



ANEXO V: INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO
UNIDAD DE ACTUACIÓN 2, ÁREA DE REPARTO 80,
DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 52 DEL PGOU
TORREVIEJA (ALICANTE)
NOVIEMBRE 2021

PROMOTOR.
METROVACESA S.A.

REDACTOR
FACTOR (IA), ARQUITECTURA Y URBANISMO S.L.P.

metrovacesa

(IA)
FACTOR(IA)

INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO

0. INTRODUCCIÓN	2
0.1 EL URBANISMO Y EL GÉNERO.....	3
0.2 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.....	12
0.3 MOVILIDAD SOSTENIBLE. LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS	13
1. PRINCIPIOS ORIENTADORES	14
1.1 HABITABILIDAD	15
1.2 SEGURIDAD	16
1.3 ACCESIBILIDAD	17
1.4 PARTICIPACIÓN	18
1.5 PROXIMIDAD	18
1.6 VIVIENDA.....	18
1.7 MOVILIDAD	18
2. CONCLUSIONES	19

0. INTRODUCCIÓN

Se redacta este Anexo Informe de Impacto de Género que justifica la aplicación de los preceptos establecidos en la TRLOTUP.

El Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, regula expresamente, como uno de los criterios de ocupación racional del suelo, la igualdad de género entre hombres y mujeres a la hora de establecer planes y políticas urbanísticas y llevar a cabo su ejecución.

El artículo 13. Cohesión social, perspectiva de género y urbanismo, de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana, establece que:

“La ordenación territorial y urbanística procurará las condiciones necesarias para conseguir ciudades socialmente integradas, evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social, que son contrarias a los valores constitucionales.

Las políticas y los planes de las administraciones públicas en materia de urbanismo y ordenación del territorio deben incluir medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre las personas. En este sentido, la perspectiva de género se debe de incluir en el diseño, la definición y la ejecución del planeamiento urbanístico.”

Y dedica su anexo XII al establecimiento de criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género. Entre sus determinaciones establece la obligatoriedad de que los planes incluyan, en sus memorias un apartado con:

- Una caracterización cuantitativa, mediante técnicas de estudio demográficas y sociológicas.
- Una caracterización cualitativa que identifique las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados.

0.1 EL URBANISMO Y EL GÉNERO

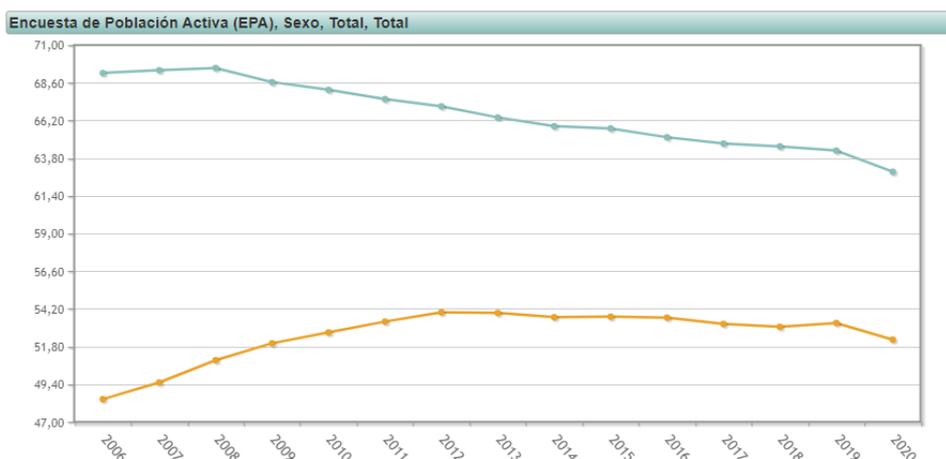
La perspectiva de género aplicada al urbanismo significa igualar las condiciones relacionadas con el mundo productivo y las derivadas del mundo reproductivo, consiguiendo adecuada conciliación de las necesidades cotidianas. Desde el urbanismo, se pueden poner en práctica medidas que faciliten esta conciliación, en concreto se han estudiado siete variables en el presente Estudio de Detalle:

- HABITABILIDAD
- SEGURIDAD
- ACCESIBILIDAD
- PARTICIPACIÓN
- PROXIMIDAD
- VIVIENDA
- MOVILIDAD

La ciudad actual se desarrolla alrededor de un modelo en el que existe una distribución y dispersión de los diferentes usos cualificados del suelo que en muchas ocasiones existe una desconexión entre lugares de trabajo y lugares de cuidado que implica largos desplazamientos. Los nuevos modelos urbanos están intentando modificar estas situaciones tendiendo a la ciudad descentralizada, una ciudad que incorpora diferentes centros o la ciudad de los 15 minutos, una ciudad en la que todo lo necesario se encuentra a menos de 15 min de la vivienda a pie o en bici.

Sin embargo el esquema actual, imposibilita que los cambios sociales puedan producirse con mayor agilidad.

