género.			
Ejecución de la actuación con PG°	Se considera que esta actuación se ha ejecutado con perspectiva de género de manera parcial. En el Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Almería, figura que el sistema multimodal de transporte tendrá en cuenta, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad de género en el desarrollo de todas sus actuaciones, contribuyendo a fomentar la igualdad de oportunidades. No se ha aportado ni ha sido posible encontrar el texto final del Plan para comprobar si recoge o no el enfoque de igualdad de género (expediente licitado en 2015: https://juntadeandalucia.es/temas/contratacion-publica/perfiles-licitaciones/detalle/00000003984.html). Sin embargo, si se ha atendido a la igualdad de género en el Pliego de cláusulas administrativas particulares, en cuyo punto 17.11 se contemplan criterios de género para desempate, en caso de que dos proposiciones queden igualadas,				

	<p>considerando por tanto el artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. En el mismo Pliego también se recoge, que en el caso de que las actuaciones objeto del contrato se financien con Fondos Europeos, como es el caso, el contrato debe someterse a las disposiciones del Tratado de la Unión Europea y a los actos fijados en virtud del mismo, y será coherente con las actividades, políticas y prioridades comunitarias en pro de un desarrollo sostenible y mejora del medio ambiente, debiendo promover, entre otras, la igualdad entre hombres y mujeres, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1083/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión.</p> <p>Queda margen de mejora para incorporar otros artículos en los pliegos, dirigidos a empresas solicitantes, para que los incorporen en los productos resultantes, como son el artículo 50, específico del ámbito de la movilidad, y 5, 6 y 10 que son básicos de aplicación en las planificaciones. También sería oportuno el establecimiento de un sistema que permita medir el resultado de la aplicación de esta medida desde el punto de vista de la igualdad de género.</p>
<p>Descripción de hechos posteriores</p>	<p>No constan hechos posteriores específicos de esta actuación, pero se observan mejoras, respecto a la incorporación del enfoque de igualdad de género, en la licitación de otros Planes de transporte metropolitano (licitación para el área de Granada en 2019, comentada en su actuación correspondiente).</p> <p>Sería oportuno en la redacción de los futuros Planes de movilidad, que además de las cláusulas de contratación, se incorpore la perspectiva de género en el proceso de creación del mismo: en el diagnóstico, en el pliego de prescripciones técnicas particulares (donde figura la encuesta telefónica sobre movilidad a realizar), en las acciones a desarrollar, en el seguimiento, etc...</p>

* Estimación de habitantes mayor de 16 años en el ámbito PTM del área de Almería, del año 2015 al año 2027: 496.111.

Actuación N° 11	Denominación de la actuación: Plan de Transporte Metropolitano del área de Granada. Plan Movilidad Sostenible. Breve descripción: Redacción del PTM del área de Granada. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación directa.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	120.000,00€	Obligaciones reconocidas:	101.377,43€	
	Población beneficiaria	Mujeres: 52%	Hombres: 48%	Total: No se estima la evolución de habitantes del ámbito del PTM del área de Granada	
	Población potencial	Mujeres: 294.431(52%)	Hombres: 271.782 (48%)	Total: 566.213	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En su IP, el programa presupuestario indica que se ha realizado un estudio de diagnóstico para la elaboración del PTM del área de Granada, observándose diferencias entre mujeres y hombres. También se observan diferencias de sexo en los aforos realizados en la red ciclista de Granada. A pesar de ello, la Memoria del PTM concluye que no es relevante el factor de género en la movilidad. Esta Memoria no ha sido aportada en el marco de la auditoría, por lo que no se ha podido comprobar este hecho.			
	Análisis de acceso a los recursos	A pesar del diagnóstico anterior, el programa indica que no se conocen diferencias de género en el acceso al servicio.			
	Valoración de los indicadores	El indicador asociado a esta actuación en la ficha del IP es de 1, tanto para planificación como para ejecución, mientras que en la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de 2015, el indicador mide el número de "Estudios de transporte", con una previsión de 6 y una ejecución de 5. No se asocia ningún otro indicador a esta actuación que mida el enfoque de género de la misma., a pesar de que el programa indica contar con indicadores no presupuestarios, de los que no aporta información.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	El programa indica no haber planificado esta actuación con perspectiva de género.			
Ejecución de la actuación con PG°	Se considera que esta actuación se ha ejecutado con perspectiva de género de manera parcial. En el Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, figura que el sistema multimodal de transporte tendrá en cuenta, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad de género en el desarrollo de todas sus actuaciones, contribuyendo a fomentar la igualdad de oportunidades. No se ha aportado, ni ha sido posible encontrar, el texto final del Plan para comprobar si recoge o no el enfoque de igualdad de género (expediente resuelto en 2015: https://juntadeandalucia.es/temas/contratacion-publica/perfiles-licitaciones/detalle/00000003989.html).				

