

## LÍNEA 3 DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BILBAO

		<b>PO FEDER, EJE 3, Recursos energéticos y acceso a servicios de transportes</b>
<b>PAÍS VASCO</b>	<b>Denominación del proyecto</b>	<i>LÍNEA 3 DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BILBAO.</i>
	<b>Entidad promotora</b>	Gobierno Vasco, ETS – Euskal Trenbide Sarea
	<b>Entidades socias</b>	Diputación foral de Vizcaya, Ayuntamientos de Bilbao y Etxebarri.

### DESCRIPCIÓN DE LA PRÁCTICA:

#### BREVE DESCRIPCIÓN:

Construcción de la ampliación de línea 3 de Metro de Bilbao, consistente en 5,8 km de infraestructura de doble vía y 7 estaciones (San Antonio, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Casco Viejo, Uribarri y Matiko) para realizar la conexión entre los barrios de la zona norte de Bilbao y el centro de la ciudad.

#### DIAGNÓSTICO DE PARTIDA:

Previamente al diseño del proyecto, se llevó a cabo un [estudio de impacto ex ante, que adoptaba la perspectiva de género](#). Así, se detectó que, en términos generales, se producen desigualdades de género diversas en el acceso y uso de los transportes:

- Dependencia en mayor medida de las mujeres del transporte público.
- Desigualdad social en el acceso a la movilidad, entre otros motivos, por falta de infraestructuras públicas de transporte rápido y fiable.
- Desigualdad provocada por la falta de accesibilidad: movilidad reducida de determinadas personas, en muchos casos mujeres (embarazadas, mujeres mayores), o de personas acompañadas de mujeres.
- Desigualdad en el uso. Espacios inseguros en mayor medida para mujeres y puntos negros en la red de transportes del ferrocarril metropolitano, proclives a violencia de género.

Asimismo, se identificaron diversos [factores que inciden en esta movilidad desigual](#), con un impacto directo en el proyecto:

- La orografía de la zona (con grandes pendientes) y la vulnerabilidad socioeconómica de la población que en ella habita (por edad y perfil económico).
- La división sexual del trabajo.
- El desigual acceso de mujeres y hombres a los recursos económicos.
- La menor participación y capacidad de influencia de las mujeres en el planeamiento urbanístico y de infraestructuras: no se había utilizado un enfoque de género en las infraestructuras de metro de Bilbao construidas en décadas anteriores, lo que perjudicó su

movilidad en la ciudad y predispuso a su cautividad del transporte público.

#### OBJETIVOS:

El objetivo general de esta actuación es garantizar la igualdad en el acceso a la movilidad de los barrios de la zona norte de Bilbao, así como a San Antonio de Etxebarri.

Este objetivo se operativiza en diversos objetivos específicos:

- Garantizar el acceso de 70.000 personas a la red de ferrocarril metropolitano de Bilbao en menos de 10 minutos desde sus casas, sin estar sujetos a condicionantes de sexo, edad, clase social y discapacidad, entre otros.
- Garantizar la equidad social y la igualdad en el acceso a la movilidad para 35.000 mujeres.
- Eliminar las barreras urbanísticas que genera el ferrocarril actual, garantizando la seguridad y accesibilidad de todas las personas.
- Diseño de estaciones seguras y accesibles para todas las personas y, en especial, para las mujeres.

#### ACTUACIONES (generales y específicas dirigidas a fomentar la igualdad de oportunidades):

La actuación en su conjunto se dirige al fomento de la igualdad de oportunidades en el acceso y uso del ferrocarril metropolitano de Bilbao desde una doble vertiente:

1. En la [transversalización de la igualdad en ETS](#), siguiendo el mandato del V Plan de Acción Positiva de las Mujeres de Euskadi, aplicable al Departamento de Vivienda, Transporte, y Obras Públicas y a sus organismos dependientes. Esto supuso la adopción de un plan de igualdad dentro de ETS, la designación de una persona responsable de la igualdad entre mujeres y hombres en la organización y la toma de medidas específicas para favorecerla.
2. En la [transversalización de la igualdad en el propio proyecto de construcción de la línea 2 de metro](#). Para lograr esto se contó con la colaboración de expertos/as en igualdad en el diseño del proyecto; se estableció un período de consultas con los colectivos de mujeres y otras asociaciones para que realizaran propuestas de mejora, algunas de las cuales fueron incorporadas al proyecto definitivo. Algunas de las actuaciones específicas acometidas para promover la igualdad en el acceso a esta infraestructura son:
  - La eliminación de la barrera urbanística del ferrocarril actual en Matiko.
  - La inclusión de un ascensor en la estación de Etxebarri.
  - La inclusión de un ascensor doble en Zurbaranbarri, destinado a salvar un importante desnivel.
  - La construcción de accesos a todas las estaciones en la proximidad de infraestructuras sociales como colegios, hospitales, etc.