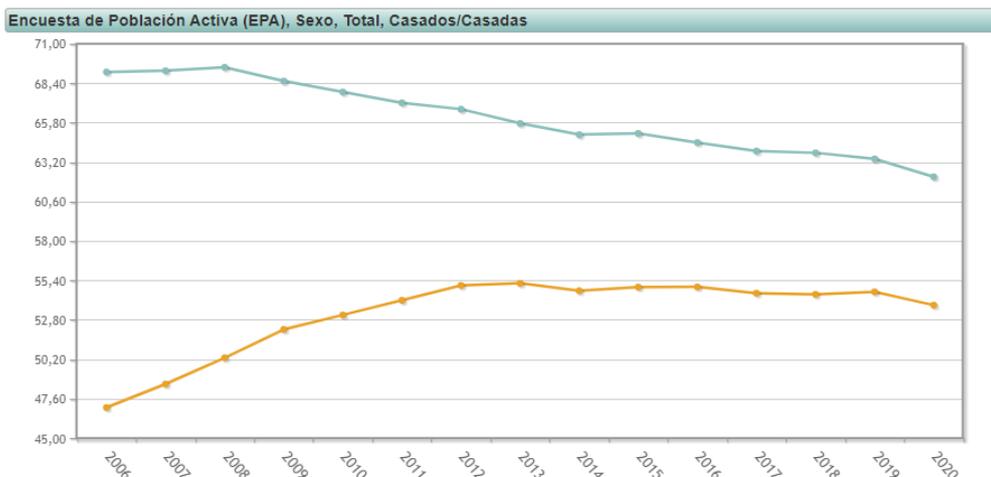
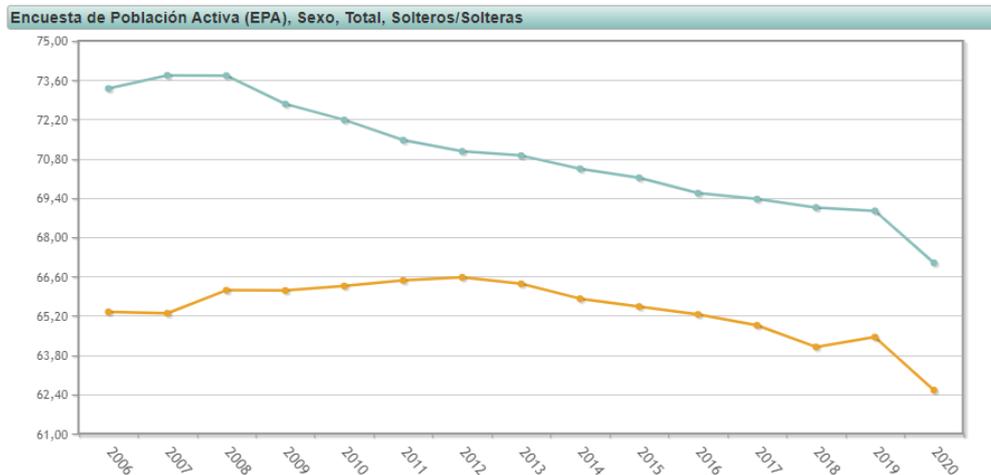
Basta para sustentar esta afirmación observar las tasas de actividad de mujeres y hombres en España (Fuente INE):



Si bien se detecta que la diferencia va disminuyendo, todavía es considerable. En el año 2006, la tasa de actividad de las mujeres era del 48,45 %, mientras que la de los hombres era del 69,22 %, algo más de 20 puntos porcentuales superior. En 2020, la tasa de actividad de las mujeres aumentó hasta el 52 %, poco más de un 10 %, mientras que la de los hombres descendió al 63,00%, por lo

que el acercamiento se debe casi en igual proporción al incremento de la de las mujeres y al descenso de la de los hombres.

Resulta más significativo el análisis en función del estado civil, denotando el peso del cuidado de la familia.

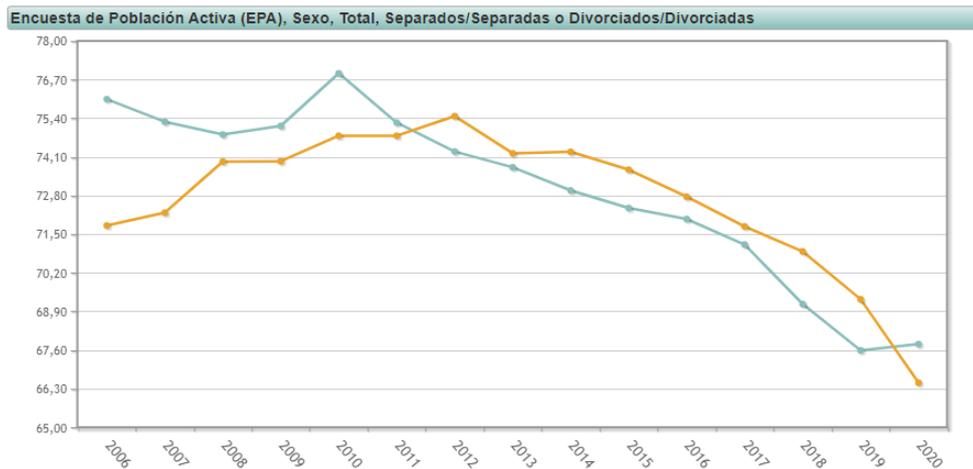


En el caso de los hombres solteros, en 2006, la tasa de actividad era del 73,30 %, frente al 69,14 % de los hombres casados. En las mujeres, las solteras tenían una tasa de actividad del 65,34 % frente al 47,02 % de las casadas. Es decir, en 2006, el estar casado suponía para los hombres un descenso en la tasa de actividad de 4,16 puntos porcentuales mientras que para las mujeres suponía una disminución de 18,32 puntos porcentuales.

En 2020, la tasa de actividad de las mujeres solteras fue del 62,40 % y la de las mujeres casadas del 54,0 %, con una evidente disminución de la diferencia, pero todavía con 8 puntos porcentuales. En los hombres, la tasa de actividad de los solteros fue del 67%, mientras que la de los casados fue del 63 %, 4 puntos porcentuales menos.

Se comprueba también cómo la crisis económica movilizó el trabajo femenino. La tasa de actividad masculina empieza a descender el año 2009, mientras que la femenina aumenta hasta 2012-2013.

Además las mayores tasas de actividad y las menores diferencias se produzcan en el colectivo de personas divorciadas o separadas, único grupo en el que las mujeres tienen, a partir de 2012, mayores tasas de actividad que los hombres, cuestión que se modifica a partir de 2019, donde la tasa de actividad de los hombres aumenta y la de las mujeres desciende considerablemente, coincidiendo con la crisis sanitaria, afectando en otros, al papel de la mujer trabajadora con hijos.



Sin embargo la perspectiva de género no tiene sólo en cuenta el papel de la mujer, sino el papel de la ciudad, del entorno urbano, como cuidadora de la personas, evidenciando todos aquellos colectivos a los que la forma tradicional de hacer ciudad ha situado en sus márgenes.

Por otro lado, las diferencias de género están presentes en todas las etapas de la vida, en concreto los niños se merecen especial atención en la ciudad:

- Debemos pensar en ciudades seguras, con itinerarios con tráfico moderado y recorridos cómodos a los equipamientos.
- Generar una trama urbana de calidad que garantice un espacio público habitable, vinculado al uso residencial.
- Generar espacios de socialización y juego que fomenten el encuentro y la actividad urbana.