	<p>Sin embargo, si se ha atendido a la igualdad de género en el Pliego de cláusulas administrativas particulares, en cuyo punto 17.11 se contemplan criterios de género para desempate, en caso de que dos proposiciones queden igualadas, considerando, por tanto, el artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.</p> <p>En el mismo Pliego también figura, que en el caso de que las actuaciones objeto del contrato se financien con Fondos Europeos, como es el caso, el contrato debe someterse a las disposiciones del Tratado de la Unión Europea y a los actos fijados en virtud del mismo, y será coherente con las actividades, políticas y prioridades comunitarias en pro de un desarrollo sostenible y mejora del medio ambiente, debiendo promover, entre otras, la igualdad entre hombres y mujeres, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1083/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión.</p> <p>Además, en los Pliegos de prescripciones técnicas particulares también se indica que la propuesta del Plan debe integrar la perspectiva de género en los objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito definido, y también solicita el establecimiento de determinados indicadores del sistema de movilidad relativos a personas, pero no especifica que tengan que estar desagregados por sexo.</p>
<p>Descripción de hechos posteriores</p>	<p>En 2019 se ha vuelto a licitar la Asistencia técnica para elaborar el Plan de Transporte Metropolitano de Granada (https://juntadeandalucia.es/temas/contratacion-publica/perfiles-licitaciones/detalle/000000169475.html), observándose mejoras en la licitación desde el punto de vista de la integración del enfoque de género, que deberá tener reflejo en la propuesta final del Plan.</p> <p>En el Pliego de prescripciones técnicas particulares, respecto a la legislación andaluza, que incide en el objeto del contrato, y en relación a la igualdad de género, hace mención del artículo 50 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. Por otra parte, también se contempla el mandato legal de incorporación del enfoque de género, requiriendo que este se considere de forma transversal, desde la fase de planificación de los trabajos, hasta la consecución del objeto principal, solicitando a las empresas licitadoras que lo reflejen en sus propuestas y en sus trabajos posteriores.</p> <p>En el Pliego de cláusulas administrativas particulares, en el punto 10.6 se contemplan criterios de género para desempate, en caso de que dos proposiciones queden igualadas. En el punto 10.7 se incluye entre la documentación previa a la adjudicación, la acreditación de elaboración y aplicación efectiva de los Planes de Igualdad en las empresas solicitantes, en aquellos casos que sea obligatorio. Finalmente, incorpora una condición especial de ejecución del contrato, de carácter social, relacionada con la inserción laboral de las mujeres, detallando el contenido, así como la evaluación de su cumplimiento. Se considera, por tanto, el artículo 12 de la Ley 12/2007, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.</p> <p>Para continuar mejorando, sería oportuno medir la evolución en la igualdad que implica la incorporación de estas cláusulas.</p>

Actuación N° 12	Denominación de la actuación: Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla. Plan Movilidad Sostenible. Breve descripción: Redacción del PTM del área de Sevilla. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación directa.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	180.000,00€	Obligaciones reconocidas:	168.486,50€ indicado por el programa, pero también consta su inejecución	
	Población beneficiaria	Mujeres:738.187 (50,65%)	Hombres: 719.240 (49,35%)	Total: 1.457.428	
	Población potencial	Mujeres:738.187 (50,65%)	Hombres: 719.240 (49,35%)	Total: 1.457.428	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.1 Desarrollo de las actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible. O.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoria	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En su IP, el programa presupuestario indica la existencia de diferencias en la movilidad de las personas, según sexo, según los estudios previos a la elaboración del diagnóstico del Plan. Los citados estudios no han sido aportados en el marco de la auditoría, por lo que no se ha podido comprobar este hecho.			
	Análisis de acceso a los recursos	El programa indica en su IP no reconocer diferencias de acceso entre mujeres y hombres, ni ha realizado estudio a tal efecto.			
	Valoración de los indicadores	El indicador asociado a esta actuación en la ficha del IP es de 1, tanto para planificación como para ejecución, mientras que en la Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de 2015, el indicador mide el número de "Estudios de transporte", con una previsión de 6 y una ejecución de 5. No se asocia ningún otro indicador a esta actuación que mida el enfoque de género de la misma., a pesar de que el programa indica contar con indicadores no presupuestarios, de los que no aporta información.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?	El programa dice no haber planificado esta actuación con perspectiva de género. A pesar de ello, se considera que la integración del enfoque de género en la planificación de la misma, se ha realizado de manera parcial , ya que en el Pliego de prescripciones técnicas particulares figura, entre los requisitos, que el Plan debe contar con "Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito definido, integrándose la perspectiva de género". Por otra parte, en el Pliego de cláusulas administrativas particulares se ha atendido a la igualdad de género a través del punto 17.11, que manda contemplar criterios de género para desempate, en caso de que dos proposiciones queden igualadas, considerando por tanto el artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. En el mismo Pliego también figura, que en el caso de que las actuaciones objeto del contrato se financien con Fondos Europeos, como es el caso, el contrato debe someterse a las disposiciones del Tratado de la Unión Europea y a los actos fijados en virtud del mismo, y será coherente con las actividades, políticas y prioridades comunitarias en pro			