#### CRITERIOS DE EVALUACIÓN:

##### ÁMBITO DE ACTUACIÓN:

Este proyecto está cofinanciado por el [eje 3 de Recursos energéticos y acceso a servicios de transportes de FEDER](#), en un ámbito de actuación en el que no es frecuente que se lleven a cabo proyectos con enfoque de género. La relevancia de llevar a cabo iniciativas en el marco de FEDER y particularmente, en lo relativo a infraestructuras con enfoque de género, radica en el hecho de que este tipo de bienes colectivos sientan las bases reales para la igualdad de oportunidades, dando, en este caso, acceso a servicios y recursos a las mujeres que les permiten un empoderamiento individual y colectivo.

**IMPACTO Y RESULTADOS** (eficacia en la eliminación de las desigualdades de género, impacto en el entorno y sobre los actores participantes):

El impacto real del proyecto en la igualdad entre mujeres y hombres en la mejora de la movilidad de la población aún está por conocerse, por cuanto se trata de una infraestructura en estado de ejecución.

Sin embargo, el impacto potencial de una actuación integral de este tipo se prevé notable por diversas razones:

1. Por el análisis de impacto previo con perspectiva de género, que se ha ido incorporando a lo largo de las distintas etapas del proyecto.
2. Por la presencia de mujeres y de personal formado en género a lo largo del desarrollo del mismo.
3. Por el alcance de la misma en términos de población (hasta 70.000 personas), así como por su cualidad de favorecer y catalizar nuevas oportunidades para las mujeres, a través de una facilitación de su movilidad.
4. Finalmente, por la impronta física de esta infraestructura en términos de su dimensión, de su capacidad de cambiar el paisaje de la ciudad y por encima de todo, de vertebrar el espacio urbano de Bilbao, lo que contribuye a generar nuevas oportunidades para las personas y en particular para las mujeres (dependientes en mayor medida del transporte público).

**SOSTENIBILIDAD** (factores garantes de la continuidad y recursos disponibles):

La sostenibilidad de esta operación se fundamenta en varios factores:

- En su cualidad de permanencia, lo que garantiza que los resultados se extiendan en el tiempo de manera ilimitada.
- En la colaboración interinstitucional que ha propiciado la confluencia de esfuerzos y recursos para llevar adelante el proyecto, así como la colaboración con la sociedad civil para incorporar las necesidades e intereses de los diferentes colectivos al proyecto.
- En la existencia de una Unidad Administrativa de Igualdad en el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, lo que permite vaticinar la incorporación del enfoque de género en los futuros proyectos del departamento.
- Finalmente, los resultados en el fomento de la igualdad son perdurables por cuanto ha generado nuevos aprendizajes dentro de las organizaciones implicadas y en particular en ETS, que a partir de esta experiencia ha comenzado a aplicar el enfoque de género al resto de sus proyectos.

**TRANSFERIBILIDAD** (factores que han garantizado el éxito: mecanismos replicables, etc.):

Se trata de una iniciativa que responde a una problemática, la de la desigualdad entre mujeres y hombres en la movilidad, de índole universal y general.

En ese sentido, la metodología aplicada a este proyecto es transferible a cualquier otro ámbito geográfico y/o proyecto relacionado con las infraestructuras y/o el transporte, así como son replicables los considerados factores de éxito en este caso particular:

- La existencia de un plan de igualdad y de una persona especialista en igualdad en ETS.
- El apoyo y la colaboración con el organismo autonómico de igualdad (EMAKUNDE).
- La existencia de una Unidad Administrativa de Igualdad en el Departamento de Vivienda,

Obras Públicas y Transportes que vele por la integración de la perspectiva de género en todos sus proyectos.

- La obligatoriedad del principio horizontal de igualdad en las intervenciones cofinanciadas con Fondos.
- La participación de las asociaciones de mujeres en la planificación de las actuaciones.

#### INNOVACIÓN:

La integración del enfoque de género a este proyecto de infraestructuras de construcción de una línea de metro tiene un alto componente innovador por cuanto desarrolla una metodología para hacerlo y lo implanta, solventando las posibles dificultades, mediante la asignación de los recursos humanos específicos, la búsqueda de los apoyos adecuados (el Instituto Vasco de la Mujer, Emakunde), y la consulta a las personas afectadas (asociaciones de mujeres).

Este proyecto ejemplifica claramente que las infraestructuras tiene un impacto diferenciado en la población por razones de género y que ese impacto se puede neutralizar para fomentar la igualdad entre mujeres y hombres.

#### OTROS FACTORES: LECCIONES APRENDIDAS (dificultades y vías de solución, otras lecciones)

La principal dificultad encontrada en el desarrollo del proyecto fue la imposibilidad de atender demandas de movilidad concretas de pequeños colectivos, a los que no se pueden responder con infraestructuras fijas sino mediante otros métodos de transporte (por ejemplo, con un autobús ad hoc).

#### DATOS DE CONTACTO:

Gobierno Vasco.

ETS – Euskal Trenbide Sarea



94 657 26 00



[komunikazioa@ets-rfv.es](mailto:komunikazioa@ets-rfv.es)

Web: <http://www.ets-rfv.euskadi.net/v86-ets/es>