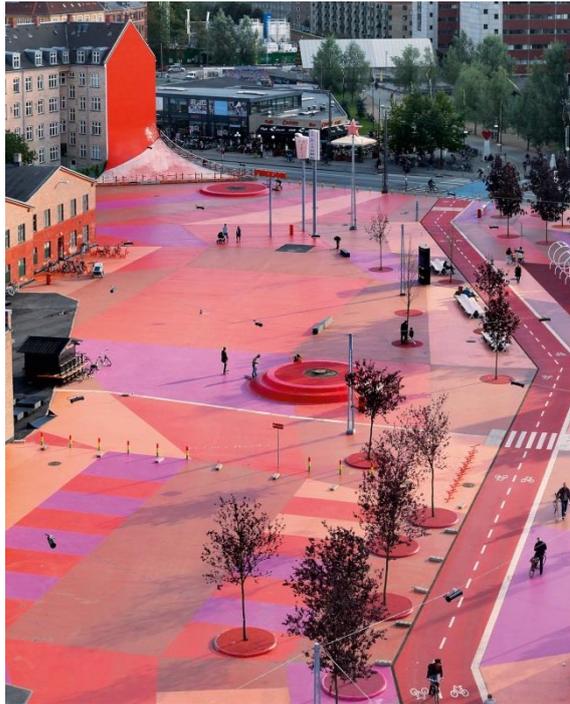
Algunos ejemplo de espacios seguros para niños:



Cofun. Terri.



Atlanta. EEUU.

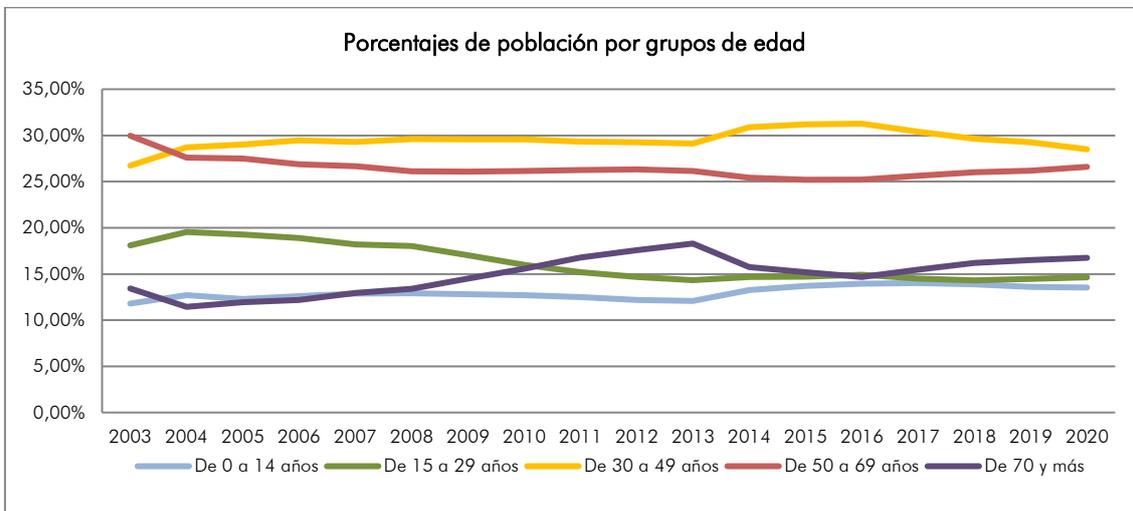


Parque urbano Superkilen. Copnhague

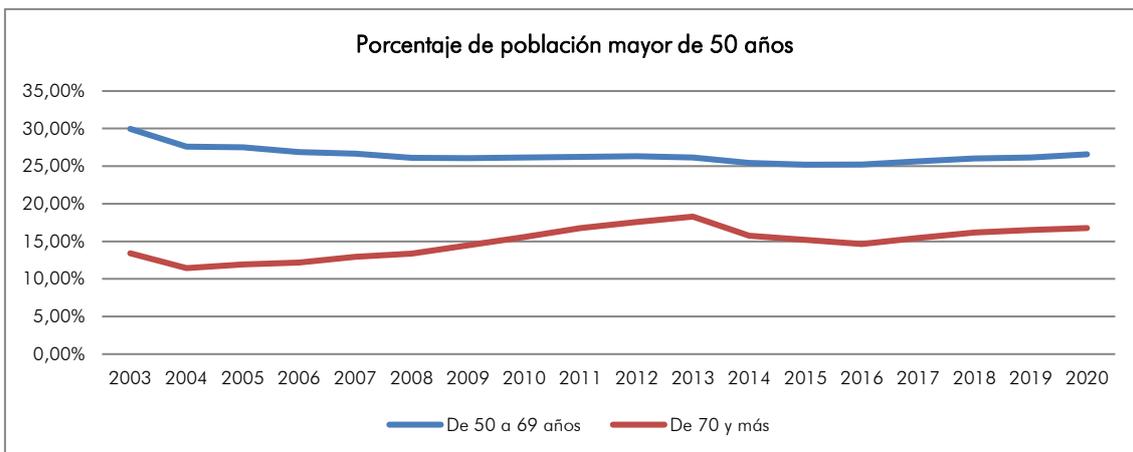


ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD:

Se ha realizado el análisis de la evolución de la población del municipio de Torrevieja por grupos de edad (Fuente: INE y elaboración propia):