	<p>de un desarrollo sostenible y mejora del medio ambiente, debiendo promover, entre otras, la igualdad entre hombres y mujeres, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1083/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión.</p> <p>A pesar de ello, queda margen de mejora para incorporar otros artículos en los pliegos, dirigidos a empresas solicitantes, para que los incorporen en los productos resultantes, como son el artículo 50, específico del ámbito de la movilidad, y 5, 6 y 10 que son básicos de aplicación en las planificaciones. Así como establecer un sistema de evaluación que permita comprobar los efectos de la medida ya adoptada (punto 17.11).</p>
<p>Ejecución de la actuación con PG°</p>	<p>Respecto a esta actuación, cabe mencionar que la licitación, correspondiente a este Plan, figura en el buscador de licitaciones con el expediente número CV-AAE-01 (2014/0027) de 2014. En la información aportada por el IP se indica que no fue realizada finalmente, coincidiendo con la Resolución por la que se acuerda el desistimiento, que figura en el citado expediente. Debido a que no se llevó a cabo, la auditoría valora la ejecución de la misma como no ejecutada con perspectiva de género.</p> <p>En contraposición a la información anterior, el programa dice que existen obligaciones reconocidas asociadas a esta actuación. En el período de alegaciones no se han aclarado estas circunstancias, por lo que no se ha podido realizar una valoración apropiada, de la actuación y de sus créditos, desde el punto de vista de género.</p>
<p>Descripción de hechos posteriores</p>	<p>No constan hechos posteriores específicos de esta actuación, pero se observan mejoras respecto a la incorporación del enfoque de igualdad de género en la licitación de otros Planes de transporte metropolitano (licitación para el área de Granada en 2019, comentada en su actuación correspondiente).</p> <p>Sería oportuno en la redacción de los futuros Planes de movilidad, que, además de las cláusulas de contratación, se incorpore la perspectiva de género en el proceso de creación del mismo: en el diagnóstico, en el pliego de prescripciones técnicas particulares (donde figura la encuesta telefónica sobre movilidad a realizar), en las acciones a desarrollar, en el seguimiento, etc...</p>

Actuación N° 13	Denominación de la actuación: Discos tacógrafos y básculas Breve descripción: Inversiones en inmovilizado y otros materiales móviles para la inspección y control del transporte. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación directa.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	714.459,00€	Obligaciones reconocidas:	215.519,06€	
	Población beneficiaria	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Población potencial	Mujeres: 4.248.913 (50,65%)	Hombres: 4.139.194 (49,35%)	Total: 8.388.107 (población Andalucía)	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	0.4 Mantenimiento y mejora de la calidad y seguridad vial en la red de carreteras.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En el IP se menciona que no es factible realizar un diagnóstico de género para esta actuación, pero consideran que la actuación va dirigida a la seguridad de las carreteras y que es la ciudadanía andaluza la población beneficiaria, existiendo diferencias de género.			
	Análisis de acceso a los recursos	No se ha realizado este análisis.			
	Valoración de los indicadores	No cuenta con indicadores presupuestarios de género, ni indica cuáles son los no presupuestarios con enfoque de género que permiten medir esta actuación.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	En el IP figura que no se consideró necesario establecer objetivos de género en relación a esta actuación, a pesar de establecerlos en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016), estando estos dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género, para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres. Tampoco se ha encontrado evidencia documental al respecto.			
Ejecución de la actuación con PG°	Se estima que esta actuación no ha integrado el enfoque de igualdad de género en su ejecución, ya que tal y como el programa indica, no se ha planificado con este enfoque, ni se ha encontrado evidencia documental que permita otra calificación. El programa ha podido incorporarlo en la contratación directa de los servicios, atendiendo principalmente al artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. También debería establecerse un sistema de medida de la contratación realizada con enfoque de género.				
Descripción de hechos posteriores					

Actuación N° 14	Denominación de la actuación: Taxi a demanda				
	Breve descripción: Atender a la demanda de transporte público interurbano de viajeros en zonas de débil tráfico con vehículos taxi. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación directa				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	478.453,00€	Obligaciones reconocidas:	234.172,84€	
	Población beneficiaria	Mujeres: 11.662 (50,65%)	Hombres: 9.489 (49,35%)	Total: 19.228	
	Población potencial	Mujeres: 41.372 (50,65%)	Hombres: 33.664 (49,35%)	Total: 68.215	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	0.2 Intermodalidad y multimodalidad de redes y servicios, que mejoren la eficiencia del sistema de TTE. en su conjunto.			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2 X	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En el IP se reconoce una mayor dependencia por parte de las mujeres del transporte público, así como la necesidad de realizar un diagnóstico específico, relacionado con este enfoque, en la actuación.			
	Análisis de acceso a los recursos	A pesar del diagnóstico anterior, el programa indica que no se conocen diferencias de género en el acceso al servicio.			
	Valoración de los indicadores	No cuenta con indicadores presupuestarios de género, ni indica cuáles son los no presupuestarios con enfoque de género que permiten medir esta actuación.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	En el IP, el programa indica que no consideró procedente integrar la perspectiva de género en la planificación de la actuación , ni se ha encontrado evidencia documental al respecto. Sin embargo, cuenta con objetivos a los que atender en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género, para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres.			
Ejecución de la actuación con PG°	Se considera que la actuación no se ha ejecutado con perspectiva de género , ya que, tal como el propio programa indica, no se ha planificado con este enfoque y no se ha hallado prueba documental en contra. Por lo tanto, no se han tenido en cuenta los mandatos de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, especialmente los artículos 12, 50 y 52 , dedicados respectivamente a la contratación, al planeamiento urbanístico, vivienda y transporte y a las mujeres del medio rural y pesquero. En el desarrollo del servicio deberían considerarse las necesidades específicas, según sexo, como pueden ser criterios horarios, protocolos de acoso, dispositivos de seguridad infantil, etc.				
Descripción de hechos posteriores					