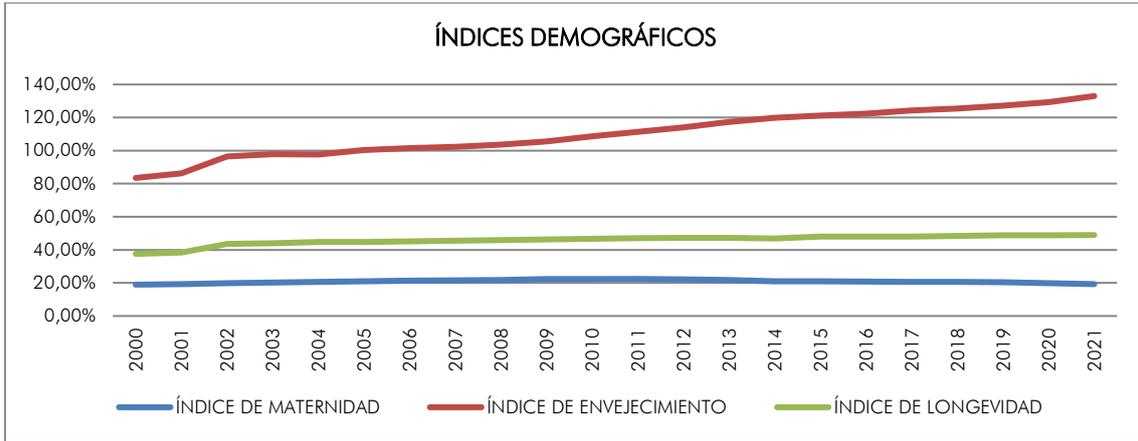


Y centrándonos en las personas mayores:



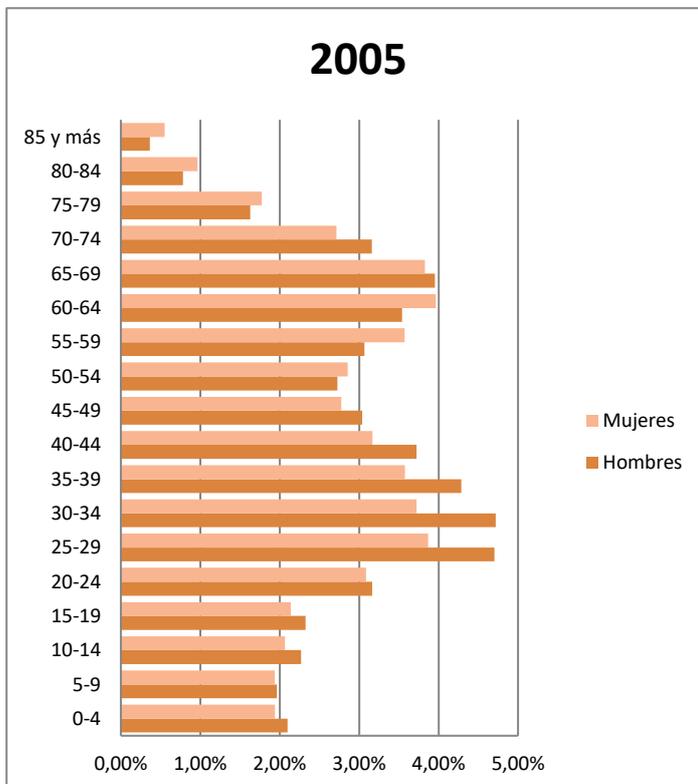
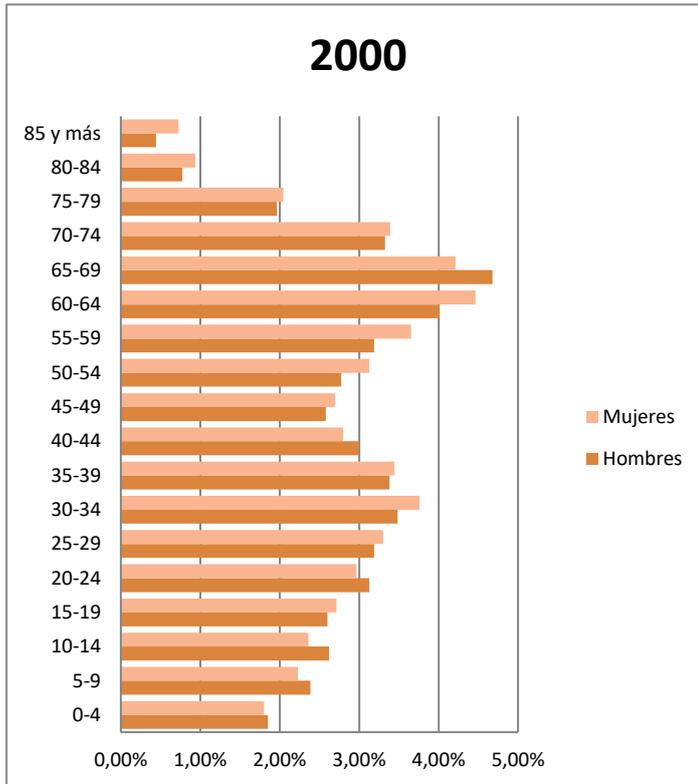
En el periodo 2003-2020 la población entre 50 y 69 años se ha mantenido prácticamente estable, con una diferencia de 29,97% en 2003 a 26,59% en 2020, produciéndose una disminución general del 3,37%. En ese mismo periodo, la población mayor a 70 años ha pasado del 13,43% al 16,76 %, produciéndose un aumento de 3,33%.

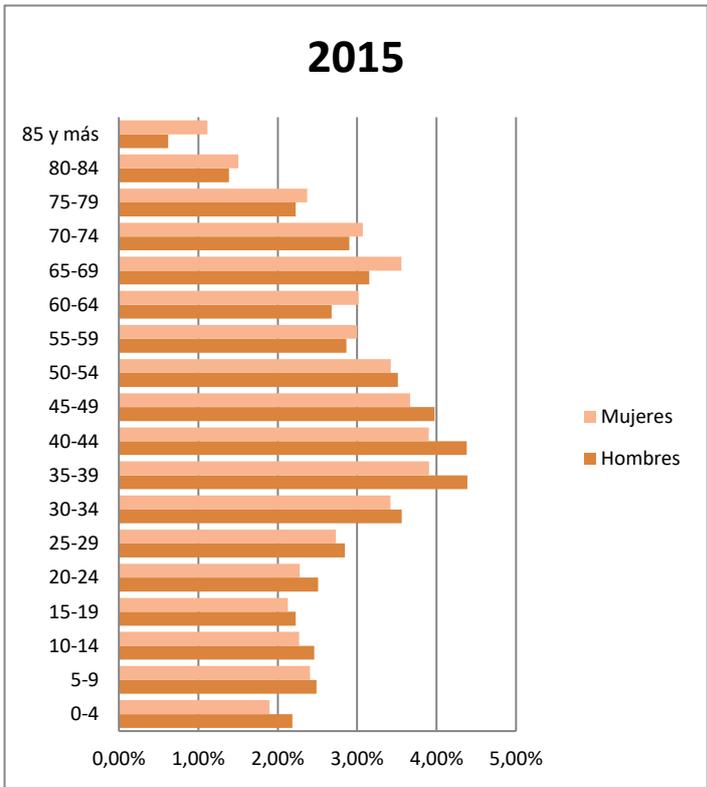
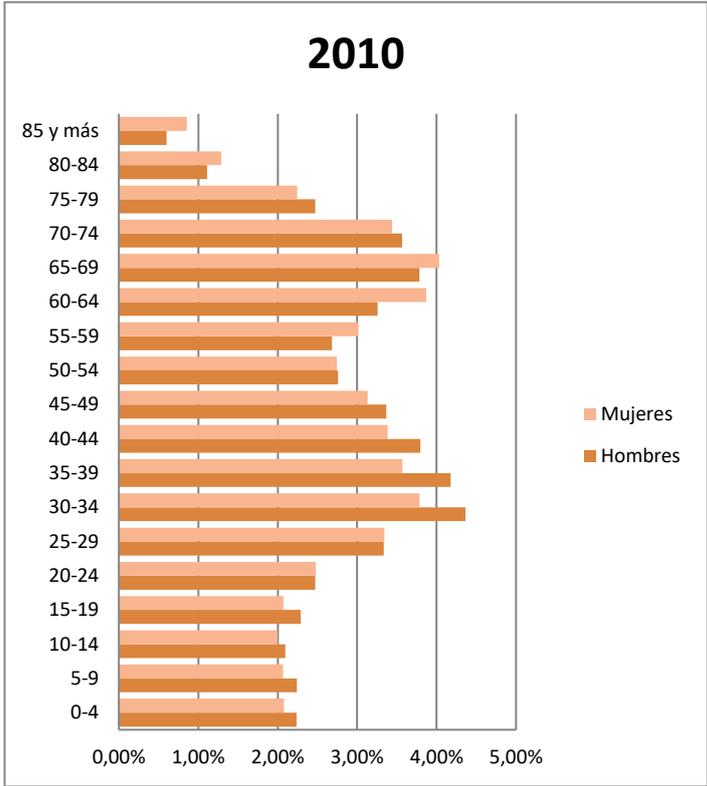
También resulta significativo el análisis temporal de algunos indicadores demográficos (Fuente: INE y elaboración propia):

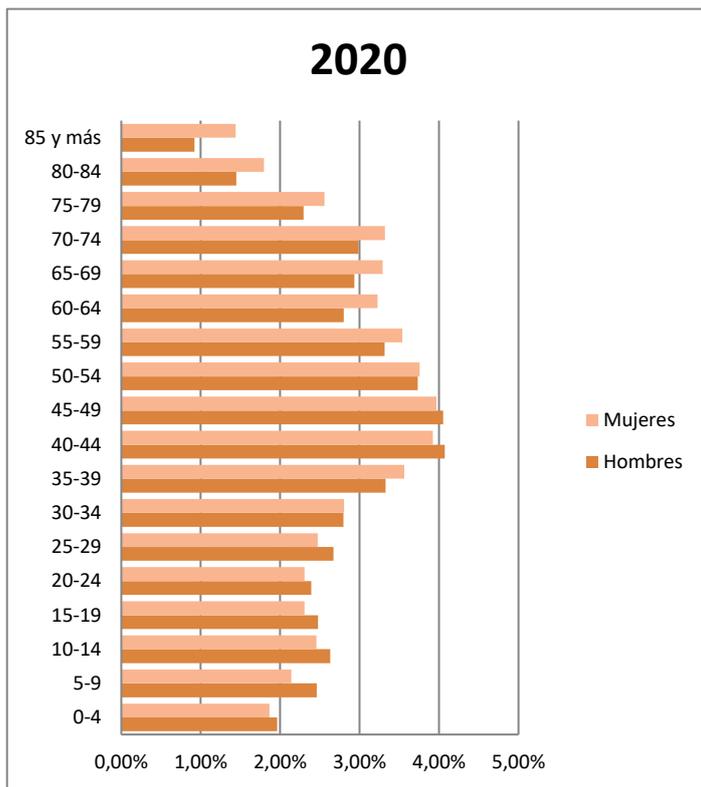


- El índice de envejecimiento es la relación entre la población mayor de 64 años y la menor de 16 años en tanto por cien. Entre 2000 y 2021 ha pasado del 83,48 % al 132,97%, incrementándose en un 49,49 %.
- El índice de longevidad es la relación entre la población mayor a 74 años y la mayor de 64 años en tanto por ciento, que en el mismo periodo se ha mantenido estable.
- Por último, el índice de maternidad relaciona la población menor a 4 años y la población femenina entre 15 y 49 años. Este porcentaje ha descendido del 20,27 % en 2003 al 19,21% en 2021. Esto significa que, si en 2003 había un menor de 4 años por cada 5 mujeres en lo que se considera edad reproductiva, en 2021 esta proporción se ha reducido a un menor de 4 años por cada 5,5 mujeres en esa edad.

Y analizando las pirámides de población entre 2000 y 2020 (Fuente: INE y elaboración propia):