Actuación N° 15	Denominación de la actuación: Actuaciones de carriles bici				
	Breve descripción: Proyectos y Construcción de carriles bici. Se aprobaron los Proyectos de construcción de vías ciclistas en la ciudad de Córdoba, en el cinturón del casco Histórico y avenida del Brillante (5-CO-1858-PC). PC de vías ciclistas y señalización y aparcamientos para bicicletas en Huelva (5-HU-1921-PC), Vía ciclista de Andujar (5-JA-2168-PC), Vía ciclista urbana Jaén (5-JA-2181-PC), Nueva pasarela ciclopeatonal sobre la Autovía SE-30 pk 13+750. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	15.872.123,00 €	Obligaciones reconocidas:	78.448,53 €	
	Población beneficiaria	Mujeres: 38,3%*	Hombres: 61,7%*	Total:	
	Población potencial	Mujeres: 48,2%**	Hombres: 51,8% **	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	0.5. Ejecución de vías ciclistas en el marco del Plan Andaluz de la Bicicleta			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1 X	2	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	A través del IP, se observa que el programa tiene cierto conocimiento de la diferente realidad existente para mujeres y hombres en el uso de la bicicleta. Los datos son extraídos del Barómetro de la bicicleta en España de 2015; si bien, están desagregados por sexo para el conjunto de España, y no específicamente para Andalucía, por lo que los resultados podrían diferir para otro ámbito geográfico menor. Al igual que ocurre para el Plan Andaluz de la Bicicleta, sería necesario la realización de un diagnóstico ad-hoc relacionado con este medio de transporte. Respecto al personal de las empresas contratadas para la ejecución de las obras, el programa indica que el acceso al empleo entre mujeres y hombres de este sector es desigual, pero no aporta información específica, respectiva a las contrataciones realizadas anteriormente, que hubieran permitido un diagnóstico.			
	Análisis de acceso a los recursos	El programa indica un acceso igualitario de la ciudadanía a este recurso, pero no aporta un estudio diagnóstico que lo avale. Por el contrario, como ya se ha comentado, reconoce desigualdades de género en el acceso al empleo en el sector de la construcción.			
	Valoración de los indicadores	Esta actuación se evalúa con un único indicador que mide los kilómetros de construcción de vías ciclistas (82 km, en 2016, de previsión). No existen por tanto indicadores de género relacionados con esta actuación.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?	En los pliegos tipo de cláusulas administrativas particulares de los contratos de obras figura un criterio de género en caso de empate de las proposiciones igualadas. Como prueba documental en el período de alegaciones se presenta como ejemplo el "Pliego de cláusulas administrativas particulares para la contratación de obras no sujeta a regulación armonizada por el procedimiento abierto 2016/000149 (5-CO-1858-00-00-ON) para la construcción de vías ciclistas en la ciudad de Córdoba, en el cinturón del casco histórico y Avenida del Brillante".			

		<p>Ello conlleva el cumplimiento del artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, y contribuyendo a la disminución de la brecha de género en el empleo en el sector de la construcción. Este hecho responde, además, a los objetivos establecidos en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género, para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres.</p>
<p>Ejecución de la actuación con PG°</p>		<p>Se considera que esta actuación se ha ejecutado integrando la perspectiva de género de manera parcial. Al igual que el Plan Andaluz de la Bicicleta, esta actuación no cuenta con un diagnóstico de género en su vertiente dirigida a la ciudadanía. A pesar de que la construcción de los carriles bicis mejora el acceso de la ciudadanía a determinados emplazamientos como centros de salud, colegios, hospitales, etc.; ni la planificación, ni la construcción de los mismos, se ha realizado considerando las distintas necesidades de unos y otras. Sin embargo, el hecho de contar con cláusulas de género en materia de contratación, permite la valoración realizada. Como mejora en este ámbito, sería necesario, también, contar con información más amplia sobre las brechas de género, en este ámbito de la construcción, y en cómo afecta la disponibilidad de nuevos trazados a la ciudadanía. Así como, sobre los resultados obtenidos a través de la actuación, respondiendo al artículo 12 y a los artículos 22 y 24 de la citada Ley de igualdad.</p>
<p>Descripción de hechos posteriores</p>		

* Datos proporcionados en el IP, procedentes del Barómetro anual de la Bicicleta de 2015 de la Dirección General de Tráfico. Estas cifras de mujeres y hombres corresponden a España (n = 1.097 personas usuarias de 1.903 personas entrevistadas).

** Datos proporcionados en el IP, procedentes del Barómetro anual de la Bicicleta de 2015 de la Dirección General de Tráfico, aunque esa cifra parece responder al total de personas usuarias (hombres y mujeres) en Andalucía (n = 346 personas entrevistadas en Andalucía).