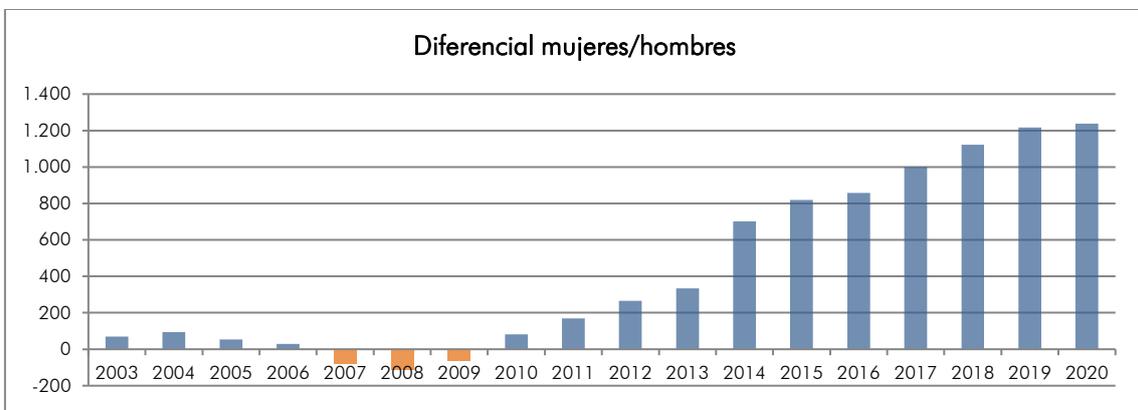
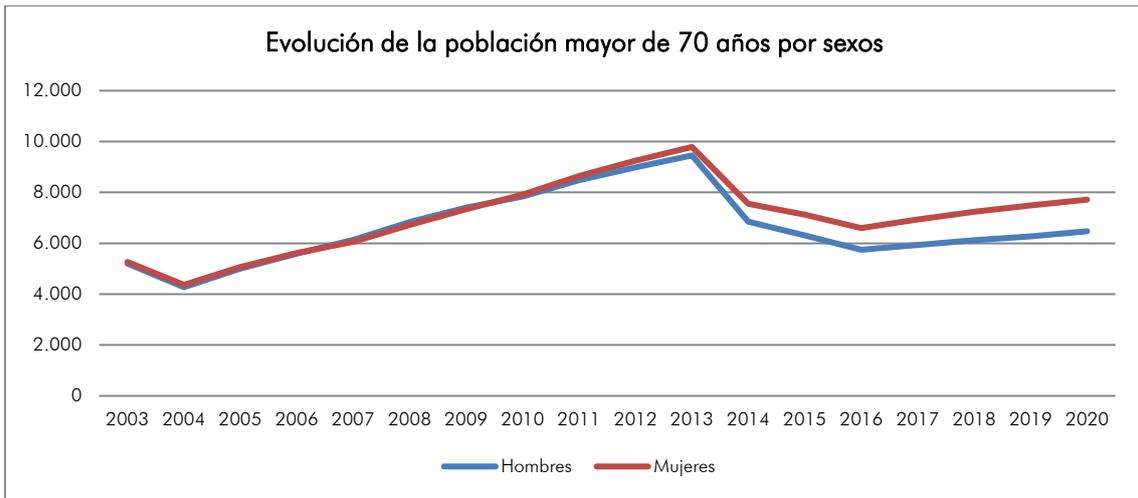




En la base de la pirámide se observa que, el grupo más numeroso suele ser el de 10 a 14 años, siguiéndole el resto de grupos de menor edad. En todos los años analizados, el grupo minoritario es el de 0 a 4 años, por debajo siempre de los adolescentes lo que significa que no se va renovando la población al mismo ritmo que su crecimiento.

En la parte central se observa un fenómeno de progresivo envejecimiento de la población. Si en 2000 la franja más numerosa es la comprendida entre 30 y 35 años, en 2005 prácticamente se iguala con la de 35 a 39, franja ésta que se iguala con la de 40 a 44 años en 2010, que la supera en 2015 para en 2020 ser la franja más numerosa la comprendida entre 45 y 49 años. Esta tendencia se produce de igual manera en la población de mujeres como en la de hombres.

En la franja superior sí que se aprecia una verdadera forma de pirámide a partir de la franja entre 50 y 54 años. Sin embargo, cabe destacar la falta de simetría entre mujeres y hombres, lo que se visualiza con mayor claridad en los siguientes gráficos (Fuente: INE y elaboración propia):



Como conclusión de todo lo anterior nos encontramos con una población en proceso de envejecimiento, con una falta de renovación en edades tempranas, unas edades medias en aumento y una población mayor de 70 años también en aumento. En relación con la distribución entre sexos, salvo entre 2007 y 2009, hay un desequilibrio en favor de las mujeres, desequilibrio que se acentúa en edades avanzadas por lo que las mujeres adquieren un mayor grado de vulnerabilidad.

0.2 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

La accesibilidad universal es la característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente.

En concreto y aplicada al urbanismo, la accesibilidad universal aparece como la condición que tienen que cumplir los espacios públicos y privados para que puedan ser utilizados en condiciones de seguridad, comodidad y de manera autónoma por todas las personas, con especial atención a aquellas con movilidad reducida.

Por tanto, será necesario que el planeamiento recoja las necesidades de todos estos colectivos con el objetivo de lograr un espacio destinado al acogimiento y el cuidado de las personas más vulnerables.

0.3 MOVILIDAD SOSTENIBLE. LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS

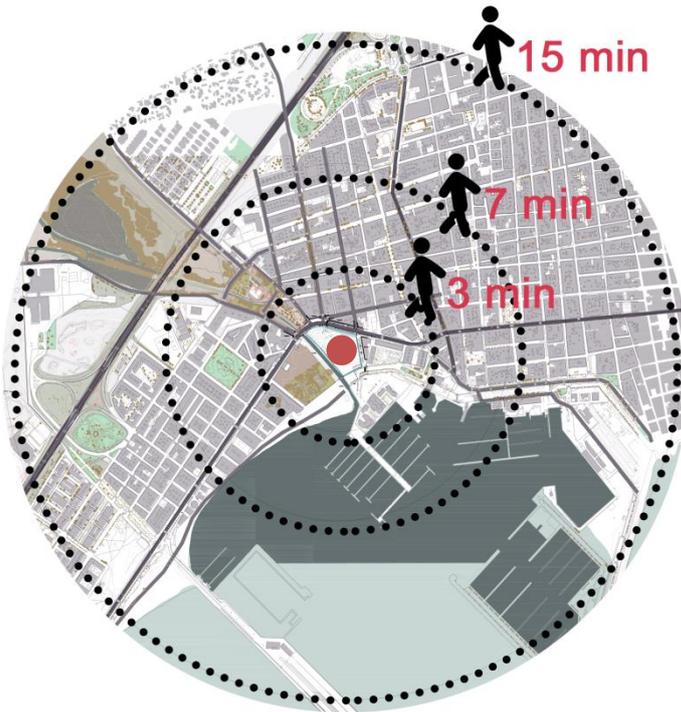
La **proximidad** es la clave para hacer que las ciudades tengan más vida, incluyendo no necesitar el transporte público o el vehículo privado para realizar las actividades del día a día, que suponen unas 2-3 horas de media en las grandes ciudades.

El objetivo de este modelo de ciudad, es conseguir unas nuevas centralidades en los barrios, donde puedas encontrar todo lo que necesitas en 15 minutos de tu hogar a pie o en bici, fomentando la sostenibilidad y ofreciendo una disminución de los desplazamientos forzados en las ciudades actuales.

En este caso la Unidad de Actuación nº2 del Área de Reparto nº 80 de la MP N°52 del PGOU de Torreveija, supone la puesta en marcha de un nuevo centro de barrio acompañado de la vecina Área de Reparto nº81, donde se mezclan las diferentes actividades y usos, residencial, terciario compatible y hotelero y donde se genera una accesibilidad a los servicios necesarios, al encontrarse cerca del puerto y la playa y a escasos minutos del centro urbano. Al incorporar espacios libres, terciario y vivienda en la ordenación, se desarrolla un tejido complejo que promueve la descentralización.

La ciudad de los 15 minutos supone una nueva visión de estructura de ciudad, consiguiendo proximidad entre ciudadanos, diseñada para y por sus habitantes, creando **modelos de negocio de cercanía** y generando una **economía de proximidad**. Está claro que en el futuro no viviremos de la misma manera. Todo se modifica y se transforma. Dar una nueva dirección a la localización de los usos, de esta manera estaremos apostando por la sostenibilidad y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Como se ha hecho más patente todavía a raíz de las medidas de restricción de la movilidad provocadas por la epidemia de COVID19, el vehículo motorizado ocupa la mayor proporción de las infraestructuras viarias, que se han demostrado incapaces de acoger el tráfico peatonal y ciclista, teniendo numerosas ciudades que adoptar medidas provisionales de organización del tráfico para favorecer esos desplazamientos, consiguiendo como efecto secundario y beneficioso la mejora de la calidad del aire de las ciudades. La propuesta que se expone en el presente Estudio de Detalle, libera todo el suelo no ocupado por la edificación para el desarrollo de un gran espacio público accesible en continuidad con la trama urbana, El Acequión y la Playa.



Se comprueba en el siguiente esquema cómo el área de actuación se posiciona a menos de 15 minutos a pie del puerto, la playa y el centro de la ciudad.

1. PRINCIPIOS ORIENTADORES

Los principios orientadores de la ordenación, a la escala de la actuación son:

- Favorecer el acceso al transporte público que actualmente ya discurre por la Avenida Gregorio Marañón, incorporando un carril de servicio donde se sitúa una parada de Bus/Taxi.
- Se ha diseñado el ámbito teniendo en cuenta la conexión con el área de reparto nº81 a través de una pasarela sobre el canal del Acequión, la conexión peatonal con la calle San Julián y el acceso coplanario con el puerto y la Playa.
- La gran plaza desarrollada en el sector permite la accesibilidad universal.
- Se ha incorporado un carril bici en continuidad con el paseo del puerto y el área de reparto nº 81 con el objetivo de fomentar la movilidad urbana sostenible.
- Se ha diseñado el espacio público manteniendo la misma estética del área de reparto nº81 favoreciendo la imagen de conjunto de ambos proyectos para la ciudad.
- El diseño urbano incorpora lugares de estancia bajo sombra, zonas ajardinadas debidamente iluminadas y zonas pavimentadas con colores claros y pendientes suaves.
- Con el objetivo de generar una plataforma urbana de encuentro de todos los colectivos sociales, el proyecto incorpora, una zona para niños con juegos relacionados con el agua y

- una zona para adultos con área de ejercicios. Además los espacios de sombra bajo pérgolas y los diferentes itinerarios que recorren el ámbito, se acompañan de mobiliario urbano adecuado para descansar, accesible a cualquier sector de la población.
- La seguridad está garantizada con la correcta iluminación planteada en el proyecto y la ausencia de barrera arquitectónicas.

1.1 HABITABILIDAD

El Estudio de Detalle garantiza la conexión de los itinerarios diseñados con la ciudad, fomentando los recorridos a pie y en bicicleta. El desarrollo del Anteproyecto de Urbanización del presente Estudio de Detalle, amplía el perímetro del área de reparto con el objetivo de diseñar un espacio continuo con cada uno de sus bordes.

La totalidad del ámbito está formada por un espacio completamente peatonal con acceso rodado por el límite norte del sector a través de un carril de servicio que la actuación desarrolla para facilitar el acceso al parking bajo rasante de las edificaciones y adaptado al transporte urbano.

La gran plaza peatonal se distribuye en torno a la edificación y dispone de bancos para el descanso, iluminación y visibilidad adecuada y una solución constructiva que garantiza la eliminación de las barreras arquitectónicas.

La lectura del espacio además se entiende de forma continua con el área de reparto nº81 tal y como se aprecia en la imagen que se muestra a continuación. Se ha diseñado por lo tanto un espacio en continuidad donde el canal del Acequión, que supone la frontera física entre ambas unidades, se pone en valor con la revegetación de sus bordes.



- Los itinerarios peatonales quedarán debidamente señalizados y relacionados con los puntos de emergencia en caso de ser necesarios.
- Los espacios diseñados para los peatones son anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico rodado al tratarse de una plaza completamente peatonal.
- Se han proporcionado superficies susceptibles de ser utilizadas para realizar actividades de relación social, de estar, de reunión y de recreo.
- Se ha escogido con especial atención, la vegetación, iluminación y mobiliario urbano, siempre con carácter inclusivo y con perspectiva de género, y al servicio de las actividades citadas.
- Se han tenido en cuenta para la elección, medidas de calidad del aire, de confort térmico y acústico y de accesibilidad de los itinerarios.
- Más del 80% de la actuación es completamente peatonal y está conectada con el entorno urbano más cercano, calle san Julián, Av. Gregorio Marañón y el Puerto.