Actuación N° 16	Denominación de la actuación: Actuaciones de construcción de nuevos trazados de carreteras, autovías, variantes de población, acondicionamientos, etc.				
	Breve descripción: Se trata de la realización de: Estudios informativos, Anteproyectos, Proyectos de Trazado y Proyectos de Construcción, Expropiaciones y la Ejecución de obras, como por ejemplo: se ha puesto en servicio el Nuevo acceso a Roquetas de Mar y Vácar. Tramo: Variante de Roquetas de Mar (2-AI-0120-2.0-0-0- PC) o el Soterramiento de acceso al Puerto de Garrucha. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): Contratación y atribuciones a la AOPJA.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	65.695.835,00 €	Obligaciones reconocidas:	62.778.364,66 €	
	Población beneficiaria	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Población potencial	Mujeres: 40,6% *	Hombres: 59,4% *	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O.3. Completar y mejorar la red autonómica de carreteras de Andalucía			
Localización de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1 X	2	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	El programa en su IP, introduce datos de las personas conductoras en 2014, procedentes del Censo de personas conductoras de la Dirección General de Tráfico, en el que no se observan importantes diferencias entre mujeres (40,6%) y hombres (59,4%). A pesar de ello, se desconoce si el programa cuenta con otros diagnósticos de género, relacionados con la elaboración de los citados estudios informativos, anteproyectos y proyectos. Tampoco, sobre las desigualdades entre mujeres y hombres encontradas en la contratación de los servicios, basados en las experiencias anteriores.			
	Análisis de acceso a los recursos	El programa indica un acceso igualitario de la ciudadanía a este recurso, pero no aporta un estudio diagnóstico que lo avale. Por el contrario, como ya se ha comentado, reconoce desigualdades de género en el acceso al empleo en el sector de la construcción.			
	Valoración de los indicadores	Esta actuación se mide a través de cuatro indicadores, basados en el kilometraje construido. No existen, por tanto, indicadores de género que midan los avances conseguidos, en el empleo sectorial, a través de esta actuación.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?	En los pliegos tipo de cláusulas administrativas particulares de los contratos de obras figura un criterio de género en caso de empate de las proposiciones igualadas. Como prueba documental en el período de alegaciones se presenta como ejemplo el "Pliego de cláusulas administrativas particulares para la contratación de obras no sujeta a regulación armonizada por el procedimiento abierto 2016/000149 (5-CO-1858-00-00-ON) para la construcción de vías ciclistas en la ciudad de Córdoba, en el cinturón del casco histórico y Avenida del Brillante". Ello conlleva el cumplimiento del artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, y contribuyendo a la disminución de la brecha de género			

		<p>en el empleo, en el sector de la construcción. Este hecho responde, además, a los objetivos, establecidos en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016), dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género, para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres.</p>
<p>Ejecución de la actuación con PG^o</p>	<p>Esta actuación se ha ejecutado integrando de manera parcial la perspectiva de género por el hecho de contar con criterios de género en el clausulado de la contratación, contribuyendo al cierre de las brechas de género en el empleo en el sector. Pero la actuación no cuenta con un diagnóstico de género sobre la influencia de estas construcciones en la ciudadanía, a pesar de que estas pueden mejorar el acceso de mujeres y hombres a determinados emplazamientos, ni con un diagnóstico detallado sobre las brechas de género en el sector de la construcción. Por lo tanto, queda margen de mejora en la planificación y medición a través de indicadores, tanto en la vertiente dirigida a la ciudadanía, como en la dirigida al empleo sectorial, atendiendo, además del artículo 12 de la citada Ley 12/2007, a los artículos 22 y 24. También debería aportar la estimación de población beneficiaria de esta actuación, con lo que se permitiría realizar una mejor evaluación de la relevancia funcional de la actuación.</p>	
<p>Descripción de hechos posteriores</p>		

* Datos proporcionados en el IP, procedentes del Censo de personas conductoras de 2014 de la Dirección General de Tráfico.

Actuación N° 17	Denominación de la actuación: Actuaciones de conservación y seguridad vial				
	Breve descripción: Actuaciones de mantenimiento, conservación, refuerzo de firmes, control de maleza, Aforos, seguridad vial en tramos de concentración de accidentes, como por ejemplo: Mejora de la seguridad Vial en la A-316 pk 57+180 a 61+700 (1-JA-2173 - SV), del pk 62+300 al 72+500 (1-JA-2172-SV), del p.k. 76+000 al p.k. 82+300, en la A-422 de Alcaracejos a Benalcazar pk 0+000 al 19+000 (2-CO-1854-SV), en la A-8125 de Arahal a Morón de la Frontera del p.k. 0+000 al p.k. 17+0000, en la modificación de intersección en la A-360, de Alcalá de Guadaíra a Morón de la Frontera, pk 29+836. T.m. de Arahal, en la carretera A-377 de Manilva a Gaudín, del p.k. 0+000 al 29+200. Mecanismo de gasto (fuente Informe de progreso): Contratación.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	95.244.882,00 €	Obligaciones reconocidas:	87.899.156,61 €	
	Población beneficiaria	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Población potencial	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	O4. Mantenimiento y mejora de la calidad y seguridad vial en la red de carreteras			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1 X	2	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	Según figura en el IP, el programa obtiene datos de la Dirección General de Tráfico sobre las personas heridas y fallecidas en accidente de tráfico, desagregados por sexo y edad. En los datos de 2015 recogidos, se observa una mayor proporción de hombres en ambos casos (58,8% y 78,7% respectivamente). Esta información permite establecer prioridades a la hora de realizar las actuaciones de conservación y seguridad vial, aunque reconoce, que el sexo de la persona, no es un criterio utilizado a tal efecto. De igual forma, admite la existencia de desigualdades de género en el empleo de la construcción, pero sin aportar datos concretos.			
	Análisis de acceso a los recursos	El programa estima que el objetivo de la actuación se dirige de igual manera a mujeres y hombres. Las diferencias encontradas en las estadísticas de accidentes y víctimas por accidentes de tráfico considera que son debidas a la educación vial o a comportamientos diversos, por parte de unos y otras. Aporta, a modo de ejemplo, las conclusiones del Informe realizado por la Universidad Politécnica de Madrid y la Cátedra Eduardo Barreiros (2017), sobre diferencias respecto a la accidentalidad, gravedad de lesiones, tipos de accidentes y comportamiento en hombres y mujeres. Sobre el acceso al empleo sectorial, no aporta información detallada de las diferencias por sexo.			
	Valoración de los indicadores	Esta actuación cuenta con un único indicador, que no es de género, que mide los kilómetros de gestión integral de grandes ejes y resto de la red viaria.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?	En el pliego de cláusulas administrativas particulares de los contratos de obras figura un criterio de género en caso de empate de las proposiciones igualadas, cumpliendo con el artículo 12 de la Ley 12/2007 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, y			