1.2 SEGURIDAD

Se ha diseñado el espacio público garantizando la percepción de seguridad. Así, el Anteproyecto de Urbanización del Estudio de Detalle, incorpora:

- i. Iluminación adecuada, distribuyendo las luminarias con intensidad y mantenimiento suficiente y sostenible.
- ii. La propuesta de faseado de la urbanización, recogida en el Anteproyecto de Urbanización del presente documento, incorpora el vallado de la zona donde se

situarán las torres hasta su edificación, en condiciones adecuadas para evitar su invasión.

- iii. En la ordenación pormenorizada se ha evitado la existencia de rincones y callejones sin salida, asegurando en todo caso una buena visibilidad. Se ha diseñado un espacio público en anillos entorno a las tres edificaciones que se modifican en escala y acabados, generando una imagen contemporánea y envolvente en todo el ámbito.
- iv. La mezcla de usos prevista permite la concurrencia de personas en la totalidad de las franjas horarias, fomentando el uso social del espacio público.

1.3 ACCESIBILIDAD

Las tareas de cuidado que desarrollan las mujeres, se han tenido en cuenta en el diseño del espacio público.

Para ello:

- i. El Anteproyecto de Urbanización del Estudio de Detalle incorpora lugares de estancia bajo pérgolas, en sombra y mobiliario con diferentes modelos; 15 bancos lineales con respaldo e iluminación, más de 120 ml de bancada junto a vegetación en el borde del Acequión y 9 modelos de bancos circulares, que incorporan vegetación en su interior e invitan y facilitan la lactancia materna y la higiene del bebé.
- ii. Los espacios libres disponen de áreas de recreo para menores, seguras, agradables y que responden a los distintos juegos de niñas y niños. Así el Estudio de Detalle incorpora una zona de juego de niños formado por JETS (fuentes de chorros de agua) donde refrescarse en temporadas de calor. Además incorpora una zona de juego de niños con pavimento adecuado elástico y elementos como balancín y carrusel y columpio.
- iii. En el entorno de la zona de juego de niños, el Estudio de Detalle dispone del mobiliario urbano adecuado y distribuido, permitiendo la elección de estancias en sombra o sol.
- iv. El en diseño se ha tenido en cuenta la dotación de suficientes zonas de descanso en los recorridos peatonales con fuentes de agua suficientes para prevenir los golpes de calor y deshidratación de la población con más necesidades para su salud.
- v. Se prevé la nivelación de los alcorques con el pavimento, diferenciando los materiales, colores y texturas en los cambios de nivel. Además, en su caso, las rampas tendrán poca pendiente y contarán con barandillas cómodas. En concreto

junto a la rampa de acceso al parking bajo rasante de las edificaciones, se contará con un cerramiento perimetral que garantice la seguridad frente a las caídas.

- vi. El trazado del carril bici se ha diseñado conectado con el paseo marítimo y el área de reparto nº81 evitando que afecte a los recorridos peatonales.

1.4 PARTICIPACIÓN

Durante el proceso de información pública del documento, se ha propuesto en el Anexo II Estudio de Integración Paisajística del presente Estudio de Detalle un modelo de encuesta para incluir a la población en el proceso de una manera ágil y cómoda para todos los usuarios, fomentando el espacio de participación. Este proceso se trata de un esquema inclusivo donde hombres y mujeres puedan expresarse con libertad y confianza.

1.5 PROXIMIDAD

La ordenación pormenorizada establecida en el Estudio de Detalle se basa en los principios establecidos en apartados anteriores sobre la ciudad de los 15 minutos, fomentando la proximidad entre las actividades diarias y facilitando las conexiones con los espacios y equipamientos existentes adyacentes.

1.6 VIVIENDA

La tipología edificatoria en torre, permite generar espacios comunes mediante la perspectiva de género, dotando de vestíbulos con visibilidad desde el exterior, eliminando rincones no visibles, incorporando equipos de protección pasiva y activa contra incendios y garantizando la funcionalidad de los diferentes elementos domésticos, bicicletas, carritos de la compra, carritos de niños, sillas de ruedas, caminadores, etc.)

1.7 MOVILIDAD

Para el estudio de la movilidad se ha desarrollado un anexo específico donde se ha valorado el nivel del vario vinculado con el ámbito, teniendo en cuenta la perspectiva de género y todas las situaciones de movilidad reducida. Así se incorpora un carril de servicio en la Av. Gregorio Marañón que facilita el acceso a cota de la gran plaza que desarrolla el Estudio de Detalle; que permite el acceso a los servicios de recogida de residuos urbanos; que facilita el acceso a la unidad hotelera y la parada de taxis; que incorpora una parada de transporte público urbano, la parada será segura accesible y visible desde su entorno y forma parte de la red de espacios comunes, incorporando así el criterio de seguridad en la localización y el diseño; y que permite el acceso al parking de las viviendas de una forma fluida y segura. Además el diseño del espacio público garantiza la correcta accesibilidad rodada a través de la zona norte, sur y este, a los servicios sanitarios, de protección contra incendios y de control y vigilancia de la costa.

2. CONCLUSIONES

El Estudio de Detalle incorpora el diseño de una plataforma peatonal, lugar de encuentro de todos sectores que forman la sociedad. Una gran plaza que configura el vacío existente y recalifica los diferentes bordes, unos límites muy característicos, el frente marítimo, la Avenida Gregorio Marañón, y el Canal del Acequión. Esta gran plaza está dotada con zonas de estancia y recorridos bajo sombra con una iluminación adecuada y sostenible así como, una adecuada señalización que garantiza seguridad al ciudadano. El espacio público incorpora todos los requisitos de accesibilidad universal y está abierto a todo tipo de edades. Se han proyectado elementos para niños y mayores, zonas de estancia que introducen la perspectiva de género, cercanas a las zonas de juego de niños para la correcta vigilancia de los mismos y donde llevar a cabo la lactancia. Para los mayores, el pavimento es continuo, sin resaltos y hay multitud de itinerarios accesibles y zonas de estancia y descanso, bajo árboles y bajo pérgolas. Para los jóvenes y adultos, se ha incorporado una zona de calistenia y deporte en la zona sur junto al frente marítimo.

Se concluye, que se han tenido en cuenta los criterios de movilidad sostenible y fomento de la salud y el género desde el planeamiento urbanístico en el presente Estudio de Detalle.