		<p>contribuyendo a la disminución de la brecha de género en el empleo en el sector de la construcción. Este hecho responde además a los objetivos establecidos en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio cultural en materia de género para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres.</p>
<p>Ejecución de la actuación con PG^o</p>		<p>Esta actuación se ha ejecutado integrando de manera parcial la perspectiva de género por el hecho de contar con criterios de género en el clausulado de la contratación, contribuyendo al cierre de las brechas de género en el empleo en el sector (el programa aporta un ejemplo como prueba documental). Pero no cuenta con un diagnóstico de género detallado de las brechas de género en el sector de la construcción. De igual forma, a pesar de que utiliza datos desagregados por sexo sobre accidentes y víctimas, que le permite localizar los puntos kilométricos sobre los que realizar actuaciones, debería medir, con posterioridad, los efectos de estas sobre ambos sexos.</p> <p>Por lo tanto, queda margen de mejora en la planificación y medición a través de indicadores, tanto en la vertiente dirigida a la ciudadanía, como en la dirigida al empleo sectorial, respondiendo principalmente a los artículos 12, 22 y 24 de la citada Ley de igualdad.</p> <p>En el período de alegaciones, el programa no ha aportado una estimación de la población beneficiaria de la actuación, que hubiera permitido una mejor valoración de la relevancia funcional de la misma.</p>
<p>Descripción de hechos posteriores</p>		

Actuación N° 18	Denominación de la actuación: Difusión y dietas del proyecto Life Soundless				
	Breve descripción: Actuaciones de difusión del proyecto Life Soundless (nueva generación de aglomerados asfálticos con materiales reciclados de altas prestaciones acústicas y durabilidad), como vídeos y dietas de congresos. Mecanismo de gasto (fuente: Informe de progreso): No figura el mecanismo de gasto.				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	7.075,00 €	Obligaciones reconocidas:	1.498,79 €	
	Población beneficiaria	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Población potencial	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP	No especificado en el IP			
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1 X	2	3	4
	Auditoría	1	2	3 X	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos	En el IP no figura que el programa cuente con un diagnóstico de género sobre esta actuación, mencionando que la población beneficiaria final es la ciudadanía en general. Tampoco indica haber realizado un análisis de las personas participantes en el proyecto, si existen diferencias de género entre el personal investigador, el asistente a congresos, etc.			
	Análisis de acceso a los recursos	No se ha llevado a cabo, por considerar que afecta de igual manera a mujeres y hombres.			
	Valoración de los indicadores	No figuran indicadores.			
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG?	En el período de alegaciones la Dirección General de Infraestructuras ha remitido diversa documentación relacionada con esta actuación enumerada en el apartado "Alegaciones". Respecto a la participación de mujeres en jornadas, congresos y stands, la información relativa a 2016 no es concluyente sobre la existencia de un objetivo específico de paridad de hombres y mujeres, por lo que la alegación a este respecto no ha sido aceptada. En lo referido al uso de un lenguaje inclusivo, la alegación tampoco ha prosperado ya que las pruebas presentadas son de años posteriores al analizado y no siempre se utiliza un lenguaje inclusivo de manera efectiva. La información sobre la composición paritaria del equipo investigador no se ha acompañado de prueba documental que corresponda al año auditado, por lo que la alegación no es aceptada. En el mismo caso de falta prueba documental se encuentra la alegación relativa a la asistencia de mujeres y hombres a las jornadas organizadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio sobre el proyecto, por lo que tampoco ha podido ser aceptada. Solamente ha prosperado la alegación relativa a la presencia de mujeres y hombres en las imágenes del proyecto, pero este hecho no cuenta con importancia suficiente en el conjunto de la actuación para considerarla planificada con enfoque de género. En definitiva, la actuación no fue diseñada integrando el enfoque de género. A pesar de ello, cuenta con objetivos establecidos en su documentación presupuestaria (Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016) dedicados a la igualdad de género y la participación equilibrada de hombres y mujeres, y a promover un cambio			

		<p>cultural en materia de género, para transformar la percepción de sectores masculinizados a sectores abiertos a mujeres. La actuación debería atender a los mandatos de la Ley 12/2007, como son el artículo 5 y el 9.</p>
<p>Ejecución de la actuación con PG°</p>		<p>Se considera que esta actuación no se ha ejecutado con perspectiva de género, ya que el proceso de diagnóstico, planificación, ejecución y evaluación seguido, no ha teniendo en cuenta este enfoque.</p> <p>A través de los elementos de comunicación de esta actuación, se puede insistir en un cambio en los roles estereotipados de mujeres y hombres en el sector de la construcción y la investigación, prestando atención al lenguaje e imágenes utilizadas. Además, aunque el programa considera que la realización y difusión de este tipo de proyectos, puede beneficiar por igual a mujeres y hombres, se considera conveniente analizar si los niveles de ruido afectan de manera distinta a mujeres y hombres en el transcurso de su vida cotidiana. De igual manera, y respecto a los equipos de investigación, se debe velar por la presencia de mujeres en los mismos, así como su asistencia y participación en los congresos.</p>
<p>Descripción de hechos posteriores</p>		<p>No constan hechos posteriores específicos de esta actuación.</p>

Actuación N° 19	Denominación de la actuación: Asociación de la carretera Breve descripción: No se dispone de información				
Información presupuestaria	Crédito inicial:	2.000,00€	Obligaciones reconocidas:	0,00€ (actuación desaparecida e inejecutada)	
	Población beneficiaria	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Población potencial	Mujeres:	Hombres:	Total:	
	Objetivos presupuestarios, identificación de beneficiarios/as y su coherencia con datos DGP				
Valoración de la relevancia de género de la actuación	Programa presupuestario	1	2	3	4
	Auditoría	1 X	2	3	4
	Observaciones				
Grado de integración de género	Conocimiento de la realidad y disponibilidad de herramientas y diagnósticos				
	Análisis de acceso a los recursos				
	Valoración de los indicadores				
	Observaciones: ¿Cómo ha integrado la PG°?				
Ejecución de la actuación con PG°	El programa indica en el IP que esta actuación ha desaparecido e imputa unas obligaciones reconocidas de cero euros, por lo que la auditoría estima que no fue ejecutada. En el período de alegaciones, el programa no ha aportado la información correspondiente a la misma, que hubiera permitido una mejor valoración de su relevancia y de la integración del enfoque de género en su planificación.				
Descripción de hechos posteriores					

ANEXO II. LISTADO DE PISTAS DE AUDITORÍA

- Pista 1. Informe de progreso del programa 51B. pp. 3-6.
- Pista 2. Plan PISTA 2020.
- Pista 3. Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020.
- Pista 4. Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016, p. 361.
- Pista 5. Informe de progreso del programa 51B (pp. 5-6) y Barómetro anual de la bicicleta de 2015.
- Pista 6. Informe de progreso del programa 51B, pp. 3-6.
- Pista 7. Ficha de programa 51B del Presupuesto 2016.
- Pista 8. Memoria (pp. 407-425) e Informe de evaluación de impacto de género (pp. 360-361) del Presupuesto 2016.
- Pista 9. Ficha de programa 51B del Presupuesto 2016.
- Pista 10. Memoria del Presupuesto 2016, pp. 407-425.
- Pista 11. Informe económico financiero del Presupuesto 2016, pp. 125-132.
- Pista 12. Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016, pp. 360-361.
- Pista 13. Ficha de programa 51B y Memoria (p. 601) del Presupuesto 2017.
- Pista 14. Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2017, p. 419.
- Pista 15. Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2018, p. 481.
- Pista 16. Memoria del Presupuesto 2018, p. 757.
- Pista 17. Informe económico financiero del Presupuesto 2018, p. 107.
- Pista 18. Fichas de programas 51B de los Presupuestos 2019 y 2020 e Informes de evaluación de impacto de género de los Presupuestos 2019 (pp. 477-478) y 2020 (pp. 611-612).
- Pista 19. Informe de progreso del programa 51B, pp. 12-30.
- Pista 20. Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 2016 del programa 51B.
- Pista 21. Informe de progreso del programa 51B, pp. 12-30,
- Pista 22. Informe de progreso del programa 51B, pp. 9-10 y 12-30.
- Pista 23. Acuerdos de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, por los que se aprueban las formulaciones de los Planes de Movilidad Sostenible de las Áreas de Córdoba y Almería; Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Resolución de 28 de agosto de 2014, de la Dirección General de Movilidad, por la que se anuncia la contratación del servicio para la elaboración del documento propuesta para la revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla. Pliegos de cláusulas administrativas particulares para la contratación de servicios por el procedimiento abierto de los Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano de Córdoba, Almería, Granada y Sevilla.
- Pista 24. Pliegos de prescripciones técnicas particulares para la contratación de servicios por el procedimiento abierto de los Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano de Granada y Sevilla.
- Pista 25. Informe de progreso del programa 51B, pp. 18-21.
- Pista 26. Informe de progreso del programa 51B, p. 4.
- Pista 27. Ficha de programa 51B, Memoria (pp. 407-425), Informe económico financiero (pp. 125-132) e Informe de evaluación de impacto de género (pp. 360-361) del Presupuesto 2016.
- Pista 28. Informe de evaluación de impacto de género del Presupuesto 2016, pp. 360-361.
- Pista 29. Informe de progreso del programa 51B, p. 31.

- Pista 30. Informe de evaluación de impacto de género (p. 478), Memoria (p. 677) e Informe económico financiero (p. 291) del Presupuesto 2020.
- Pista 31. Ficha de programa 51B del Presupuesto 2016.
- Pista 32. Informe de progreso del programa 51B, p. 4.
- Pista 33. Informe de progreso del programa 51B, pp.12-30.
- Pista 34. Fichas de programa 51B de los Presupuestos 2017 a 2020.
- Pista 35. Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía de 2016.
- Pista 36. Informe de progreso del programa 51B, pp. 12-30.
- Pista 37. Informe de progreso del programa 51B, p. 21 y Resolución de 19 de noviembre de 2014 por la que se acuerda el desistimiento del procedimiento de adjudicación del contrato de servicio para la elaboración del Documento propuesta para la revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla.
- Pista 38. Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía de 2016.
- Pista 39. Informe de progreso del programa 51B, pp. 12-30.
- Pista 40. Ficha de cumplimiento de objetivos por programa de la Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Andalucía de 2016.
- Pista 41. Memoria de cumplimiento de objetivos por programa 2016, p. 409.
- Pista 42. Informe de progreso del programa 51B, pp. 31-32.
- Pista 43. Informe de progreso del programa 51B, pp 32-33.
- Pista 44. Informe de progreso del programa 51B, p. 34.
- Pista 45. Informe de progreso del programa 51B, p. 34.
- Pista 46. Documento de Orientaciones Estratégicas, DOE.G+ del programa 51B.
- Pista 47. Informe de progreso del programa 51B, p. 34.

ANEXO III. LISTADO DE PRUEBAS DE AUDITORÍA

- Informe de progreso del programa 51B.
- Fichas de programa de 51B. Presupuestos 2016 a 2020.
- Informe económico financiero. Presupuestos 2016 a 2020.
- Informe de evaluación de impacto de género. Presupuestos 2016 a 2020.
- Memoria. Presupuestos 2016 a 2020.
- Ficha de cumplimiento de objetivos por programa 2016 del programa 51B.
- Memoria de cumplimiento de objetivos por programa 2016 del programa 51B. Documento de Orientaciones Estratégicas, DOE.G+ del programa 51B.
- Programa de actuación, inversión y financiación de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. PAIF 2016: Presupuesto de explotación (Pec 1), Presupuesto de capital (Pec 2), y Memoria del Presupuesto – Previsión (Pec 3). PAIF 2018: Memoria del Presupuesto – Liquidación del ejercicio anterior (Pec 4).
- Agencias (19/11/19). Cámaras en autobuses y paradas seguras para prevenir agresiones contra las mujeres. *El comercio*. Recuperado de: <https://www.elcomercio.es/asturias/buhos-incorporaran-camaras-violencia-genero-asturias-20191119134622-nt.html>
- Aparicio, F., Arenas, B, Mira, J.M., Páez, J. y Furones, A. (2017). *Mujeres conductoras en España. Implicación en accidentes de tráfico y comparación con los conductores varones*. Madrid: F.G.U.P.M., Sección de Publicaciones, E.T.S. Ingenieros Industriales.
- Calvo.M, García, J.A., Hernández, V., Marqués, R. y del Moral, L. (2012). Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, 2011. Sevilla: Universidad de Sevilla. bicicletas.us.es/Sevilla2011.pdf
- Closingap (2019). La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro. https://closingap.com/wp-content/uploads/2019/10/Informe_Movilidad-V5.pdf
- Consejería de Economía, Hacienda y Administración Pública. Junta de Andalucía (2018). Guía para la elaboración del Documento de Orientaciones Estratégicas (DOE.G+). https://juntadeandalucia.es/export/drupaljda/Guia%20DOE.G+_WEB.pdf
- Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía (s.f.). *Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020*.
- Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía (s.f.). *Plan PISTA 2020*.
- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía (2018). *Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030*
- Consultora Daket S.C. (2018). *Análisis de Género del Sector Transporte en Costa Rica*. https://www.academia.edu/40034282/An%C3%A1lisis_de_G%C3%A9nero_del_sector_Transporte_en_Costa_Rica
- Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Vivienda (2010). Junta de Andalucía. *Definición de los patrones de movilidad en el transporte público bajo la perspectiva de género: obtención de factores de impacto de género en la movilidad en el transporte público*.
- Dotb (13/03/2018). Bizkaibus instalará marquesinas iluminadas y estudia incluir paradas antiacoso. Recuperado de: <https://dotb.eus/dotb-eus-bizkaibus-instalara-marquesinas-iluminadas-estudia-poner-paradas-antiacoso/>
- FMI (2017). *Gender Budgeting in G7 countries*.
- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2013). *Encuesta Social 2011: Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía*.

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México (s/f). *Encuesta Origen-Destino en hogares de la zona metropolitana del Valle de México (OED 2017)*. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017>
- Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, S.L. (2015). *Barómetro anual de la Bicicleta*. www.ciudadesporlabicicleta.org
- Olmo, I. (2015). *La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte: una aproximación cuantitativa* (Tesis doctoral). Recuperada de: https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/10413/TD_Olmo_Sanchez.pdf?sequence=1
- Naciones Unidas (2015). *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=S
- Navarro, C. (14/01/20). Sevilla gastará 30.000 euros en enseñar a las mujeres a montar en bici. *Diario de Sevilla*. Recuperado de: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Sevilla-gastara-30000-euros-ensenar-mujeres-montar-bici_0_1422458032.html
- OCDE (2017). *Gender Budgeting in OECD countries*.
- OCDE (2019). Sustainable connectivity: closing the gender gap in infrastructure. OECD environment policy paper, n.º 15.
- PEFA (2020) Supplementary Framework for Assessing Gender Responsive Public Financial Management. https://pefa.org/sites/default/files/news/files/WBG_GRPFM_FRAMEWORK_1_23_PAGES.pdf
- Vilaseró, M. (04/02/18). Las paradas antiacoso machista se abren paso en los buses nocturnos. *El periodico*. Recuperado de: <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20180204/las-paradas-contra-el-acoso-machista-se-abren-paso-en-los-autobuses-nocturnos-6600915>

ANEXO IV. ACRÓNIMOS

AOPJA: Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

APG: Auditorías de Presupuesto y Género

APPA: Agencia Pública de Puertos de Andalucía

CFV: Consejería de Fomento y Vivienda

CIGP: Comisión de Impacto de Género en los Presupuestos

DGT: Dirección General de Tráfico

DOE: Documento de Orientaciones Estratégicas

FMI: Fondo Monetario Internacional

IP: Informe de progreso

LAMS: Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

PAB: Plan Andaluz de la Bicicleta

PEFA: Programa de Gasto Público y Responsabilidad Financiera

PISTA: Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía

PMS: Plan de Movilidad Sostenible

POTA: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía