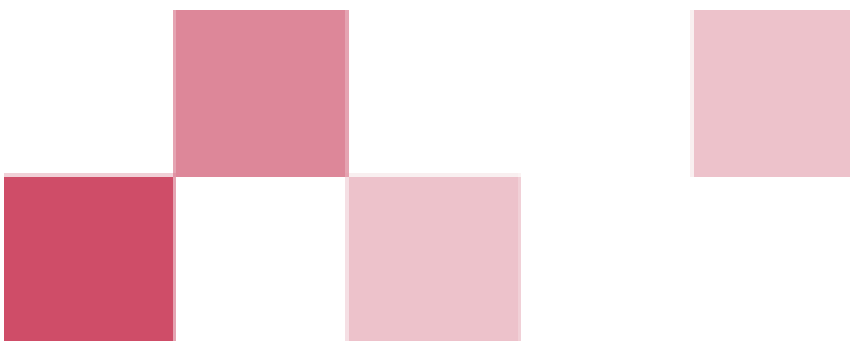

La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere

Patrons de mobilitat, factors explicatius i propostes per al desenvolupament de polítiques inclusives amb perspectiva de gènere

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

Juliol 2020



A decorative graphic consisting of several light red squares of varying sizes arranged in a stepped, staircase-like pattern across the lower half of the page.

Treball realitzat per l'equip de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Direcció: Maite Pérez

Autors/res: Núria Pérez Sans i David Andrés Argomedo

Tècnic de suport estadístic: Manel Pons Sanvidal

Cerdanyola del Vallès, juliol de 2020

Índex

1. Introducció i objecte de l'estudi	5
2. Marc normatiu i de planificació de referència	7
3. Anàlisi de la mobilitat quotidiana segons el sexe	11
Els desplaçaments i les percepcions de mobilitat quotidiana	12
Patrons i percepcions de la mobilitat quotidiana segons perfils sociodemogràfics i àmbit de residència.....	23
4. Elements explicatius	34
Elements explicatius culturals i socioeconòmics	35
Elements explicatius vinculats als models urbans	40
5. Desigualtats generades i estratègies d'intervenció públiques.....	46
Desigualtats generades.....	47
Estratègies d'intervenció públiques	58
Referències utilitzades.....	69
Annex de taules.....	71

1. Introducció i objecte de l'estudi

L'enfocament tradicional de la mobilitat ha estat principalment basat en la provisió d'infraestructures i serveis de transport per tal que aquests aportin una capacitat adequada a la demanda prevista per a cada mitjà de transport. En les darreres dècades, la introducció de nous paradigmes de la mobilitat sostenible ha permès introduir perspectives cada vegada més integradores, sent la mobilitat una àrea estretament lligada i interrelacionada amb el sistema d'assentament urbà, social, econòmic i ambiental dels territoris.

Pel que fa a la dimensió social, es produeix un canvi important passant de la provisió del transport a una perspectiva d'aproximació a les persones i a les seves necessitats socials, atès que els models urbans i els sistemes de transport juguen un paper important en la reducció de l'exclusió social perquè pot afectar l'accés als serveis bàsics, el treball o fins i tot a les relacions socials. Es tracta, doncs, d'un factor que pot contribuir a jugar un paper inclusiu dins la societat, de manera que cal considerar la mobilitat dins de les polítiques de cohesió social. De fet, actualment, el marc normatiu i el marc estratègic de planificació de l'administració europea, estatal i catalana, ja planteja la necessitat de promoure models de mobilitat que redueixin la desigualtat socials i que al mateix temps, siguin compatibles amb la mitigació del canvi climàtic i la salut dels ciutadans. És a dir, el disseny de polítiques de mobilitat sostenible i saludable, ha d'incorporar aquesta perspectiva social i cal tenir-la en compte en les diferents esferes d'intervenció de l'administració. El caràcter inclusiu que ha de garantir la mobilitat, per exemple, queda recollit a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya mentre que a les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya s'inclou el principi d'integració social de la mobilitat sostenible.

Les dones, que representen la meitat de la població, a l'hora de desenvolupar les seves activitats quotidianes tenen comportaments clarament associats a modes de transport de menor impacte ambiental. A l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona, el 68,1% dels desplaçaments de les dones es resolen en modes actius o en transport públic, mentre que aquests modes descendeixen fins al 55,4% entre els homes (EMEF 2018). Aquests patrons, a banda de respondre a desigualtats estructurals associades als rols de gènere conformant rutines diàries diferenciades entre dones i homes, responen també a factors culturals, on els homes tendeixen a decantar-se per mitjans de transport individuals motoritzats. Així doncs, quan l'espai urbà és monopolitzat pel vehicle privat, no només s'allunya del paradigma de la mobilitat sostenible i saludable, sinó que pot ser exclouent amb les dones i amb altres col·lectius de la nostra societat.

A l'entorn de les societats desenvolupades com ho és l'àrea de Barcelona, amb una extensa xarxa de serveis de transport públic, amb pràctiques de regeneració urbana i de recuperació de l'espai públic molt notable i amb un grau d'accessibilitat dels carrers que, en termes generals, es pot considerar acceptable, es pot dir que la dimensió social i de gènere de la mobilitat i de l'urbanisme i del transport

ja forma part de les agendes públiques. Per la seva banda, la ciutadania sovint és conscient d'aquesta problemàtica i n'exigeix resposta a l'administració. No obstant això, hi ha molts reptes encara al davant. La integració de la dimensió de gènere i d'igualtat en la mobilitat es troba encara poc madura en el nostre entorn més pròxim, sent necessàries millores en la praxi de la planificació urbana i mobilitat.

En aquest context, **l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona** (en endavant ATM) promou l'elaboració d'un estudi sobre la mobilitat des d'una perspectiva de gènere. Per fer-ho, a banda d'analitzar els patrons de mobilitat, les predisposicions i les opinions a partir de les enquestes de mobilitat quotidiana disponibles, s'analitzaran altres fonts d'informació per aportar els motius que expliquen els comportaments diferencials entre dones i homes. Al mateix temps, l'estudi recull de quina manera la mobilitat reflecteix algunes de les desigualtats de gènere persistents en la nostra societat, però també, vol copsar com, el sistema de mobilitat i transport pot contribuir a perpetuar i agreujar determinades situacions de desigualtat associades al gènere. El document, alhora, per tal que tingui una certa aplicabilitat pràctica, recull diverses propostes d'intervenció per tal que l'ATM pugui participar del desenvolupament de polítiques inclusives de mobilitat amb perspectiva de gènere.

Aquest estudi, que elabora **l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona**, juntament amb l'estudi "La mobilitat quotidiana de les persones amb discapacitat" forma part dels projectes associats al conveni de col·laboració amb l'ATM en el marc del desenvolupament de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner 2019 (endavant EMEF). En aquesta edició de l'EMEF, l'IERMB, a banda de continuar participant en les tasques associades a l'elaboració i anàlisi dels resultats de l'enquesta, enceta una nova via de col·laboració amb l'ATM a partir d'una sèrie d'estudis específics sobre temàtiques d'interès, en aquest cas relacionades amb la mobilitat inclusiva.

2. Marc normatiu i de planificació de referència

La igualtat entre homes i dones en la mobilitat i l'espai urbà ha de partir necessàriament d'un enfocament integrador basat en el principi d'igualtat, on totes les administracions l'assumeixin com un principi transversal en el desplegament de polítiques sectorials. De fet, el concepte de transversalitat o de «mainstreaming» en la política europea d'igualtat l'assenyala com un requeriment bàsic que totes les estructures polítiques, i els seus càrrecs responsables, han de prendre com a compromís ferm, en aquesta direcció, a fi que tots els processos de desenvolupament urbà incorporin de manera efectiva el principi d'oportunitats. Es tracta, per tant, d'aconseguir la integració de polítiques d'igualtat de gènere en les polítiques generals i de caràcter sectorial, pel que fa a la salut, l'educació, l'ocupació, la cultura, o el transport i la mobilitat.

A Catalunya la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, sota aquesta mirada de transversalitat de la perspectiva de gènere, recull a l'Article 53 que les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat han *d'incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació...* i han de *promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny urbanístic, i fer-ne el corresponent retorn.*

A més a més, es recull que les administracions públiques de Catalunya, per a complir les mesures anteriors, han de garantir entre d'altres:

- La planificació en els àmbits de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat basada en estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables.
- Els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tota actuació urbanística, d'habitatge, de mobilitat o de medi ambient.
- Una planificació de la mobilitat que doni prioritat als temps dels desplaçaments i que tingui en compte l'accessibilitat en els itineraris quotidians relacionats amb l'organització de la vida personal, associativa, familiar, domèstica i laboral.
- L'aplicació d'una política urbanística que tendeixi a crear ciutats compactes, mixtes i pròximes, que mantinguin la relació amb la natura, on es redueixi la presència i la prioritat del vehicle privat i s'introdueixin mesures per a millorar i densificar les àrees monofuncionals residencials. En aquest sentit, la política urbanística ha de preveure la descentralització de serveis, de manera que la construcció d'infraestructures i l'ordenació del sòl donin resposta a les necessitats de conciliació de la vida personal, familiar i laboral, disminuint els temps de desplaçament i garantint l'accessibilitat dels serveis en igualtat d'oportunitats.

L'Organització de les Nacions Unides (ONU), per la seva banda, va aprovar l'any 2015 l'Agenda 2030 sobre el Desenvolupament Sostenible amb l'objectiu global d'eradicar la pobresa, protegir el planeta i assegurar la prosperitat per a tothom. L'Agenda incorpora 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) i en matèria de perspectiva de gènere, l'objectiu 5 pretén aconseguir la igualtat de gènere i apoderar totes les dones i nenes. Estableix que la igualtat entre gèneres no és només un dret fonamental, sinó la base necessària per aconseguir un món pacífic, pròsper i sostenible.



Figura 1. Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)

Aquest objectiu 5, entre altres proposa les següents fites:

- Posar fi a totes les formes de discriminació contra totes les dones i nenes a tot el món.
- Reconèixer i valorar les cures no remunerades i el treball domèstic no remunerat, mitjançant la prestació de serveis públics, la provisió d'infraestructures i la formulació de polítiques de protecció social, així com mitjançant la promoció de la responsabilitat compartida a la llar i la família, segons escaigui a cada país.
- Vetllar per la participació plena i efectiva de les dones, i per la igualtat d'oportunitats de lideratge en tots els àmbits de presa de decisions en la vida política, econòmica i pública
- Adoptar i enfortir polítiques encertades i lleis aplicables per a promoure la igualtat entre els gèneres i l'apo-derament de dones i nenes a tots els nivells.

Un altre objectiu de l'Agenda que promou la igualtat de gènere en diferents àmbits i concretament en la mobilitat, és l'ODS 11: Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles. Aquest inclou temes capitals com l'habitatge i els serveis bàsics, els sistemes de transport públic, la prevenció de desastres, la protecció de les persones vulnerables o

l'accés a zones verdes, així com la planificació participada, la protecció del patrimoni i la reducció de l'impacte ambiental de les ciutats.

El desplegament d'aquest marc de caràcter general permet, doncs, el desplegament de polítiques sectorials de mobilitat per part de les diferents administracions amb perspectiva de gènere. Val a dir, però, que a banda del marc més general i transversal, tant a nivell europeu, estatal com a Catalunya, existeix un marc de normatiu i de planificació de referència que ja inclou la mirada des del camp de l'urbanisme, el transport i la mobilitat.

Així doncs, la Carta Europea de les Dones a la Ciutat i la Llei 9/2003 de la mobilitat de Catalunya han esdevingut el principal marc de referència per als municipis catalans en aquesta matèria. D'entrada, la Carta Europea de les Dones a la Ciutat (1995) va ser elaborada per un grup d'urbanistes de diferents països europeus, amb el suport de la Unió Europea i amb el propòsit de contribuir a un canvi democràtic que donés compte de les necessitats i les expectatives dels homes i les dones al medi urbà, a fi d'assolir la paritat de condicions d'ambdós col·lectius. A grans trets, la materialització dels seus objectius es planteja mitjançant la promoció de la igualtat dels homes i les dones en la presa de decisions, amb el desenvolupament d'una nova cultura en què la perspectiva de gènere formi part de totes les parcel·les de renovació intel·lectual; entenent alhora que tota transformació de millora urbana requereix una anàlisi des d'una òptica de gènere.

En concret i pel que fa a la mobilitat, es recull la idea que totes les dones (i en particular, les dones soles i les que es troben en una situació més desfavorida) han de tenir un accés fàcil als sistemes de transport, per poder-se desplaçar lliurement per la ciutat i accedir als diferents punts del territori de forma autònoma i segura. D'aquesta manera, la plena accessibilitat espacial i temporal del col·lectiu femení al medi urbà és considerada una condició indispensable perquè aquest pugui incorporar-se efectivament a la vida econòmica, social i cultural de les ciutats.

Paral·lelament, a Catalunya, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat va suposar la introducció dels criteris de la Carta Europea de les Dones a la Ciutat en les normatives vinculades als desplaçaments i l'accessibilitat territorial de la població. Així, s'estableixen diferents principis i objectius que reflecteixen la preocupació per l'accessibilitat ciutadana i la integració social de les persones. Entre altres objectius, el seu contingut planteja la necessitat de coordinar les polítiques de desenvolupament urbà, les estratègies de caràcter econòmic i les iniciatives de mobilitat; amb la voluntat d'aconseguir minimitzar les distàncies i els temps de desplaçament habituals i garantir la plena accessibilitat de les persones als llocs de residència, als centres de treball i als punts d'interès social, sanitari, cultural, formatiu o lúdic, amb el menor impacte ambiental i de la manera més segura possible.

D'altra banda, el Decret relatiu a determinats instruments de planificació i al Consell Català de la Mobilitat, incorpora de forma específica el requeriment d'incloure indicadors de control de la

mobilitat des de la perspectiva del gènere en tots els instruments de planificació. Segons el mateix decret, el Consell Català de la Mobilitat ha de treballar des d'un enfocament de gènere, tenint en compte les realitats de les dones en el desenvolupament de les seves funcions; alhora que li correspon fer el seguiment i la validació de l'ús de la variant de gènere en els diferents instruments de planificació de la mobilitat i en els diversos indicadors de control abans esmentats. Un conjunt de requisits que, per poder ser satisfet, ha comptat amb la integració de l'Institut Català de les Dones dins del grup d'entitats participants en el Consell Català de la Mobilitat.

Com s'ha vist, Catalunya disposa d'un marc normatiu extens que afavoreix clarament la introducció de la perspectiva de gènere en les polítiques urbanes i de mobilitat. Tot i això, tal com ho recull el mateix document del Pla director de Mobilitat 2020-2025 de l'àrea de Barcelona que ha elaborat per l'ATM, s'esmenta que aquesta perspectiva no ha quedat suficientment plasmada en els instruments de planificació de la mobilitat. Per corregir aquesta mancança de caràcter estructural a l'entorn de Barcelona, la revisió del Pla recull entre les temàtiques transversals aquesta perspectiva de gènere. En conseqüència, a banda d'incloure al llarg de tota la documentació del pla aquesta mirada de gènere, inclou una mesura amb diverses actuacions per a ser desenvolupades en els propers 6 anys.

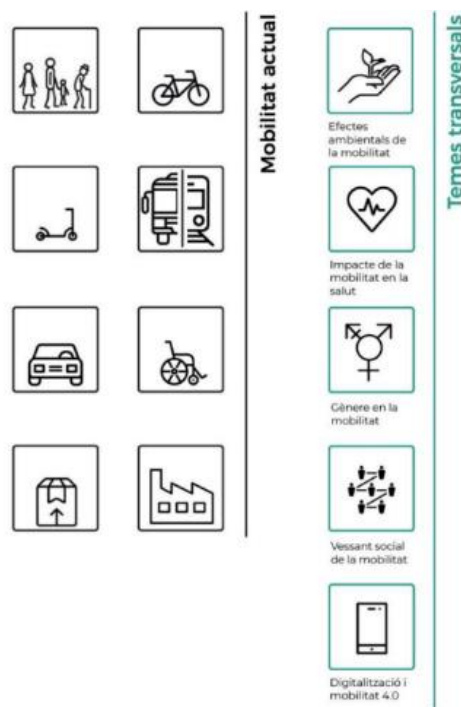


Figura 2. Nous elements transversals de la mobilitat. Font: Pla Director de Mobilitat 2020-2025 de l'àrea de Barcelona (ATM)

3. Anàlisi de la mobilitat quotidiana segons el sexe

A Barcelona i a la seva àrea metropolitana ha existit una llarga trajectòria sobre el coneixement de les pautes de mobilitat de la població mitjançant l'elaboració d'enquestes de mobilitat, com són l'Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) o l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF). Es tracta d'un instrument estadístic que permet obtenir informació sobre com i per què es desplaça la ciutadania a l'hora de desenvolupar les activitats diàries i que ens ajuda a conèixer la quotidianitat dels diferents individus. A partir de les dades que proporcionen, es poden analitzar els patrons de mobilitat en funció de les característiques de la població i dels diferents territoris; a la vegada que representen eines d'anàlisi de les tendències per a la planificació de la mobilitat, calcular els seus efectes, així com avaluar resultats de polítiques implantades o veure la predisposició dels ciutadans respecte de futures polítiques. Addicionalment, l'explotació i l'anàlisi de les bases de dades any rere any, permet observar la resposta de la ciutadania davant de canvis conjunturals que impacten en la nostra quotidianitat com el cicle econòmic o, fins i tot, observar transformacions de caràcter estructural com canvis en l'ús dels mitjans de transport per part dels diferents perfils sociodemogràfics o en l'estructura territorial dels fluxos territorials de mobilitat metropolitana o d'abast regional.

A continuació, s'elabora una anàlisi de la mobilitat segmentant les dades segons el sexe a partir de la base de dades de l'EMEF 2018 i d'altres fonts complementàries. En primer lloc, es fa una recopilació de dades de mobilitat segons el sexe que des de fa uns anys ja s'incorporen als informes que anualment integren l'EMEF però acompanyats de comentaris explicatius i ampliant algunes anàlisis. Addicionalment, es fa una anàlisi comparativa considerant elements que caracteritzen la població (edat, situació professional, nivell d'estudis...) i, també, a partir de les característiques del lloc de residència (nombre d'habitants del municipi, accessibilitat al transport públic, renda...) amb la finalitat de conèixer si aquests elements impacten de manera diferent en funció del gènere.

L'anàlisi es fa des de la perspectiva del lloc de residència per a la població de 16 i més anys, utilitzant dues desagregacions territorials en la majoria d'informacions: Barcelona i la resta del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona (en endavant STI).

Els desplaçaments i les percepcions de mobilitat quotidiana

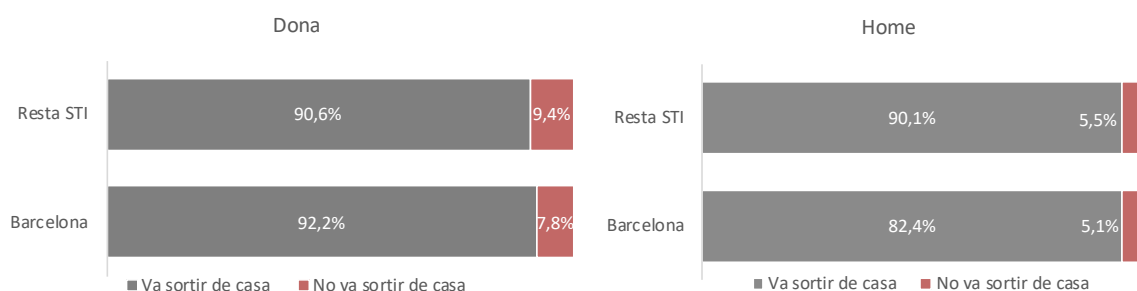
1. Dades bàsiques

No s'observen diferències destacables en relació a la mitjana de desplaçaments diaris segons el sexe si es té en compte tota la població. No obstant, si es considera només la població mòbil, és a dir, la població que en el darrer dia laborable va sortir de casa, les dones fan de mitjana més desplaçaments al dia. Es tracta d'una diferència poc remarcable i que es dona amb més intensitat a l'àmbit de la resta de l'STI.

Sí que s'observen, en canvi, diferències rellevants en relació a la població no mòbil. En aquest cas, un 9,4% de les dones que viuen a la resta de l'STI no va sortir de casa, versus un 5,5% d'homes que no ho van fer. Hi ha un patró diferenciat entre les dones de Barcelona, ja que es veu com la població no mòbil és menor (7,8%) respecte de la resta STI (9,4%).

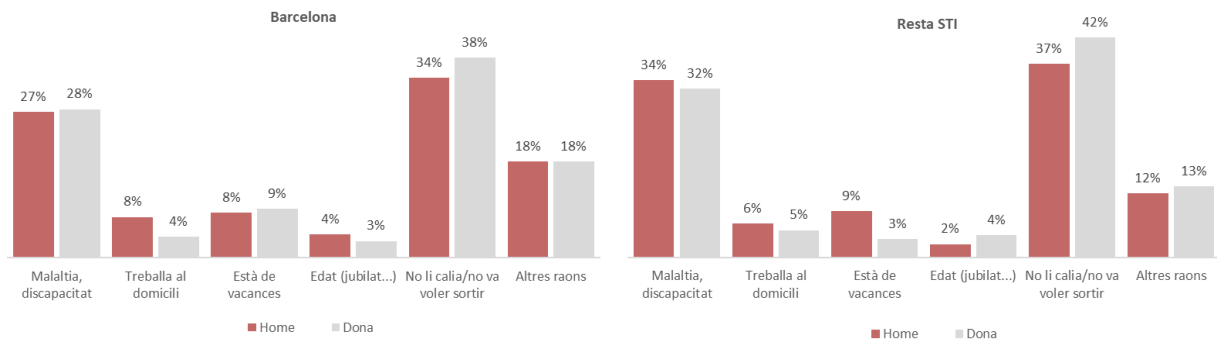
Àmbit de residència	Dona		Home	
	Població mòbil	Tota la població	Població mòbil	Tota la població
Barcelona	4,17	3,84	4,13	3,89
Resta STI	4,32	3,92	4,26	4,02

Taula 1. Mitjana diària de desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018



Gràfic 1. Població amb mobilitat i sense mobilitat en el darrer dia feiner. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

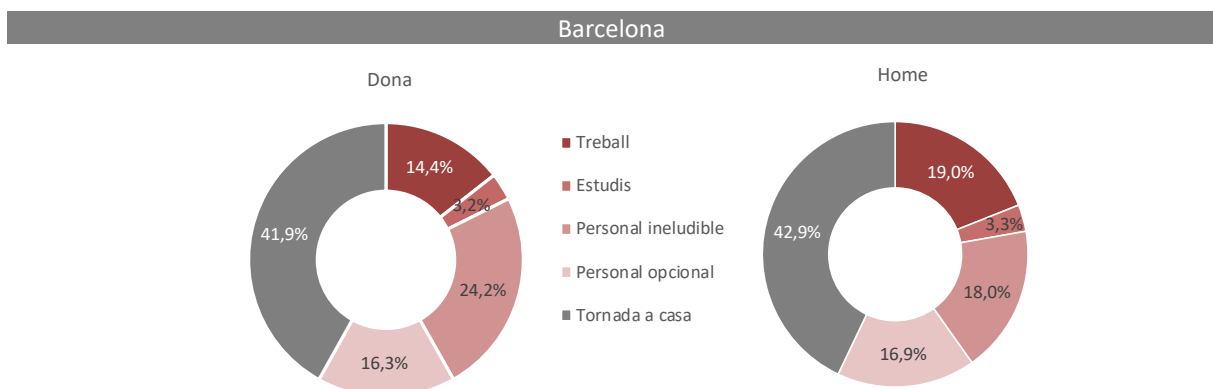
Els motius pels quals els ciutadans no surten de casa en el darrer dia feiner, tenen a veure principalment pel fet de no necessitar-ho i per la impossibilitat de fer-ho a causa d'una malaltia o discapacitat. No es donen diferències destacables segons el sexe, si bé entre els residents a Barcelona sí que hi ha una major proporció d'homes que no es desplacen pel fet que treballen des de casa.



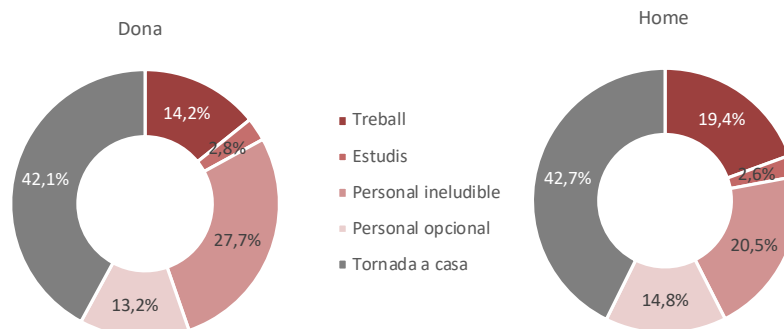
Gràfic 2. Raons per no sortir de casa en el darrer dia feiner. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

2. Els motius dels desplaçaments

Els motius dels desplaçaments de la població reflecteixen molt clarament els usos socials del temps dels individus, els quals estan estretament relacionats amb l'edat o la situació professional. No obstant això, el sexe també configura rutines diàries diferenciades. Tant a Barcelona com a la resta de l'STI s'observa un patró clar, on les dones fan menys desplaçaments per motiu feina i més desplaçaments per motiu personal. A més a més, dins de la mobilitat personal les dones fan més viatges per a cobrir activitats de caràcter obligat i que anomenem **mobilitat personal ineludible**. Es tracta d'activitats vinculades amb les quotidianes, anar al metge i acompanyar a altres persones, particularment. Pel que fa a la **mobilitat personal opcional**, si bé el percentatge és similar entre homes i dones, hi ha algunes diferències en el tipus d'activitats que es desenvolupen. Els homes fan més desplaçaments vinculats a l'oci i el lleure i, també, passegen més. Les dones, contràriament, fan més visites a familiars o amics i fan més activitats per compres no quotidianes.



Resta de l'STI



Gràfic 3. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

Barcelona	Dona	Home	Total
Treball i gestions de treball	14,4%	19,0%	16,5%
Estudis	3,2%	3,3%	3,2%
Mobilitat ocupacional	17,6%	22,2%	19,8%
Compres quotidianes	9,6%	6,2%	8,0%
Metge/hospital	2,9%	2,1%	2,6%
Acompanyar/ tenir cura persones	8,4%	6,2%	7,4%
Gestions personals	2,6%	2,3%	2,5%
Àpat no d'oci	0,6%	1,1%	0,9%
Mobilitat personal ineludible	24,2%	18,0%	21,3%
Compres no quotidianes	2,7%	1,5%	2,1%
Visita amics/familiars	3,5%	2,8%	3,2%
Oci/esport	7,3%	8,2%	7,8%
Passeig	2,8%	4,3%	3,5%
Mobilitat personal opcional	16,3%	16,9%	16,6%
Tornada a casa	41,9%	42,9%	42,4%
Total Barcelona	100%	100%	100%
Resta STI	Dona	Home	Total
Treball i gestions de treball	14,2%	19,4%	16,8%
Estudis	2,8%	2,6%	2,7%
Mobilitat ocupacional	17,0%	22,1%	19,5%
Compres quotidianes	9,9%	7,0%	8,4%
Metge/hospital	2,5%	1,6%	2,1%
Acompanyar/ tenir cura persones	12,5%	8,5%	10,5%
Gestions personals	2,3%	2,6%	2,5%
Àpat no d'oci	0,5%	0,8%	0,6%
Mobilitat personal ineludible	27,7%	20,5%	24,1%
Compres no quotidianes	1,6%	1,2%	1,4%
Visita amics/familiars	3,2%	2,8%	3,0%
Oci/esport	5,9%	6,9%	6,4%
Passeig	2,6%	3,8%	3,2%
Mobilitat personal opcional	13,2%	14,8%	14,0%
Tornada a casa	42,1%	42,7%	42,4%
Total Resta STI	100%	100%	100%

Taula 2. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (desagregat). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

Al llarg d'un dia feiner, el més habitual és que la població efectui un desplaçament sortint des del seu domicili (o segona residència o residència d'una altra persona) per a desenvolupar una activitat i després retorni al seu domicili. No obstant això, la diversitat de situacions que es pot donar és molt àmplia i, també, hi ha una certa triangulació dels desplaçaments. És a dir, en lloc de tornar a casa quan s'acaba una activitat, les persones en fan un altre abans de tornar a casa. Aquesta tendència és més pròpia d'entorns amb dinàmiques més metropolitanes, doncs les distàncies i els temps de recorregut dificulten els desplaçaments pendulars.

Al llarg d'un dia feiner, al voltant del 65% de la població té unes pautes de mobilitat que s'expliquen amb 11 cadenes de motius. Tot i la gran varietat de cadenes de motius que es poden donar, la majoria dels desplaçaments són pendulars, és a dir, compten amb el desplaçament de tornada a casa abans de fer una segona o tercera activitat.

En funció del sexe, es veu com entre els homes la principal cadena de motiu és l'anada i la tornada a la feina o estudi (Ocupacional-Tornada), mentre que per les dones (particularment a Barcelona) la principal cadena es correspon amb l'anada a una activitat personal i la tornada a casa (Personal-Tornada). També s'observa com una altra cadena força repetida entre les dones, és la que està formada per 4 viatges pendulars (Personal-Tornada-Personal-Tornada). A Barcelona aquesta cadena de motius ascendeix fins al 10,4% de les dones, mentre que a la resta de l'STI és del 12,6%.

Barcelona			Resta STI		
Cadena de motius*	Població (%)		Cadena de motius*	Població (%)	
	Dona	Home		Dona	Home
OT	12,6%	18,0%	OT	13,3%	16,7%
PT	14,6%	9,9%	PT	12,4%	11,1%
PTPT	10,4%	8,6%	PTPT	12,6%	8,4%
OTPT	8,3%	10,5%	OTPT	9,0%	11,0%
OTOT	3,4%	4,4%	OTOT	4,6%	2,5%
PTPTPT	2,8%	3,3%	PTPTPT	2,0%	4,3%
PPT	3,3%	2,3%	PPT	2,2%	3,2%
OPT	2,9%	2,3%	OPT	2,6%	2,0%
PTOT	2,4%	2,2%	PTOT	1,6%	2,0%
OTPTPT	1,6%	2,2%	OTPTPT	2,0%	1,6%
PPTPT	1,8%	1,7%	PPTPT	1,7%	1,7%
Altres cadenes	35,9%	34,6%	Altres cadenes	35,8%	35,4%

Gràfic 4. Cadena de motius dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

*Nota: O=mobilitat ocupacional; T=tornada a casa, P=mobilitat personal

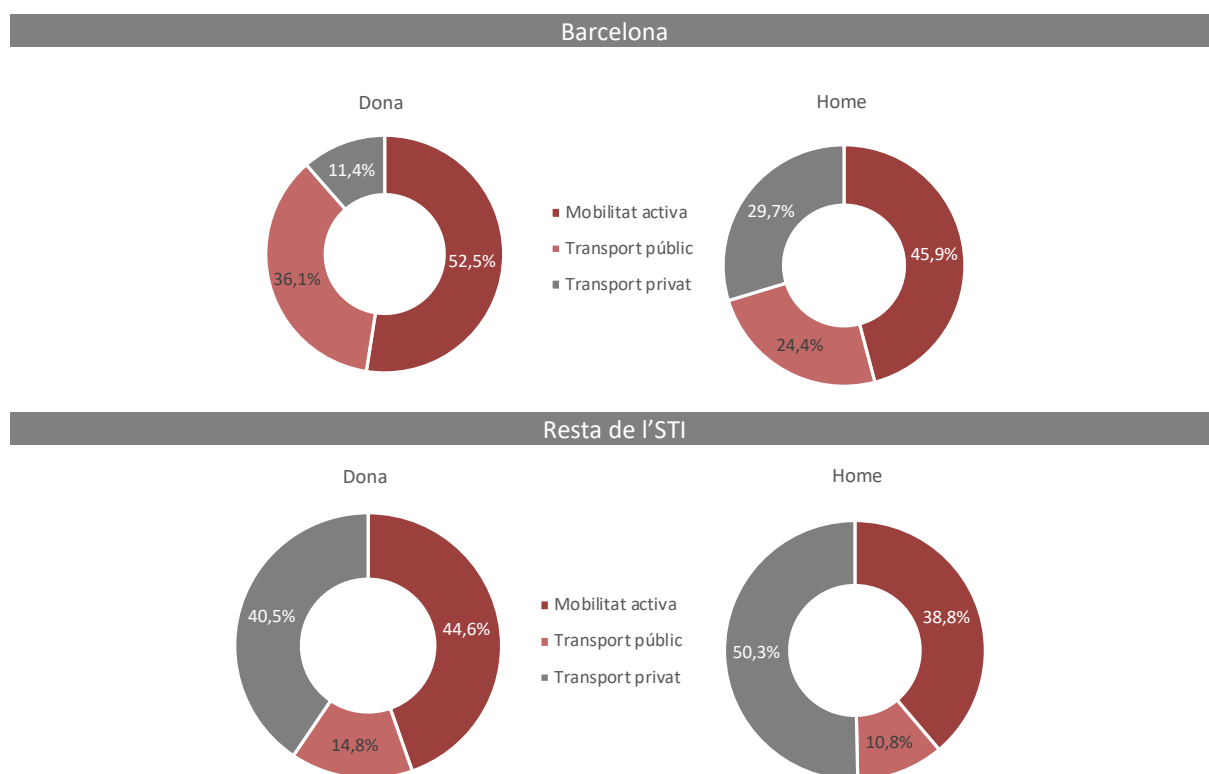
3. Els modes de transport

Les activitats quotidianes que fem se solen vincular a uns determinats modes de transport. És a dir, les compres quotidianes o l'anada a l'escola, per exemple, es resolen principalment a peu, mentre que l'accés a la feina s'associa més als modes motoritzats. Pel que fa a l'escola, per exemple, aquest fet té

a veure amb model de proximitat dels equipaments educatius d'educació infantil i de primària particularment.

En funció del sexe s'observa com, en la mesura que les dones fan més activitats més associades a models de proximitat, caminar guanya protagonisme en els desplaçaments. Entre els homes, contràriament, en la mesura que fan més viatges per motiu feina, la mobilitat en vehicle privat guanya protagonisme, atès que el motiu per feina és el que més s'associa a la mobilitat en transport privat. Les dones, a més a més, fan més desplaçaments en transport públic. Com es veurà més endavant, això s'explica sobretot per un menor accés al vehicle privat.

S'observen, a més a més, diferències en l'ús dels mitjans de transport. La bicicleta, el cotxe com a conductor i la moto es vinculen més clarament als homes, mentre que l'autobús, el cotxe com a acompanyant i la mobilitat a peu es vinculen més clarament a les dones. El cotxe com a conductor i com acompanyant s'intensifica entre les dones residents a la resta l'STI, element que cal relacionar-ho amb l'existència d'àmbits territorials de menor densitat de població.



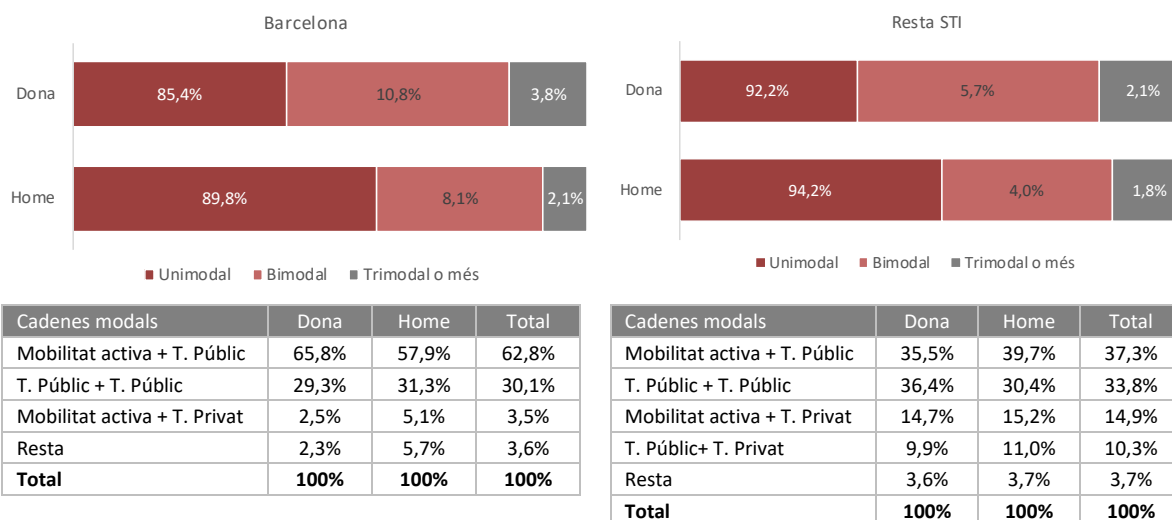
Gràfic 5. Distribució dels desplaçaments segons mode de transport. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

Barcelona	Dona	Home	Total
Caminant	50,6%	41,7%	46,4%
Bicicleta	1,5%	3,4%	2,4%
Altres mitjans actius	0,5%	0,7%	0,6%
Mobilitat activa	52,5%	45,9%	49,4%
Autobús	14,6%	7,2%	11,1%
Metro	14,5%	11,9%	13,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	5,5%	4,1%	4,8%
Resta transport públic	1,5%	1,3%	1,4%
Transport públic	36,1%	24,4%	30,6%

Cotxe conductor	5,1%	16,5%	10,5%
Cotxe acompanyant	3,1%	1,5%	2,3%
Moto	3,1%	10,3%	6,5%
Furgoneta i resta privat	0,1%	1,4%	0,7%
Transport privat	11,4%	29,7%	20,0%
Total Barcelona	100%	100%	100%
Resta STI	Dona	Home	Total
Caminant	44,2%	36,7%	40,5%
Bicicleta	0,3%	1,7%	1,0%
Altres mitjans actius	0,2%	0,4%	0,3%
Mobilitat activa	44,6%	38,8%	41,8%
Autobús	5,5%	3,4%	4,5%
Metro	3,2%	2,5%	2,8%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	5,2%	4,2%	4,7%
Resta transport públic	0,9%	0,8%	0,8%
Transport públic	14,8%	10,8%	12,9%
Cotxe conductor	31,4%	39,1%	35,2%
Cotxe acompanyant	8,0%	3,3%	5,7%
Moto	0,9%	4,7%	2,8%
Furgoneta i resta privat	0,3%	3,2%	1,7%
Transport privat	40,5%	50,3%	45,4%
Total Resta STI	100%	100%	100%

Taula 3. Distribució dels desplaçaments segons mitjà de transport. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

La multimodalitat dels desplaçaments, és a dir, aquells que estan integrats per més d'un mitjà de transport, és més àmplia en àmbits on hi ha major presència i ús del transport públic. De fet, el transport públic és un mitjà de transport molt associat als desplaçaments a peu i, per tant, afavoreix comportaments saludables de mobilitat. És per això que les dones, en tant que són més usuàries del transport públic, fan més desplaçaments bimodals o trimodals.

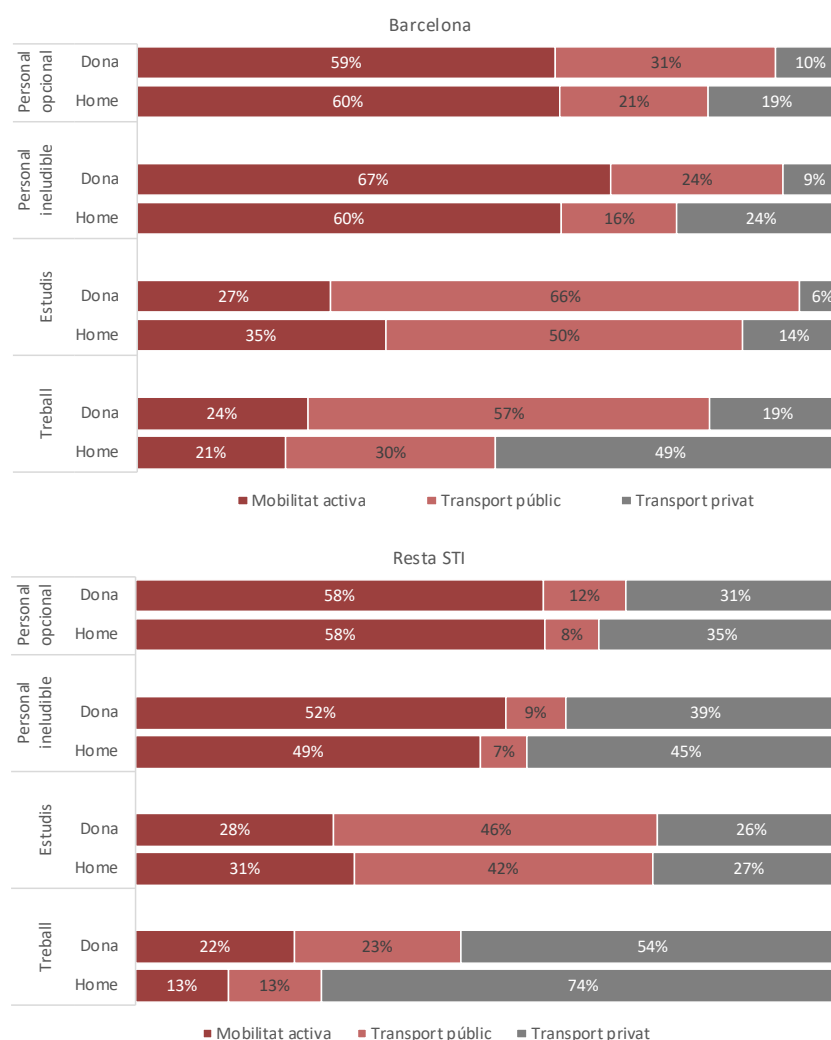


Gràfic 6. Modes de transport dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

4. Els motius i el mode de transport dels desplaçaments

Com ja s'ha vist, els motius s'associen a uns determinats modes de transport. És per això que tant homes com dones es decanten pels mitjans més habituals en cadascun dels motius. Així per exemple, les dones, a l'hora d'accedir al lloc de treball, és quan fan un ús més intensiu del transport privat, mentre que els homes, assoleixen un comportament més sostenible quan es desplacen per fer activitats personals ineludibles o opcionals.

Tot i això, també hi ha un patró diferencial en l'ús dels modes de transport en funció del sexe dins de cadascuna de les agrupacions de motius. És a dir, en qualsevol dels motius de mobilitat, les dones continuen assolint uns patrons de mobilitat més orientats al transport públic i la mobilitat a peu. Les diferències es donen tant a Barcelona com a la resta de l'STI, si bé, és a Barcelona on aquest patró es veu més clarament. En el motiu feina és on les diferències entre homes i dones s'amplifiquen més.



Gràfic 7. Motiu i mode de transport dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

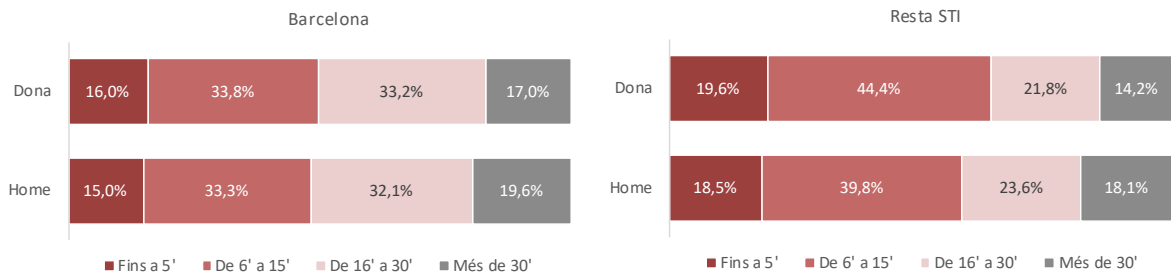
5. Durada dels desplaçaments i l'autocontenci3

Com a reflex del tipus d'activitats i mitjans utilitzats, es veu com en l'autocontenci3 municipal (desplaçaments fets en el municipi de residència respecte al total de desplaçaments dels residents), els homes fan m3s desplaçaments fora del municipi de residència i les dones en fan m3s en el municipi de residència.

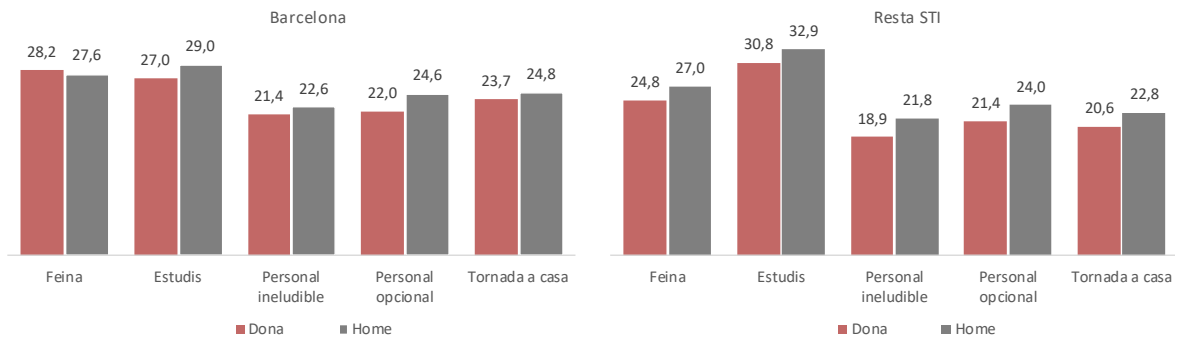
Pel que fa als temps mitjans declarats en els desplaçaments, s'observa com la durada mitjana dels desplaçaments dels homes 3 lleugerament superior a la de les dones, si b3, les diferències no s3n molt remarcables.

Àmbit de residència	Dona		Home	
	Durada mitjana percebuda	Autocontenci3 municipal	Durada mitjana percebuda	Autocontenci3 municipal
Barcelona	22,5	89,7%	23,9	80,7%
Resta STI	20,0	60,6%	22,5	52,0%

Gràfic 8. Autocontenci3 municipal i durada mitjana percebuda dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018



Gràfic 9. Distribuci3 dels desplaçaments segons durada. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018



Gràfic 10. Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

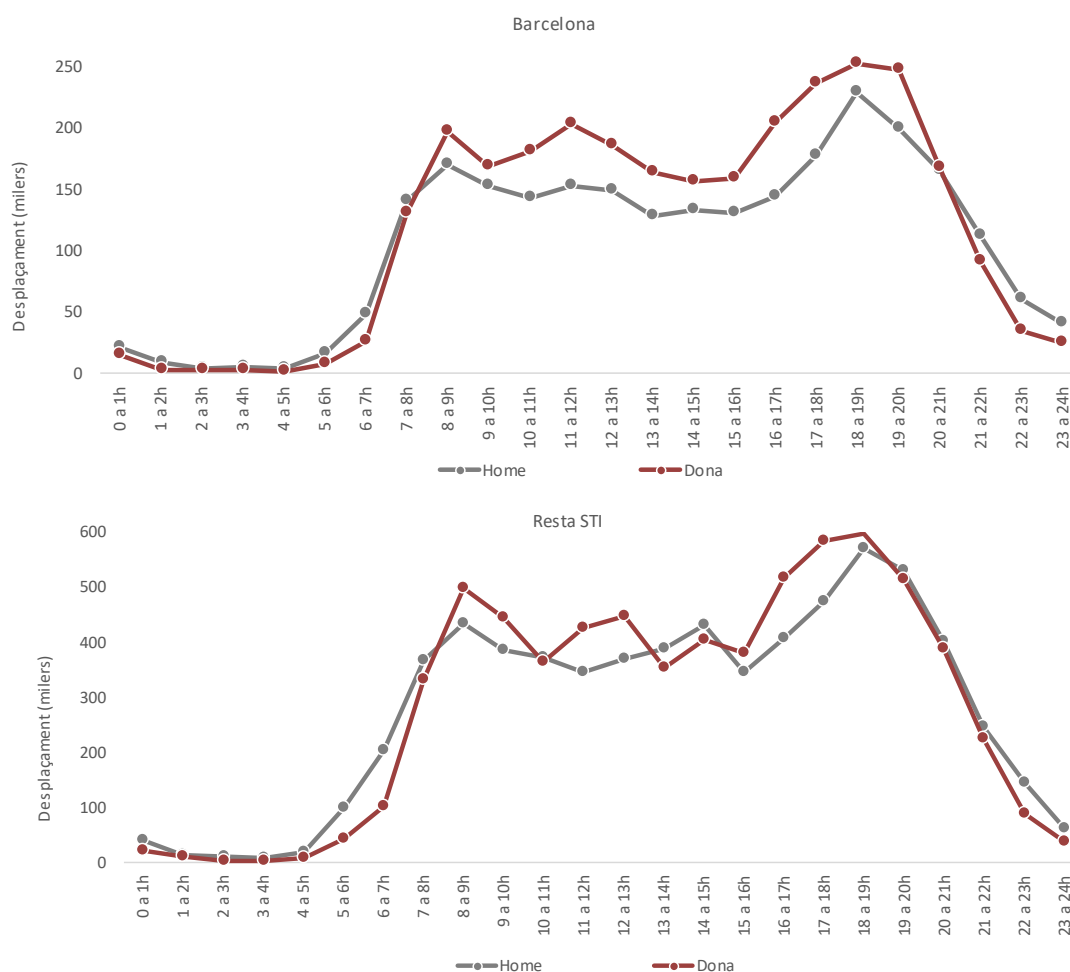
6. Distribuci3 horària dels desplaçaments

La distribuci3 horària presenta variacions segons el sexe, encara que també hi ha diferències territorials que sobretot s'expliquen per unes puntes horàries (a banda del matí i la tarda) m3s

marcades a l'àmbit de l'STI. En part, aquest fet té a veure amb desplaçaments de tornada a casa i anada a l'escola durant la franja del migdia, que és menys accentuada a Barcelona.

A grans trets i tant a Barcelona com a la resta de l'STI, els homes inicien els desplaçaments més d'hora i els acaben més tard. Un altre element diferencial és que l'hora punta al matí, de 8h a 9h, és més pronunciada per les dones. Al migdia, hi ha una franja punta d'11 a 13h que s'accentua entre les dones de la resta de l'STI.

A la tarda, el període punta de les dones s'inicia a les 16h de la tarda i s'acaba a les 19h. Contràriament, els homes l'inicien a les 18h i l'acaben entre les 20 i les 21 hores.



Gràfic 11. Distribució horària dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

7. La satisfacció dels mitjans de transport i de la xarxa de transport públic

No s'observen diferències importants en relació amb la satisfacció dels mitjans de transport segons el sexe. Tant les dones com els homes es decanten per fer una millor valoració els mitjans de transport individuals com anar a peu, anar en bicicleta i els mitjans privats motoritzats, mentre que els mitjans

de transport públic queden pitjor valorats. Tanmateix, els homes puntuen millor certs mitjans com la moto i el metro, atès que permeten experimentar major celeritat i llibertat de moviment.

Mitjà de transport	Barcelona		Resta de l'STI	
	Dona	Home	Dona	Home
Caminant	8,5	8,3	8,4	8,2
Bicicleta	8,2	8,2	8,2	8,2
Patinet, <i>segway</i> , altres ginys	7,3	7,4	7,6	8,1
Metro	6,8	7,2	6,9	6,9
Autobús TMB	7,0	7,0	6,9	6,8
Altres autobus urbà	6,5	6,6	6,6	6,5
Autobús interurbà	6,6	6,7	6,8	6,6
Tramvia	7,4	7,3	7,5	7,2
Renfe Rodalies	6,3	6,2	6,4	6,3
Renfe regional/mitja distància	6,4	6,3	6,9	6,4
Taxi/Uber/Cabify	6,6	6,6	6,7	6,4
Cotxe conductor	7,3	7,1	7,8	7,7
Cotxe acompanyant	7,7	6,9	8,0	6,9
Moto	7,9	8,1	7,7	8,3
Transport públic	7,0	7,0	6,9	6,8

Taula 4. Satisfacció dels mitjans de transport (10 molt satisfet/a, 0 gens satisfet/a). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018.

Font: EMEF 2018

La valoració dels diferents elements de la xarxa de transport públic presenta algunes variacions segons el sexe. El preu, que és l'element pitjor valorat tant per homes com per dones, és també l'element on les diferències de gènere s'amplien, sent les dones les que més pejorativament el puntuen. Un altre aspecte a destacar té a veure amb l'oferta per desplaçar-se cap a altres municipis i que en aquest cas, està més ben valorat per les dones de Barcelona.

Elements de la xarxa de transport públic	Barcelona		Resta STI	
	Dona	Home	Dona	Home
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	7,7	7,7	6,3	6,3
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,9	6,6	6,3	6,2
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	7,3	7,4	6,6	6,5
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	4,4	4,9	3,9	4,2

Taula 5. Valoració de la xarxa de transport públic (10 molt satisfet/a, 0 gens satisfet/a). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018.

Font: EMEF 2018

Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda dels serveis de transport públic

En termes generals, les dones valoren pitjor els elements d'accessibilitat del transport públic sent, per tant, sensible aquestes qüestions. L'element on la puntuació divergeix més respecte dels homes té a veure amb l'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar escales.

Elements de l'accessibilitat i dels punts de venda del transport públic	Barcelona		Resta de l'STI	
	Dona	Home	Dona	Home
L'accés o itinerari fins a la parada/estació	7,1	7,3	7,1	7,1
L'espai per moure's dins l'estació en cas que existeixi i l'accessibilitat a andanes	6,7	7,0	6,9	7,1
L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza	6,9	7,0	6,9	7,2
L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle	6,9	7,3	6,9	7,3
L'accessibilitat a la informació de l'oferta i serveis	6,8	6,8	6,7	6,9
Les opcions i la xarxa de punts de venda de títols de transport	6,8	6,9	6,9	6,9

Taula 6. Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda dels serveis de transport públic (10 molt satisfet/a, 0 gens satisfet/a). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

Patrons i percepcions de la mobilitat quotidiana segons perfils sociodemogràfics i àmbit de residència

Una vegada vistos els trets principals diferencials de la mobilitat, les predisposicions i les opinions entre dones i homes, a continuació es fa una anàlisi atenent a la diversitat que caracteritza les dones amb una mirada interseccional. De fet, l'anàlisi de la mobilitat segons sexe sol prendre com a referència una dona de mitjana edat que forma part d'un nucli familiar integrat per un home i una dona amb fills a càrrec. No obstant això, com s'ha dit, les necessitats, les percepcions o desigualtats generades, poden ser molt diverses, atesa la mateixa diversitat d'un col·lectiu que representa el 50% de la població. És a dir, aspectes com l'edat o el cicle vital, la situació familiar, l'estrat socioeconòmic, el nivell educatiu, l'ètnia, la identitat sexual, les habilitats físiques o mentals, el lloc on es viu o les característiques de l'entorn urbà, cal tenir-los present a l'hora de fer reflexions que nodreixin una correcta anàlisi de la mobilitat amb perspectiva de gènere.

En aquest context, s'utilitzen diferents variables que ajuden a classificar la població des del punt de vista de les característiques de l'individu (edat, situació professional, discapacitat reconeguda i nivell d'estudis acabats) i, també, des del punt de vista de les característiques urbanes del lloc on viu la població (renda mitjana de l'àmbit de residència, del nombre d'habitants del municipi de residència o dels nivells d'accessibilitat al transport públic). Aquesta anàlisi, també incorpora dades referides a la població de gènere masculí, doncs s'ha considerat interessant fer comparatives entre homes i dones en els mateixos grups d'edat, de nivell de renda, entre d'altres.

Àmbits	Variabls
Perfil sociodemogràfic	Grup d'edat (EMEF 2018)
	Situació professional (EMEF2018)
Característiques urbanes del lloc de residència	Nombre d'habitants del municipi de residència (Idescat, Padró d'habitants 2018)
	Índex d'accessibilitat al transport públic dels municipis pertanyents a l'AMB (AMB 2017) ¹
Nivell d'estudis i renda	Nivell d'estudis acabats (EMEF 2018)
	Renda mitjana per persona de la zona de residència (INE 2016) ²
Discapacitat	Discapacitat reconeguda (EMEF 2018)

Per tal d'observar patrons, predisposicions i opinions sobre la mobilitat de manera àgil, s'ha fet una selecció de 17 indicadors provinents de l'EMEF 2018.

Indicador	Unitat	Descripció
Desplaçaments/dia dels individus mòbils	Despl./dia	Quocient entre el nombre de desplaçaments diaris i els individus mòbils
Desplaçaments/dia de tots els individus	Despl./dia	Quocient entre el nombre de desplaçaments diaris i tots els individus
Població no mòbil	%	Proporció d'individus que en el darrer dia feiner no va sortir de casa respecte el total d'individus
Desplaçaments ocupacionals (feina i estudis)	%	Proporció de desplaçaments per motiu feina i estudis, incloent la corresponent tornada a casa. Es considera la tornada a casa associada a aquest motiu
Desplaçaments personals ineludibles	%	Proporció de desplaçaments personals ineludibles. Es consideren els motius: compres quotidianes, metge/hospital, gestions personals i àpat no d'oci. Es considera la tornada a casa associada a aquest motiu.
Quota modal de la mobilitat activa	%	Proporció de desplaçaments en modes actius. Es consideren els mitjans: caminant, bicicleta, bicicleta compartida, cadira de rodes, scooter, patinet, <i>segway</i> o altres ginys.
Quota modal del transport públic	%	Proporció de desplaçaments en transport públic i col·lectiu. Es consideren els mitjans: autobús urbà, autobús interurbà, metro, tramvia, FGC, Renfe rodalies, Renfe regional, autobús empresa, autobús escolar, autocar, taxi i VTC.
Quota modal del vehicle privat	%	Proporció de desplaçaments en transport privat motoritzat. Es consideren els mitjans: cotxe com a conductor, cotxe com acompanyant, cotxe compartit, moto com a conductor, moto com acompanyant moto compartida i furgoneta/camió.

¹ L'índex d'accessibilitat al transport públic ha estat elaborat pel Servei de redacció del Pla Director Urbanístic de l'AMB (PDU). Aquest índex es configura com a eina per a la presa de decisions urbanístiques en la redacció del PDU. L'índex pren com a referència el Public Transport Accessibility Level (PTAL) que utilitza una metodologia desenvolupada i implementada a Londres per Transport For London àmpliament utilitzada degut a la seva simplicitat de càlcul i implementació.

² Per a assignar la renda als individus entrevistats de l'EMEF 2018, s'ha utilitzat l'estadística experimental que publica l'INE. Es tracta d'una estadística que construeix indicadors estadístics de nivell i distribució de renda de les llars a nivell municipal i inframunicipal (secció censal), a partir de l'enllaç d'informació de l'INE amb dades tributàries, fonamentalment de l'AEAT i de les hisendes forals.

Quota modal del transport privat en la mobilitat personal	%	Proporció de desplaçaments en transport privat motoritzat per motius personals. Es considera la tornada a casa associada a aquest motiu.
Quota modal del transport privat en mobilitat per feina³	%	Proporció de desplaçaments en transport privat motoritzat per feina i gestions de feina. Es considera la tornada a casa associada a aquest motiu.
Durada mitjana declarada	Minuts	Durada mitjana declarada dels desplaçaments.
Autocontenció municipal	%	Proporció de desplaçaments interns (amb origen i destinació al mateix municipi) sobre el total de desplaçaments de la població que hi resideix.
Desplaçaments multimodals	%	Proporció de desplaçaments constituïts per més d'una etapa, cadascuna de les quals es pot dur a terme amb modes de transport diferents.
Satisfacció del transport públic	Punts (0 -10)	Valoració del transport públic.
Disponibilitat de cotxe a la llar	%	Proporció d'individus de més de 16 anys amb disponibilitat de cotxe a la llar.

Taula 7. Indicadors d'anàlisi seleccionats a partir de l'EMEF 2018

En els següents apartats s'analitzen sintèticament els resultats i a l'Annex final s'incorporen les taules amb la informació quantitativa. S'ha optat per no comentar els resultats de dos dels indicadors. Es tracta dels **Desplaçaments/dia de tots els individus** i de la **Disponibilitat de cotxe a llar**. Pel que fa al primer, s'ha considerat que és més rellevant comentar el pes de la població no mòbil i la mitjana de desplaçaments dels individus mòbils. Pel que fa al segon, s'ha vist que s'observen poques diferències en funció del sexe, ja que la pregunta en el qüestionari de l'EMEF està formulada pel conjunt de la llar. És a dir, disposar d'un vehicle a la llar no significa que tots els membres de la llar tinguin possibilitat de fer-ne ús amb igualtat de condicions.

Perfil sociodemogràfic

L'edat i la situació professional, en la mesura que impacten en les activitats que desenvolupem quotidianament (escola, estudis, compres quotidianes, la relació amb la feina...), ens modulen la manera en la qual ens desplaçem per a fer les activitats.

- **Població no mòbil**

Els grups de població amb major pes de la població no mòbil es corresponen amb les **dones d'edat avançada o jubilades (o pensionistes)**. A més a més, es tracta dels dos col·lectius que accentuen més les diferències segons sexe en aquest indicador.

³ Aquest indicador no s'ha utilitzat en alguns creuaments per manca de mostra significativa.

Considerant l'edat, la població amb menor pes de la població no mòbil, es correspon amb la població de 30 a 64 anys. La diferència amb els homes no és tan ampla com amb els grups anteriors, si bé, les dones mantenen majors percentatges de població no mòbil. Tanmateix, destaca com les **dones actives ocupades** és el grup de població amb menys proporció de població no mòbil (3,1% a Barcelona i 4,2% a la resta de l'STI), igualant-se o fins i tot situant-se per sota dels homes. Aquest grup de dones, doncs, té uns usos del temps més complexes, ja que a més de cobrir desplaçaments associats a la feina, han de cobrir desplaçaments associats a les activitats domèstiques i de cura de les persones dependents.

- **Desplaçaments diaris de la població mòbil**

El grup de població mòbil que diàriament fa més desplaçaments és el que se situa en la franja d'edat de 30 a 64 anys i, dins d'aquest, les dones són les que fan desplaçaments diaris (4,65 desplaçaments al dia a l'àmbit de STI i 4,35 a Barcelona).

Atenent a la situació professional, les dones actives (tant ocupades com en situació d'atur) es corresponen amb el grup de població que fa més desplaçaments diaris. Així per exemple, les dones ocupades de la resta de l'STI fan de mitjana 4,5 desplaçaments al dia, i ascendint a 4,7 viatges quan aquestes es troben en situació d'atur. En aquest darrer cas, el volum de viatges respon particularment a la repetició de viatges de mares per acompanyar o recollir els fills a l'escola, que s'amplia significativament en àmbits de menor nombre d'habitants i en llars on les rendes són més baixes (amb major presència de membres de la llar en situació d'atur) on els nens i les nenes acostumen a fer l'àpat del migdia a casa.

- **Motius dels desplaçaments**

Els joves d'entre 16 i 29 anys i els estudiants són grups de població amb un fort pes dels desplaçaments ocupacionals. És un patró que es dona tant en nois com en noies, sense haver-hi un patró diferenciat segons el sexe. Al mateix temps, la mobilitat personal ineludible que té un cert caràcter obligat, representa per aquests dos grups un pes inferior respecte d'altres grups d'edats o situacions professionals. S'observa, però, un major pes d'aquest tipus de desplaçaments entre les noies i dones estudiants respecte dels nois i els homes estudiants.

Per la població d'entre 30 i 64 anys i per la població activa, la mobilitat ocupacional té un pes rellevat. En aquest grups, sí que s'observa un patró clarament diferenciat segons el sexe, sent les dones les que fan menys desplaçaments per motius ocupacionals. En aquest cas, la distància s'agreuja entre homes i dones residents a la resta de l'STI. En paral·lel, també es veu com la mobilitat ineludible és clarament superior en el cas de les dones en aquests dos grups de població (entre 30 i 64 anys i població activa ocupada). La mobilitat ineludible a més a més, s'amplia significativament entre les dones actives aturades (65,2%).

- **Ús dels modes de transport**

Els joves d'entre 16 i 29 anys i els i les estudiants es corresponen amb els grups de població que menys desplaçaments en modes actius realitzen. Això s'explica per la localització dels centres d'educació reglada i no reglada post obligatòria, que a diferència de l'escola primària i secundària, no tenen un caràcter de proximitat. Per la seva menor autonomia econòmica i el menor accés al vehicle privat, és un grup de població amb un ús intensiu del transport públic. Tot i això, malgrat que com s'ha vist no hi ha tantes diferències segons el sexe en relació amb els motius de desplaçaments, a l'hora de resoldre'ls, els nois i els estudiants homes es decanten més pel vehicle privat. Així, per exemple, el 50% dels desplaçaments de les dones estudiants a Barcelona es resolen en transport públic, mentre que en el cas dels homes estudiants baixa fins al 43%.

La **població d'entre 30 i 64 anys i la població activa ocupada** és la que utilitza més el vehicle privat, i que sobretot s'explica per la influència que exerceix la distància recorreguda entre el lloc de treball y el lloc de residència. Les diferències en funció del sexe són elevades i més particularment a Barcelona, on l'ús del vehicle privat de les dones actives ocupades és molt baix en comparació amb els homes (16% versus 39%). Les diferències, doncs, entre homes i dones a la resta de l'STI són menors, malgrat que en aquest cas, l'ús quotidià del vehicle privat entre les dones arriba al 49%, una dada elevada (que pels homes ascendeix fins al 61,6%).

La població de més de 65 anys i la població jubilada (o pensionista) generalment es desplaça caminant tant a l'àmbit de l'STI com a Barcelona, si bé a fora de Barcelona el pes del vehicle privat augmenta respecte del transport públic. Es donen diferències importants entre homes i dones, que es visualitzen amb més intensitat a la ciutat de Barcelona .

- **Durada mitjana dels desplaçaments i autocontenció municipal**

Tant la població jove com els i les estudiants es corresponen amb grups que assumeixen durades mitjanes més elevades (al voltant dels 25 minuts) i que s'expliquen per una autocontenció més baixa on les diferències segons el sexe no són molt elevades. L'única excepció d'aquest patró són les estudiants de Barcelona, amb una autocontenció molt elevada (92%) i que es tradueix en una durada mitjana més baixa (21,4 minuts).

Després de la població jove i estudiant, la població d'entre 30 i 34 anys i la població activa, són els grups que presenten autocontencions més baixes, malgrat clarament les dones tenen valors per sobre dels homes amb diferències destacables. Això no es tradueix en uns temps menors, sinó que es troben força igualats amb una lleugera tendència a la baixa per part de les dones.

- **Multimodalitat**

La multimodalitat s'associa gairebé sempre als col·lectius que més utilitzen el transport públic, ja que com s'ha vist, la cadena modal majoritària és la que es correspon als modes actius conjuntament amb un mitjà de transport públic. Per això les dones joves i les estudiants són les que més desplaçaments multimodals realitzen. Pel cas de les estudiants Barcelonines, la multimodalitat ascendeix al 25%.

- **Valoració del transport públic**

La valoració del transport públic sempre està més ben puntuada per la població de més edat. Dins d'aquest col·lectiu, les dones el puntuen a l'alça respecte dels homes d'edat avançada.

Característiques urbanes del lloc de residència

Com ja s'ha recollit, els indicadors sobre el nombre d'habitants fan referència a l'àmbit de l'STI sense considerar Barcelona mentre que l'índex d'accessibilitat al transport públic fa referència als municipis pertanyents a l'AMB. Aquest darrer indicador cal vincular-lo molt directament amb la densitat de població per la forta correlació que hi ha entre els dos, de manera que s'associa molt especialment al model d'assentament urbà. El nombre d'habitants dels municipis, si bé es pot associar a determinats models urbans, la realitat és que poden haver-hi diferències entre municipis amb el mateix nombre d'habitants.

- **Població no mòbil**

El nombre d'habitants del municipi on viu la població, no afecta de manera significativa en el percentatge de població de dones no mòbils, malgrat que es veu un lleuger ascens a mesura que incrementa el nombre d'habitants.

S'observa un patró molt clar en el qual, a mesura que disminueix el grau d'accessibilitat en transport públic, el percentatge de dones no mòbils augmenta significativament. Aquest patró no es dona entre els homes.

- **Desplaçaments diaris de la població mòbil**

No hi ha diferències rellevants en la rati diària de desplaçaments segons la dimensió dels municipis, tot i que sí que hi un cert patró d'anar a la baixa a mesura que incrementa el nombre d'habitants. Això s'explica perquè en ciutats de més habitants, la població sol planificar millor la mobilitat diària, mentre que en municipis més petits, la mobilitat pot ser més freqüent pel fet de ser més improvisada. És a dir, el fet de no haver-hi congestió viària, la facilitat de trobar aparcament en les destinacions i la possibilitat de recórrer distàncies curtes en modes actius, pot afavorir aquesta major flexibilitat. Aquest comportament es repeteix també observant l'accessibilitat en transport públic, de manera que a mesura que incrementa el nivell de servei,

es fan menys desplaçaments diaris. El patró es dona de manera molt semblant entre homes i dones.

- **Motius dels desplaçaments**

No hi ha diferències en el pes de la mobilitat ocupacional i ineludible entre les dones en funció del nombre d'habitants. No obstant això, entre els homes sí que es veu que la mobilitat ocupacional va a l'alça a mesura que en el municipi és més petit. De la mateixa manera, segons el grau d'accessibilitat tampoc hi ha diferències destacables en el pes de la mobilitat ocupacional. Sí que es veu, en canvi, una major proporció de mobilitat personal ineludible a mesura que baixa l'accessibilitat i que es repeteix tant per homes com per a dones.

- **Ús dels modes de transport:**

Tant el nombre d'habitants dels municipis com el grau d'accessibilitat del transport públic impacten clarament en l'ús dels modes de transport. En municipis de menys de 5.000 habitants, per exemple, la mobilitat activa de les dones és del 29% (sent a Barcelona del 52%), mentre que la quota modal del transport privat és de 64% (sent a Barcelona de l'11%). Lògicament, hi ha diferències segons el sexe: pels homes de municipis de menys de 5.000 habitants, el pes del transport privat ascendeix fins al 72% i, els modes actius baixen fins al 23%.

El comportament del repartiment modal és molt similar si s'observa el grau d'accessibilitat al transport públic. Així, menys accessibilitat s'associa a models més orientats envers el vehicle privat i menys envers els modes actius.

Observant les dues variables (nombre d'habitants i accessibilitat al transport públic) s'observa un patró molt clar: **les diferències de gènere augmenten a mesura que els models urbans són més densos, mentre que en entorns de baixa densitat, les diferències entre homes i dones són menors.**

- **Durada mitjana dels desplaçaments i autocontenció municipal**

No hi ha diferències destacables en els temps de desplaçaments en funció del nombre d'habitats ni en el grau d'accessibilitat al transport públic, malgrat que l'autocontenció municipal és molt menor en municipis més petits i en àmbits amb menys oferta de transport públic. De la mateixa manera que s'ha vist amb el repartiment modal, les diferències segons el sexe, l'autocontenció s'incrementa en els àmbits més densos o amb més oferta de transport públic.

- **Multimodalitat**

La multimodalitat s'associa gairebé sempre als col·lectius que més utilitzen el transport públic, ja que com s'ha vist, la cadena modal majoritària és la que es correspon als modes actius conjuntament amb un mitjà de transport públic. En conseqüència, les dones residents en àmbits amb més accessibilitat al transport públic (àmbit AMB) o residents en municipis de més de 50.000 habitants (sense Barcelona) són les que més desplaçaments multimodals fan diàriament (14% i 9% respectivament).

- **Valoració del transport públic**

La valoració del transport públic sempre queda més ben puntuada per la població que més l'utilitza. Per tant, les dones que viuen en àmbits amb més accessibilitat al transport públic (àmbit AMB) o en municipis de més de 50.000 habitants (sense Barcelona) són les que fan una millor valoració del transport públic (7,14 i 7,13 respectivament).

Nivell de renda de la zona de residència

A continuació, es fa una breu anàlisi dels resultats obtinguts segons la renda mitjana per individu del barri de residència. El major o menor poder adquisitiu dels individus és un factor que impacta sobre les pautes de mobilitat de la població, ja que el nivell de renda condiciona els usos socials del temps i confirma activitats quotidianes, al mateix temps, que limita o afavoreix l'accés a un vehicle privat. Passa quelcom similars amb nivell d'estudis acabats, perquè en termes generals, és una variable estretament vinculada amb el nivell de renda, doncs a mesura que el nivell d'estudis acabats és més baix, hi ha una tendència a fer més desplaçaments actius i menys en modes motoritzats. Tot i això, s'ha optat per no explicar els resultats sobre el nivell d'estudis acabats, ja que en aquest cas, s'observa també la influència de l'edat, en el sentit que la població amb menys formació sol ser major de 65 anys.

- **Població no mòbil**

La població no mòbil s'incrementa a mesura el nivell de renda de la zona de residència, augmenta. Així, per exemple, a Barcelona un 11% de les dones que viuen en àmbits amb rendes més baixes (menys de 12.600€) no fan cap desplaçament el darrer dia laborable, mentre que aquest valor baixa fins al 6% en zones amb rendes altes (20.000€).

- **Desplaçaments diaris de la població mòbil**

La mitjana diària de desplaçaments creix a mesura que també ho fa la renda, particularment a l'àmbit de la resta de l'STI. Les dones que viuen en zones més benestants fan de mitjana 4,53 desplaçaments diaris.

- **Motius dels desplaçaments**

En els àmbits on les rendes són més baixes - per la intensitat de situacions de desocupació entre la població i pel menor accés a l'educació no obligatòria-, el pes de la mobilitat ocupacional (feina i estudis) és lleugerament inferior. Aquesta tendència es veu més clara entre les dones i es dona amb menys intensitat entre els homes (sobretot a l'àmbit de la resta de l'STI).

El pes de la mobilitat personal de caràcter ineludible s'incrementa notablement entre les dones que viuen en zones amb menys renda. Una vegada més, les diferències s'intensifiquen més entre dones que no pas entre homes que viuen en zones amb rendes diferenciades.

- **Ús dels modes de transport**

En termes generals, en funció de la renda s'observen clares diferències. És a dir, en els barris de menor riquesa, augmenta el nombre de desplaçaments que es fan caminant, en contraposició, l'ús del vehicle privat descendeix. Es donen diferències destacables en relació amb el sexe i l'àmbit de residència:

- A Barcelona, entre les dones, l'ús del transport públic augmenta a mesura que incrementa la renda, mentre que entre els homes va a la baixa. Contràriament, els desplaçaments en vehicle privat per part de les dones augmenten a mesura que incrementa la renda, però no ho fa amb la mateixa intensitat que els homes. La quota modal del vehicle privat de les dones que viuen en zones més benestants és del 16%, mentre que s'arriba al 41% en el cas dels homes.
- A la resta de STI, el comportament d'homes i dones és més similar: l'ús del vehicle privat s'intensifica notablement entre les dones i homes que viuen en àmbits de més renda.

Aquest patró també es veu clarament si s'observa la quota modal del vehicle privat en els desplaçaments personals i per motiu feina.

- **Durada mitjana dels desplaçaments i autocontenció municipal**

No hi ha diferències destacables en els temps de desplaçaments en funció de la renda. De fet no hi ha diferències destacables en l'autocontenció.

- **Multimodalitat**

A Barcelona, la multimodalitat dels desplaçaments de les dones creix a mesura que s'incrementa la renda (ja que l'ús del transport públic s'incrementa entre les dones que viuen en àmbits de més renda). Entre els homes, contràriament, es manté estable amb independència de la renda (ja que l'ús del transport públic no varia de manera significativa

segons la renda). Aquest darrer patró masculí de Barcelona, es repeteix entre les dones residents a la resta de l'STI.

- **Valoració del transport públic**

A Barcelona, la valoració del transport públic de les dones millora a mesura que s'incrementa la renda (ja que l'ús del transport públic s'incrementa entre les dones que viuen en àmbits de més renda). Entre els homes, contràriament, la puntuació del transport públic va a la baixa quan la renda va a l'alça (l'ús del transport públic no creix entre els homes que viuen en àmbits de més poder adquisitiu). Aquest patró masculí de Barcelona es repeteix entre les dones residents a la resta de l'STI, ja que en aquest àmbit quan creix la renda no incrementa l'ús del transport públic.

Discapacitat

- **Població no mòbil**

En termes generals, la població no mòbil s'incrementa substancialment entre la població amb algun tipus de discapacitat reconeguda legalment. S'observen, a més a més, notables diferències de gènere, sent més elevada entre les dones (17% a Barcelona i 19% a la resta de l'STI) respecte dels homes (8% a Barcelona i 11% a la resta de l'STI).

- **Desplaçaments diaris de la població mòbil**

La mitjana diària de desplaçaments de la població mòbil és també lleugerament menor entre la població amb discapacitat. Les diferències es veuen particularment entre les dones que resideixen a la resta de l'STI.

- **Motius dels desplaçaments:**

A conseqüència del menor accés al mercat de treball, la població amb discapacitat fa menys desplaçaments per motiu de feina. Una vegada més, les diferències s'accentuen entre les dones i menys entre els homes (amb o sense discapacitat).

La mobilitat ineludible té un percentatge elevat entre la població amb discapacitat. Així per exemple, el 56% dels desplaçaments de les residents a Barcelona amb discapacitat reconeguda estan fets per aquest motiu.

- **Ús dels modes de transport**

La població amb discapacitat és molt dependent dels modes actius doncs, la seva menor autonomia, els limita en l'accés al transport motoritzat i, més particularment, al transport privat. Aquesta motorització inferior és encara més baixa entre les dones que en els homes amb discapacitat.

- **Durada mitjana dels desplaçaments i autocontenció municipal**

L'autocontenció municipal de la mobilitat de la població amb discapacitat és més elevada que la resta de la població i s'explica pel major pes dels desplaçaments amb modes actius. Entre les dones, aquest índex és més elevat, tant a Barcelona com a la resta de l'STI.

Pel que fa a la durada mitjana dels desplaçaments, s'observa com, tot i que les autocontencions són més elevades, la durada mitjana dels desplaçaments d'aquest col·lectiu és particularment elevada, fet que s'explica per les mateixes dificultats en la mobilitat de part d'aquest col·lectiu. Així, per exemple, a Barcelona la durada mitjana dels desplaçaments supera els 24 minuts.

- **Multimodalitat**

La discapacitat limita les possibilitats de moure's de manera autònoma en transport públic. És per això que la multimodalitat és inferior entre les dones amb discapacitat.

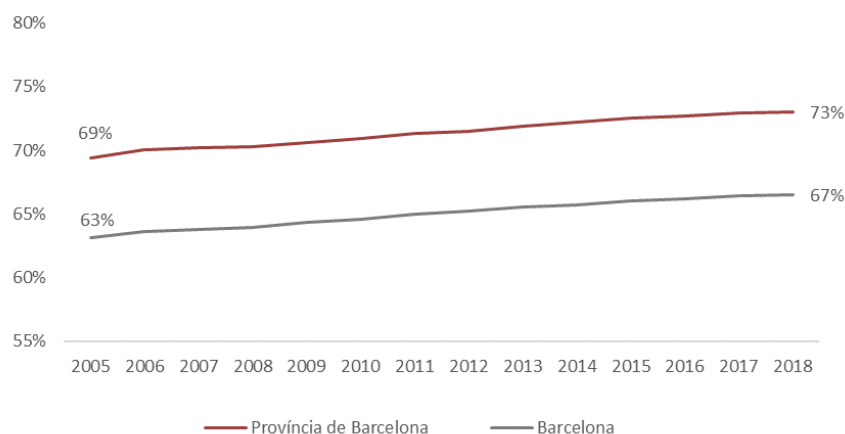
- **Valoració del transport públic**

No es donen diferències destacables en la satisfacció del transport públic en funció de la discapacitat.

4. Elements explicatius

A banda de detectar patrons o percepcions diferenciades entre homes i dones i proposar elements per a millorar la quotidianitat i experiència diària en els desplaçaments quotidians, -per exemple, mitjançant la millora de l'espai públic o l'increment dels serveis de transport públic-, els estudis de mobilitat des d'una dimensió de gènere han d'integrar en la seva diagnosi els factors estructurals que intervenen en aquesta mobilitat diferencial. Conèixer i entendre aquests elements, no només ha de ser útil en l'àmbit de la diagnosi, sinó que ho ha de ser útil a més a més a més per orientar les estratègies en les polítiques transversals a diferents nivells.

En primer lloc, i abans d'entrar a explicar altres raons, no s'han d'obviar els elements vinculats a l'envelliment de la població femenina i, per tant, a la composició de la piràmide de població. A la província de Barcelona hi ha 67 homes majors de 65 anys per cada 100 dones de la mateixa edat (73 a Barcelona). La població d'edat avançada té unes pautes de mobilitat caracteritzades per desplaçaments de proximitat resolts en la seva majoria caminant (que s'accentua a partir dels 75 anys d'edat), fet que impacta en els hàbits de mobilitat en el conjunt de la població femenina. Amb tot, a l'apartat precedent, s'ha vist que els homes i dones de més de 65 anys continuen tenint patrons diferenciats. Els homes de més de 65 anys, doncs, fan menys desplaçaments per mobilitat ineludible, fan més desplaçaments per motiu feina (8% versus un 4% a Barcelona) i fan menys desplaçaments caminant i en transport públic. A continuació, s'aprofundeix en l'anàlisi dels elements culturals i socioeconòmics que expliquen aquestes diferències.



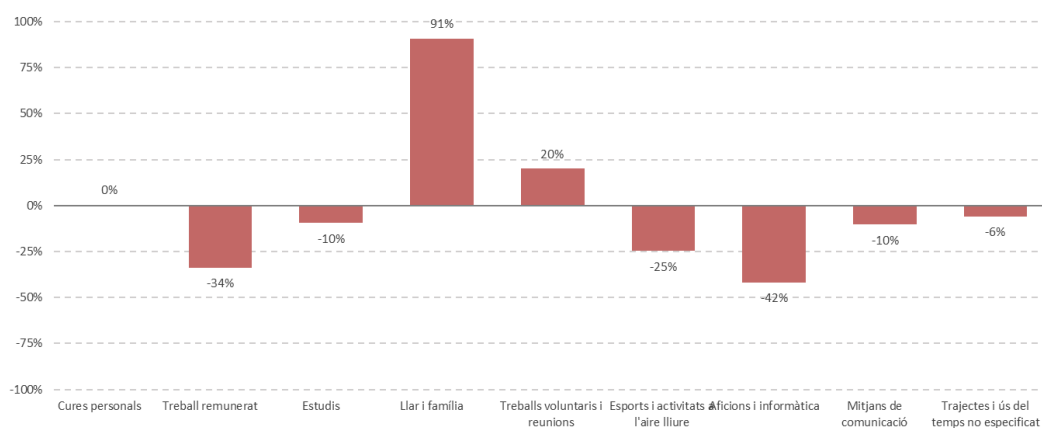
Gràfic 12. Relació de masculinitat de la població de 65 anys i més*, 2005-2019. Font: IERMB a partir del Padró continu d'habitants, Idescat.

*Nota: Relació entre la quantitat d'homes de 65 anys i més, i la quantitat de dones de 65 anys i més. En ser multiplicada per 100, un valor de 70 significa que hi ha 70 homes de 65 i més anys per cada 100 dones de la mateixa edat.

Elements explicatius culturals i socioeconòmics

L'origen de les principals diferències entre els patrons de mobilitat d'homes i de dones rau en la persistent desigualtat en les relacions de gènere de la nostra societat vinculat a la construcció cultural del que tradicionalment s'ha considerat "feminitat" o "masculinitat". Els rols que tradicionalment s'han assignat a les dones s'associen amb major intensitat amb les tasques de la cura i que contribueixen a assegurar la vida humana. Aquest major grau de responsabilitat de les tasques domèstiques i familiars impacta en múltiples esferes de la vida de les dones, generant-se bretxes de gènere de tipus molt divers. De fet, impacta directament en les possibilitats d'accedir i utilitzar els diferents espais i temps de la ciutat. És a dir, la distribució o l'assignació de les tasques productives i reproductives entre un col·lectiu i l'altre, configura activitats diferenciades entre homes i dones, retallant l'ús potencial del territori i de la ciutat per part de les dones.

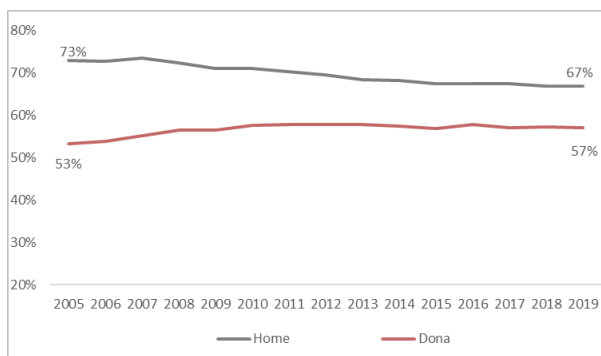
Aquestes diferències es palesen molt clarament en l'observació dels usos dels temps declarats i que s'han pogut constatar en l'anàlisi dels motius de la població del capítol precedent. A grans trets, s'observa com les dones assumeixen un temps i grau de responsabilitat superior al dels homes en les tasques de cura, mentre que els homes dediquen més temps a treballar d'una manera remunerada. Així doncs, les dones destinen quasi el doble de temps que els homes a la llar i la família i un 20% a treballs voluntaris i reunions, en canvi els homes destinen un 34% del temps més al treball remunerat i un 42% més a aficions i informàtica. Els treballs de cura d'infants, de persones d'edat avançada o amb malalties o discapacitats, tot i no tenir ni una producció mercantilista ni una remuneració econòmica, no són menys necessaris que aquells que busquen l'intercanvi econòmic. Els treballs de cura, produeixen béns i serveis per l'autoconsum i responen a una ètica que se centra en les relacions i necessitats humanes.



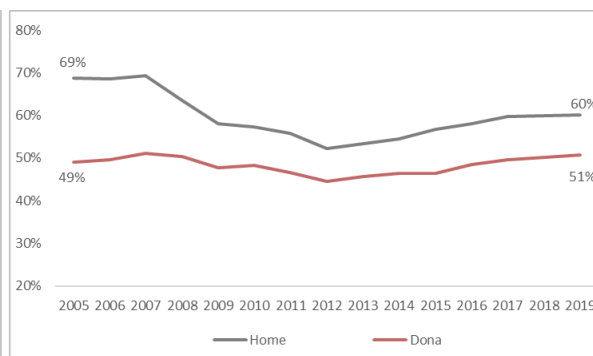
Gràfic 13. Diferències entre homes i dones en els usos dels temps a Catalunya. Font: IERMB a partir de l'Enquesta d'ús del temps 2011, Idescat

L'exercici d'aquest treball, que recau principalment en les dones, impacta clarament en la producció econòmica segons gènere penalitzant la seva participació en el mercat laboral. Efectivament, els principals indicadors econòmics relacionats amb el mercat de treball mostren aquesta desigualtat en

la dedicació del temps al treball remunerat. La taxa d'activitat de les dones se situa 10 punts percentuals per sota dels homes a l'àmbit de la província de Barcelona. De la mateixa manera, la taxa d'ocupació, constata el menor pes de l'ocupació entre les dones. Aquestes dades, per tant, ja expliquen el menor pes dels desplaçaments per motiu feina de les dones.

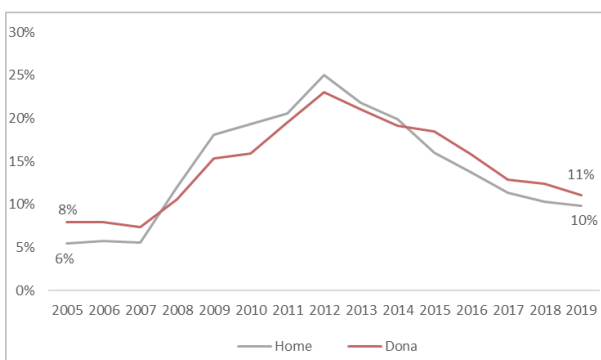


Gràfic 14. Taxa d'activitat segon sexe (4art trimestre)*. Província de Barcelona, 2005-2019. Font: IERMB a partir de l'Enquesta de Població Activa, INE. *Nota: la taxa d'activitat és la relació que existeix entre la població activa i la població de 16 i més anys.

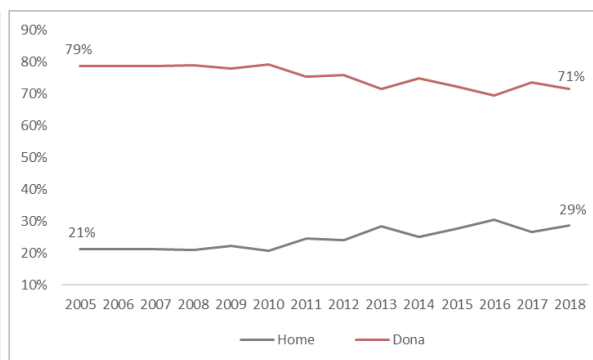


Gràfic 15. Taxa d'ocupació segons sexe* (4art trimestre). Província de Barcelona, 2005-2019. Font: IERMB a partir de l'Enquesta de Població Activa, INE. *Nota: la taxa d'ocupació és la relació que existeix entre la població ocupada i la població de 16 i més anys.

A més a més, l'atur (excepte als anys de la crisi quan les dones presenten una taxa d'atur inferior a la dels homes), la temporalitat dels contractes (més alta entre les dones) el tipus de jornada laboral (les dones presenten una major jornada parcial que els homes) també palesen aquestes desigualtats en les activitats que es desenvolupen segons gènere que es tradueixen en uns ingressos més baixos i una major precarietat en l'àmbit laboral. Aquesta desigualtat doncs va molt lligada a la maternitat i a la generació de determinats rols dins de la llar. De fet, els estudis més recents sobre el "peatge" de la maternitat amb dades de Dinamarca (Kleven et al., 2018), apunten que les dones pateixen, de mitjana, un descens del 25% dels seus ingressos després del primer fill i que el descens es manté sobre el 20% a llarg termini (20 anys).

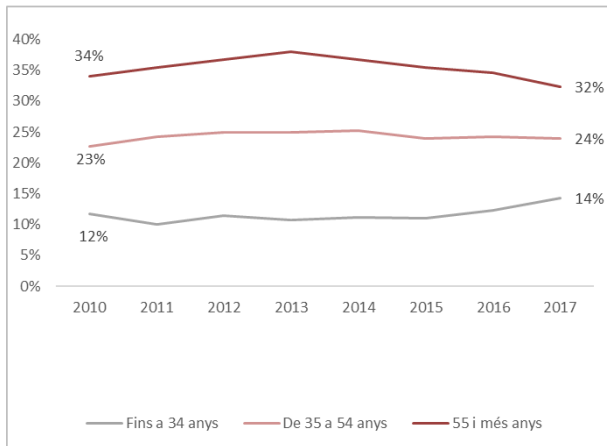


Gràfic 16. Taxa d'atur segons sexe (4art trimestre). Província de Barcelona, 2005-2019. Font: IERMB a partir de l'Enquesta de Població Activa, INE.



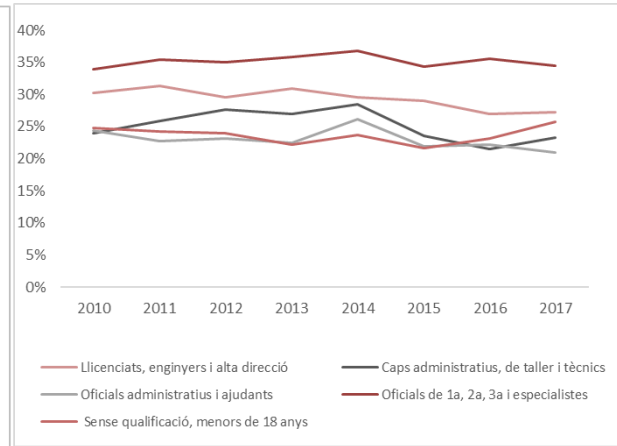
Gràfic 17. Jornades parcials segons sexe (4art trimestre). Província de Barcelona, 2005-2018. Font: IERMB a partir de l'Enquesta de Població Activa, INE.

Així, per exemple, a Barcelona l'any 2017 el salari mitjà de les dones se situava en un 28% menys que el dels homes (a l'àrea metropolitana de Barcelona un 31% menys). A més a més, malgrat anar reduint-se, encara existeix una bretxa salarial entre dones i homes, la qual mostra les desigualtats econòmiques segons gènere per a totes les edats i per a tots els grups de treball.



Gràfic 18. Bretxa salarial segons grup d'edat*. Residants als municipis de més de 40.000 habitants pertanyents a l'AMB. Font: IERMB a partir de Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona.

* Nota: diferència entre els salaris mitjans anuals dels homes i de les dones expressada en % dels salaris mitjans dels homes.



Gràfic 19. Bretxa salarial segons grup professional*. Residants als municipis de més de 40.000 habitants pertanyents a l'AMB. Font: IERMB a partir de Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona.

Cal tenir en compte que al llarg dels seus cicles vitals, tant homes com dones no participen de la mateixa manera en el mercat de treball i que, per tant, l'impacte de les rendes de treball no impacten sempre de la mateixa manera. A més a més, les transferències socials o el capital són altres fonts d'ingressos que componen la renda que cal tenir present més enllà de les rendes del treball. No obstant això, és rellevant considerar que el nostre sistema de protecció pública, es basa principalment en les aportacions dels individus en forma de cotitzacions. És per aquesta raó, que les transferències socials reproduïxen els baixos existents en l'entrada i la participació en el mercat laboral, sent doncs la participació en el mercat un aspecte que impacta en la desigualtat econòmica de les dones (IERMB, 2018).

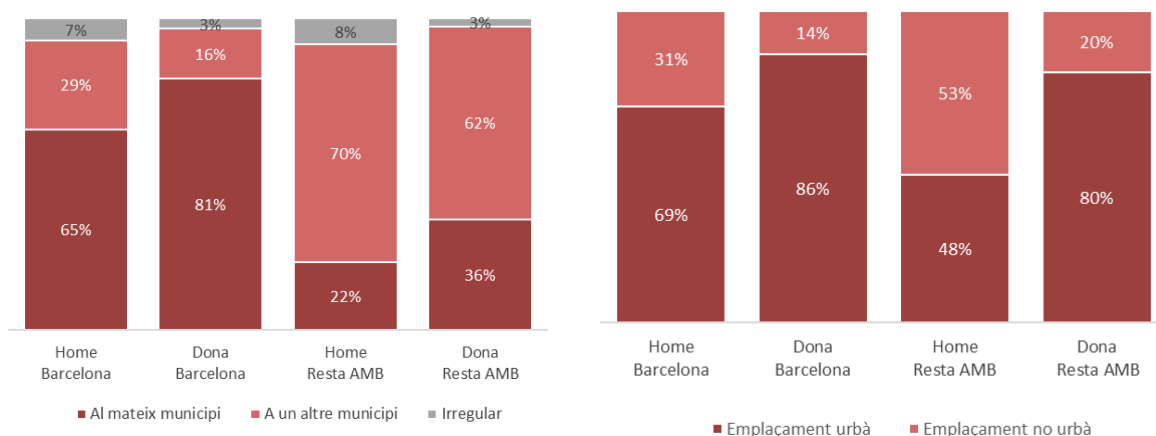
Un altre aspecte rellevant a considerar és que aquesta major precarietat laboral i bretxa salarial és clau en el sentit que contribueix a perpetuar determinats rols de gènere a les llars i, que impacta en el repartiment de les activitats de cura, domèstiques i de treball productiu. És a dir, des del punt de vista de la mobilitat, la desigualtat econòmica de les dones, no és només rellevant en el sentit que pot generar un menor accés al vehicle privat com a bé de consum, sinó també en una major desigualtat de rols. És important apuntar que la majoria de llars estan integrades per més d'una persona (27% llars de la província de Barcelona l'any 2011 no tenien nucli) i que les rendes disponibles s'acostumen a utilitzar de manera agregada entre tots els membres de la llar, atès que es tracta d'una economia d'escala (IERMB, 2018). En aquest context, doncs, quan la participació de les dones en els ingressos

dins la llar és inferior, és freqüent la repetició d'escenes en què, havent-hi un home i una dona capacitats per conduir un únic vehicle privat, tendeix a ser la persona de gènere masculí la que acaba fent un ús més habitual d'aquest mitjà (IERMB, 2008). L'any 2011 tan sols el 17-18% de les llars metropolitanes on només es disposa d'un vehicle, era la dona la que en feia un ús habitual (ECVHP, 2011).

Membre de la llar que utilitza el vehicle privat	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana
Home	65%	70%	62%
Dona	17%	17%	18%
Compartit	18%	14%	19%

Taula 8. Persona que habitualment utilitza el vehicle privat a les llars amb un únic vehicle. Residents a la resta de l'STI. Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (2011)

La desigualtat de rols segons el gènere, a més a més, impacta en els tipus de feines a les quals accedeixen les dones, element que també contribueix a generar determinats hàbits en la mobilitat quotidiana. Entre les dones, augmenta la participació d'ocupacions informals associades a tasques domèstiques i de cura, fet que impacta, per exemple, en el pes dels desplaçaments per acompanyar altres persones dependents com infants, persones malaltes o gent gran. Al mateix temps, per la necessitat de conciliar vida laboral i personal (o pel menor accés al vehicle privat), la localització del lloc de treball en el municipi de residència té un pes superior per part de les dones (a Barcelona 81% respecte a un 65%). A més a més, les feines a què accedeixen les dones (o les que acaben prioritant), s'ubiquen en major mesura en emplaçaments urbans on és més viable l'accés a peu o en transport públic.



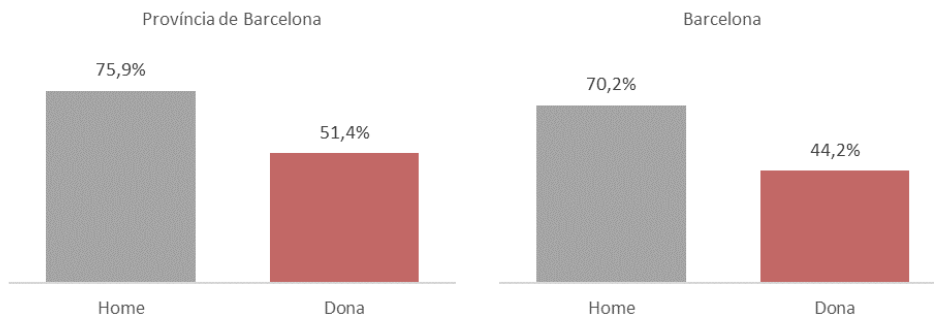
Gràfic 20. Localització de la feina segons àmbits territorials, 2017. Font: IERMB a partir de l'Enquesta de Cohesió Urbana 2017 (ECURB).

Gràfic 21. Localització de la feina segons àmbits territorials, 2017. Font: IERMB a partir de l'Enquesta de Cohesió Urbana 2017 (ECURB).

La diferència entre les situacions socioeconòmiques de dones i homes deriva en activitats desenvolupades per cadascú diferents i, per tant, unes necessitats de mobilitat també diferents. Es generen patrons on, com s'ha vist, la mobilitat en vehicle privat pren menys protagonisme. Així, la desigualtat econòmica, els rols de gènere dins de les llars, la menor necessitat d'un vehicle privat pel

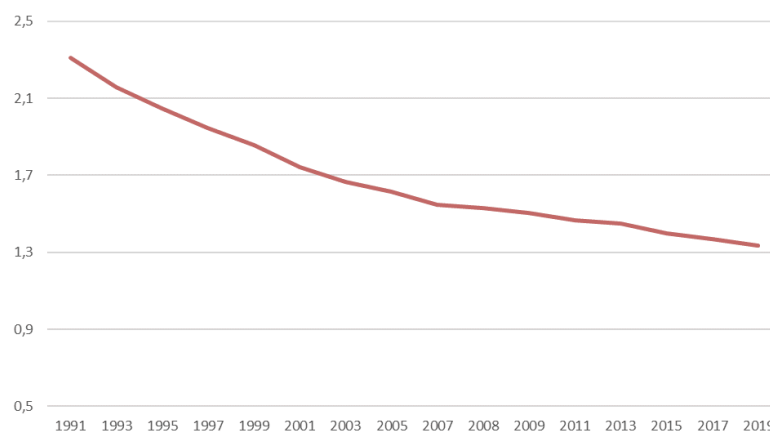
tipus d'activitats desenvolupades, la localització i l'emplaçament de les feines que majoritàriament accedeixen les dones, impacten, en conseqüència, en un menor accés al vehicle privat. Això vol dir, doncs, que a banda de l'edat o l'estrat socioeconòmic en què la població general es troba, el sexe també explica l'accés al vehicle privat. En els mateixos estrats d'edat o de situació professional es manifesten diferències de gènere pel que fa l'accés al vehicle privat.

Aquest menor accés al vehicle privat es reflecteix clarament en el cens de conductors i en les possibilitats reals d'utilitzar un vehicle privat de manera autònoma i continuada per part de les dones observada a partir de l'EMEF (disposar d'un permís de conduir no implica la possibilitat de poder-lo utilitzar). Així, el cens de conductors (DGT, 2017), recull que 51% de les dones té una llicència o un permís de conduir (de més de 14 anys), enfront del 76% dels homes, sent una distància considerable.



Gràfic 22. Accés de la població a una llicència o permís de conduir, 2017. Font IERMB a partir de de la Dirección General de Tráfico (DGT).

No obstant això, és cert que la distància entre homes i dones va disminuint entre les generacions més joves de població. A nivell estatal, per exemple, s'observa clarament com la relació de masculinitat de cens de conductors segueix una clara tendència a la baixa. Per la seva banda, l'EMEF 2011, va recollir que el 48% de les dones de l'àmbit de l'STI no té accés o no disposa d'un cotxe.



Gràfic 23. Relació de masculinitat de la població a amb una llicència o permís de conduir a Espanya, 1991-2019. Font IERMB a partir de de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Elements explicatius vinculats als models urbans

La construcció social de l'espai també es configura en si mateix com un element explicatiu dels patrons de mobilitat de les dones. És a dir, la diversitat dels usos socials de la vida quotidiana d'homes i dones s'ha de desenvolupar en espais urbans molt sovint dissenyats des d'una perspectiva androcèntrica i que poden prioritzar unes activitats enfront d'unes altres podent-ne i, fins i tot, quedant-ne d'anul·lades.

Configuració dels sistemes urbans a l'àmbit del SIMMB

Un dels principals condicionants dels models de mobilitat que caracteritzen els territoris té a veure amb l'organització espacial i les característiques dels assentaments humans. Aquests, de la mateixa manera que els principals corredors de mobilitat, estan estretament associats a les components geogràfiques del territori. A més a més, l'organització de les societats també impacta en l'estructura i en l'ús dels espais urbans. Les societats preindustrials europees es caracteritzaven per unir les tasques de cura i les de producció -generalment artesana- en un mateix àmbit. És amb la revolució industrial quan es distancien les tasques. D'una banda, sorgeix la persona assalariada que ha de desplaçar-se fora de casa per produir i, d'altra banda, la figura de la persona que ha de cuidar de la llar i de la família. Majoritàriament, els homes s'encarreguen de les tasques productives relacionades amb el mercat i les dones de les de cura i domèstiques vinculat a l'àmbit domèstic i per tant privat.

L'evolució recent contemporània del planejament territorial i urbanístic ha estat influenciada per aquesta nova concepció socioespacial. La ciutat compacta i complexa, on els habitatges, les activitats econòmiques i socials es barrejaven en una ciutat, ha tendit a transformar-se una ciutat més segmentada en els seus usos. De fet, han proliferat espais monofuncionals com zones residencials, activitats econòmiques, culturals o zones comercials, una distribució d'espais especialitzats que potencien el sistema productiu, per sobre de la vida quotidiana.

L'àmbit de la província de Barcelona, no ha quedat exempta d'aquesta concepció dels espais urbans. Així doncs, part dels creixements i transformacions urbanes recents, s'han configurat sota aquest prisma de desigualtat, prioritzant les activitats econòmiques sobre les socials, atorgant més espai, més connectivitat i les millors localitzacions a allò que tradicionalment s'ha considerat masculí.

La localització d'activitats, serveis i equipaments sovint s'ha establert d'acord amb principis econòmics, així han proliferat polígons industrials o centres comercials en zones de difícil accés en transport públic o a peu però ben comunicades en vehicle privat. Han sorgit teixits residencials monofuncionals dispersos amb manca d'activitats econòmiques properes i un espai públic de baixa qualitat. Espais on gestionar la vida quotidiana és difícil, caracteritzats per grans distàncies que evidencien una dependència del vehicle motoritzat amb els conseqüents costos econòmics i ambientals. Es tracta d'un model de mobilitat, que s'ha fet més evident fora de l'àmbit central de la metròpoli i que s'allunya del

model mediterrani de ciutat, amb la compacitat i complexitat com a principals característiques, un model de ciutat, el mediterrani, fomentat en l'intercanvi, les relacions i la comunicació entre els seus ciutadans.

No obstant això, no s'ha d'oblidar que un dels trets característics de l'àmbit SIMMB és el de ser un territori molt divers des del punt de vista dels models d'assentaments humans i que, per tant, no es pot generalitzar l'impacte d'aquesta concepció androcèntrica a tots els àmbits urbans. Amb 5,6 milions d'habitants, el territori del SIMMB està integrat per diferents àmbits molt divergents herència de múltiples factors, que intervenen i condicionen els patrons de mobilitat de les dones. **De fet, se sap que les característiques del lloc de residència (i de manera molt particular, la densitat de població) impacten en els patrons de mobilitat, de manera que aquests models urbans expliquen la mobilitat de les dones i pot generar també desigualtats diverses.** És a dir, encara que els factors socials i econòmics juguen un paper rellevant en l'ús dels mitjans de transport, la component territorial continua tenint un paper substancial. Per això, en els mateixos estrats de gènere, edat o de renda, a mesura que la densitat de població s'incrementa, disminueixen tant l'índex de motorització i com l'ús del vehicle privat. Així, l'ECVH de l'any 2011 recollia que el 78% de les llars de la segona corona metropolitana amb ingressos menors a 14.000€ anuals disposaven de cotxe, mentre que a Barcelona descendia fins al 34%. Per altra banda, s'observava com a Barcelona, el 71% de les llars amb ingressos anuals superiors als 45.000€ tenien cotxe mentre que a la segona corona s'arriba al 92%.

Actualment es fa difícil observar patrons de mobilitat orientats als modes sostenibles en àmbits de mitjana densitat de població. Dit això, tal i com s'extreu del PDM 2020-2025 trobem quatre àmbits clarament diferenciats des del punt de vista del model urbà i de les densitats de població.

- Barcelona, amb una densitat de població molt elevada i una gran accessibilitat interna i externa.
- El territori de la primera i segona corona metropolitanes (els 36 municipis que formen l'AMB) tenen una forta centralitat i configuren l'àmbit d'expansió de la ciutat compacte. Encara que hi ha diferències entre ambdues corones, estem davant d'un territori amb una densitat de població superior als 1.000 hab./km², i amb uns nivells d'accessibilitat en transport públic destacables.
- L'àmbit de la resta de la regió metropolitana de Barcelona contempla densitats que oscil·len entre els 500 i els 100 hab./km². Hi conviuen capitals comarcals, àrees de concentració industrial, ciutats mitjanes i petites àrees fonamentalment rurals. S'articula al voltant de les ciutats de Mataró, Granollers, Terrassa, Sabadell, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.
- L'àmbit de les comarques centrals està format per un territori altament rural, amb una població molt concentrada en les capitals de comarca, en el que la mitjana de densitat és de

105 hab./km, molt inferior a la mitjana de l'àmbit de la demarcació de Barcelona (705 hab./km²). En aquest territori la realitat de la mobilitat és molt diferent que la de la resta de l'àmbit amb uns nivells d'accessibilitat molt menors.

És per tot això, doncs, que els patrons de les dones s'expliquen també per la component territorial. És a dir, la desigualtat que és generada pel fet de ser dona, s'expressa en entorns urbans que poden minimitzar o maximitzar les desigualtats en la mobilitat. Als àmbits més excèntrics de la província de Barcelona, per exemple, en àmbits amb dinàmiques més pròximes a la ruralitat, la baixa accessibilitat al transport públic, pot comportar una dependència gairebé exclusiva dels mitjans de transport privat per poder accedir a la feina o desenvolupar qualsevol tipus d'activitat personal opcional o ineludible (compres quotidianes, anar al metge, anar al banc, activitats d'oci...). La mobilitat en vehicle privat, doncs, es fa molt més palpable entre les dones assumint comportaments més masculinitzats, augmentant l'ús d'aquest mitjà de transport. A més, aquesta dependència també s'expressa pel major pes dels viatges en cotxe com a acompanyant, que també s'explica per major grau d'envelliment d'aquests àmbits i que afecta més a la població femenina.

Nombre d'habitants del municipi de residència	Desplaçament en transport privat (% respecte el total)		Desplaçaments en vehicle privat com acompanyant (% respecte el total)	
	Dona	Home	Dona	Home
Menys de 5.000 habitants	64,3%	71,6%	12,1%	3,7%
Entre 5.000-20.000 habitants	55,9%	59,9%	10,2%	4,4%
Entre 20.000 i 50.000 habitants	37,9%	49,1%	7,1%	3,5%
Més de 50.000 habitants	21,6%	36,6%	5,3%	2,2%
Total	31,9%	44,7%	6,7%	2,9%

Taula 9. Desplaçaments en transport privat i en vehicle privat com acompanyant. Persona que habitualment el fa servir. Residents a la resta de l'STI. Font: EMEF 2018 i Idescat.

Aquest esquema regional **no implica que totes les ciutats i pobles de l'àmbit SIMMB siguin homogènies segons la corona en la qual s'ubiquen**. La ciutat de Barcelona i la resta del continu urbà, per exemple, es configura per barris diversos des del punt de vista del model urbà i que configuren patrons de mobilitat i desigualtat diverses. Els barris més excèntrics, doncs, l'accessibilitat al transport públic és menor incrementant l'impacte en la vida quotidiana de les dones.

La configuració de l'espai públic al medi urbà

La planificació, el disseny i la (re)construcció dels espais públics han jugat i continuen jugant papers fonamentals en els desenvolupaments de les activitats urbanes, incidint directament sobre la qualitat de vida de les persones que habiten els espais urbanitzats. Amb el plantejament i disseny adequats, els espais públics urbans poden contribuir a la democratització de l'ús de l'espai a la ciutat, a la formació i al desenvolupament d'identitats urbanes i, en definitiva a la consolidació de la ciutadania (IERMB, 2008).

L'espai públic de les ciutats i pobles contemporanis, l'espai obert i accessible per a tothom, s'ha anat transformant. Els carrers han anat patint una important pèrdua de diversitat d'usos, envers un ús

hegemònic com és la mobilitat, els desplaçaments o el trànsit de persones per a resoldre les nostres activitats quotidianes. Alhora, dintre d'aquest ús hegemònic s'ha donat una clara jerarquització en funció de la velocitat del mode de transport. S'ha reservat l'espai més ample i central dels carrers pels vehicles de motor i uns espais a les vores d'aquests (voreres) on les persones poden moure's sense entrar en conflicte amb els anteriors.



Imatge 1. Travessera C-245 a Castelldefels. Font: IERMB

La diferència superficial dels espais en les ciutats mostra que s'ha prioritzat aquest ús (mobilitat) i aquest mode de desplaçament (motoritzat) en la planificació de les ciutats dels darrers anys. Per exemple, el districte de l'Eixample de Barcelona presenta una ràtio entre la superfície destinada a vorera respecte a calçada de 0,85 (2018, Ajuntament de Barcelona). Així doncs, les dones i altres col·lectius com la gent gran, els infants o la població amb discapacitat, com a principals usuaris dels modes no motoritzats de l'espai públic, pateixen les dificultats d'una planificació que prioritza el vehicle motoritzat com a mitjà de transport pels carrers.

Per altra banda, l'accessibilitat física dels carrers és també un clar element integrador. Actualment, tot i l'esforç de molts ajuntaments per aconseguir ciutats més accessibles, trobem encara carrers que presenten barreres arquitectòniques les quals dificulten, i fins i tot impossibiliten, els desplaçaments quotidians de persones de mobilitat reduïda, com ara són les persones amb discapacitat o d'edat avançada. Escales, voreres estretes i obstacles físics són habituals als carrers dels nostres barris o municipis i que són herència de praxis en l'urbanisme de períodes amb pocs instruments normatius que reguessin l'accessibilitat dels espais urbans. Aquestes barreres, juntament amb traçats de recorreguts excessivament complexos, dificulten la vida quotidiana dels col·lectius que es desplacen caminant o fan un major ús de l'espai públic. En aquest sentit, no són només les persones de mobilitat reduïda les que en surten malparades. Com s'ha dit, els rols que assumeixen les dones tant en l'esfera domèstica com en l'economia informal, implica l'assumpció de molts desplaçaments per acompanyar a infants, gent gran o altres persones dependents o amb problemes de mobilitat.



Imatge 2. Pas sobre la C-58 a Ripollet. Font: IERMB

El mobiliari urbà que s'instal·la a l'espai públic és també un element rellevant i que pot influir en el grau de confort dels entorns urbanitzats i facilitant l'ús que diversos col·lectius poden fer dels espais construïts (IERMB, 2008). Alguns d'aquests elements urbans són essencials per beneficiar l'experiència a l'àmbit urbà i per a fer visible altres funcions de la ciutat més enllà de la productiva. En particular, bancs, taules, àrees de jocs infantils, lavabos públics, poden contribuir a millorar aquesta experiència.

L'espai públic en moltes ocasions s'ha descuidat de tal manera que ha generat una percepció d'inseguretat per a la ciutadania, sobretot entre les dones. Un espai públic poc amable, amb deficient il·luminació, manca d'activitats, fomenta la inseguretat entre les persones que volen fer-ne ús, sigui per moure's o per qualsevol altra activitat. Aquestes característiques són habituals, per exemple, en l'espai públic dels polígons industrials. Aquests espais amb multitud d'activitats econòmiques i de llocs de treball, s'ubiquen en zones amb usos especialitzats on clarament s'ha prioritzat l'accés en vehicle privat.



Imatge 3. Polígon Industrial de Salvatella-Torre Mateu a Barberà del Vallès. Font: IERMB

Tots aquests condicionants vinculats a la quantitat, al disseny i el grau de seguretat que genera l'espai públic, pot explicar també part dels comportaments en la mobilitat diària de les dones vist en el capítol precedent. Particularment, pel que fa a l'anomenada invisibilitat de les dones. Com s'ha vist, el pes de la població no mòbil s'amplia entre les dones, arribant a la resta de l'STI al 9,4%. Aquesta dada puja fins al 17,3% en el cas de les dones amb discapacitat residents a la resta de l'STI.

5. Desigualtats generades i estratègies d'intervenció públiques

Com s'ha vist en els capítols anteriors, la mobilitat de les dones, en part, s'explica per la desigualtat entre rols de gènere, de manera que en molts casos aquests comportaments més saludables i sostenibles amaguen desigualtats estructurals encara molt palpables en la nostra vida quotidiana. A més a més, també s'ha vist com el model urbà i l'accessibilitat als mitjans de transport i la construcció de l'espai públic urbà pot contribuir, modular i condicionar l'ús de l'espai per part de les dones i, conseqüentment, modular també els comportaments de la mobilitat diària de les dones. Per tant, com s'ha dit, la desigualtat generada pel fet de ser dona, s'expressa en entorns urbans que poden minimitzar o maximitzar aquestes desigualtats.

En aquesta línia, tot seguit, es vol expressar de manera sintètica els costos que el model de mobilitat representa per a les dones i, per tant, en quina mesura el model de mobilitat pot contribuir a perpetuar desigualtats entre homes i dones o fins i tot ampliar-la.

Desigualtats generades

1. Desigualtat en l'accessibilitat territorial

Com s'ha vist, els rols de gènere dins de les llars, la desigualtat econòmica, el desenvolupament d'activitats quotidianes menys associades al vehicle privat, impacten en un accés inferior al vehicle privat entre les dones. També s'ha vist, que quan els models urbans s'orienten envers el vehicle privat, es tendeix a generar un major ús d'aquest mitjà per part de les dones, masculinitzant els seus patrons pel que fa a l'ús dels mitjans de transport malgrat que la distribució dels motius és semblant en tots els àmbits territorials. De fet, en municipis de menys de 5.000 habitants el nombre de llars amb dos cotxes arriba al 68%, mentre que a Barcelona i a la resta de municipis de més de 50.000 habitants les llars amb dos cotxes baixa fins al 34% i 32% respectivament.

Nombre de cotxes per llar	Menys de 5.000	Entre 5.000-20.000	Entre 20.000 i 50.000	Més de 50.000 (sense Barcelona)	Barcelona	Total STI
Cap cotxe	2,2%	5,1%	9,5%	12,9%	28,0%	14,9%
1 cotxe	30,0%	40,7%	48,6%	55,3%	57,0%	51,0%
2 o més cotxes	67,8%	54,2%	41,8%	31,8%	15,1%	34,0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%

Taula 10. Nombre de cotxes per llar segons nombre d'habitants del municipi de residència a la resta de l'STI i a Barcelona Font: EMEF 2018 i Idescat.

No obstant això, les dones amb menor accés al vehicle privat, ja sigui perquè a la llar només hi ha un únic vehicle i l'utilitza la figura masculina, per la impossibilitat d'utilitzar-lo (dones joves, dones d'edat o dones amb discapacitat) pot agreujar la situació de desigualtat de gènere, ja que pot contribuir a limitar la capacitat d'accedir al territori i, per tant, empètir encara més els marcs territorials o urbans de referència. De fet, hem vist que les dones prioritzen les feines que s'ubiquen al mateix municipi i a la vegada, les que s'emplacen en entorns urbans, àmbits on és més fàcil accedir-hi amb transport públic o caminant. El model urbà, doncs, pot condicionar encara més a promoure la incorporació de les dones al mercat de treball o a les activitats socials.

En aquest context, en municipis de més baixa densitat de població o en barris més excèntrics de les ciutats amb menys accessibilitat al transport públic de l'àmbit SIMMB, es pot veure limitat l'accés a determinades activitats que poden afavorir les expectatives de desenvolupament personal, tals com l'accés al treball, a l'educació, a la sanitat o a les relacions socials. Les dones que no tenen permís de conduir, un vehicle privat o disponibilitat d'aquest, es poden veure dificultades o excloses, no només de l'espai públic sinó d'un lloc de treball per impossibilitat de desplaçar-se. Hem vist doncs, que un 10% de la població femenina no fa cap desplaçament en un dia feiner a l'àmbit de l'AMB en els barris amb un nivell baix d'accessibilitat al transport públic (front un 5,2% dels homes) i que es pot accentuar per interseccionalitat en dones amb discapacitat, rendes baixes i dones joves o d'edat avançada.

2- Desigualtat en la conciliació

La mobilitat diària de la població de l'àmbit del SIMMB i més particularment de l'àmbit central de la metròpolis de Barcelona, seria impossible de cobrir només en vehicle privat o a peu. L'organització de sistemes complexos de transport és un dels trets principals de les àrees metropolitanes, com a necessitat de donar resposta als elevats volums de desplaçaments que s'hi donen. El transport públic esdevé en conseqüència, un element clau en el sistema de transport, sent en moltes ocasions transversal entre molts sectors de la població. Es tracta d'un sistema que, en termes generals, es pot considerar satisfactori, tot i que amb dèficits que cal superar. Entre d'altres, cal executar mesures que protegeixen el transport públic de superfície (el qual molt sovint està penalitzat per la congestió que genera el vehicle privat), augmentar la capacitat en determinats corredors i, sobretot, millorar-ne l'efecte xarxa i despenalitzar els viatges multimodals. Aquesta situació provoca que, actualment, la durada mitjana dels desplaçaments en transport públic sigui més elevada que en els desplaçaments en transport privat. Com ja s'ha dit, les dones, doncs, en tant que són més usuàries del transport públic, no assumeixen conseqüentment uns temps mitjans clarament inferiors als homes malgrat que l'autocontenció i les distàncies recorregudes són inferiors a la dels homes.

Aquestes diferències es fan molt visibles en els desplaçaments per motiu feina. A l'àmbit de l'AMB, el 87,5% dels homes de l'àrea metropolitana de Barcelona, necessiten menys de 15 minuts per arribar a la feina quan aquesta es troba al mateix barri del mateix municipi de residència; en canvi, només el 76,3% de les dones poden arribar a la feina en menys de 15 minuts, al mateix barri del mateix municipi de residència (ECURB-2017). Aquesta situació es repeteix, tant en desplaçaments cap a un altre barri del municipi de residència o bé cap a un altre municipi.

El fet que el col·lectiu de dones necessiti més temps en arribar a la feina que el col·lectiu d'homes posa de manifest la falta d'equitat en el nivell de servei del sistema de transport en un desplaçament recurrent i que té impacte en la resta de la mobilitat diària. Les dones, per tant, assumeixen uns costos temporals majors que els homes, fet que es tradueix en una menor quantitat de temps per a realitzar altres activitats de caràcter personal opcional, com ara l'oci, el lleure, l'esport o altres tipus d'activitats i relacions socials (IERMB 2008).

Temps de desplaçament per anar a la feina al mateix barri de residència		Àmbit territorial		
		Barcelona	Resta de l'AMB	Total AMB
Home	Menys de 15 minuts	85,9%	90,7%	87,5%
	De 15 a 30 minuts	11,9%	9,3%	11,1%
	Més de 30 minuts	2,1%	0,0%	1,4%
	Total	100%	100%	100%
Dona	Menys de 15 minuts	62,6%	91,8%	76,3%
	De 15 a 30 minuts	35,1%	8,2%	22,4%
	Més de 30 minuts	2,3%	0,0%	1,2%
	Total	100%	100%	100%
Temps de desplaçament per anar a la feina a un altre barri del mateix municipi de residència		Àmbit territorial		
		Barcelona	Resta de l'AMB	Total AMB

Home	Menys de 15 minuts	15,1%	58,2%	24,7%
	De 15 a 30 minuts	60,4%	39,8%	55,8%
	Més de 30 minuts	24,5%	2,0%	19,5%
	Total	100%	100%	100%
Dona	Menys de 15 minuts	6,3%	39,4%	14,4%
	De 15 a 30 minuts	63,7%	50,0%	60,3%
	Més de 30 minuts	30,0%	10,6%	25,2%
	Total	100%	100%	100%
Temps de desplaçament per anar a la feina a un altre municipi		Àmbit territorial		
		Barcelona	Resta de l'AMB	Total AMB
Home	Menys de 15 minuts	0,3%	13,9%	10,0%
	De 15 a 30 minuts	44,0%	52,6%	50,0%
	Més de 30 minuts	55,7%	33,5%	40,0%
	Total	100%	100%	100%
Dona	Menys de 15 minuts	0,7%	5,5%	4,5%
	De 15 a 30 minuts	46,1%	47,9%	47,5%
	Més de 30 minuts	53,2%	46,6%	48,0%
	Total	100%	100%	100%

Taula 11. Temps de desplaçament a la feina. Àmbits territorials, transport utilitzat, ubicació de la feina i gènere. Font: ECURB 2017.

Les dones en tant que fan més desplaçaments de caràcter personal (i més particularment de caràcter ineludible), es poden veure penalitzades també a l'hora de resoldre'ls de manera autònoma, particularment quan aquestes tenen un accés inferior al vehicle privat i viuen en àmbits amb serveis de transport públic que tenen una cobertura espacial i temporal insuficient. Sovint, els serveis de transport públic no donen una bona resposta per desplaçaments de caràcter personal fets fora de les franges punta que és quan els serveis ofereixen major nombre d'expedicions per a cobrir els desplaçaments per motiu feina o estudi.

3. Desigualtat en l'espai públic

Com ja s'ha anat veient, l'espai públic urbà de la ciutat actual s'ha construït moltes vegades d'esquena a la diversitat de les persones i d'activitats que aquestes poden desenvolupar. Sovint l'espai urbà s'orienta eminentment a la mobilitat, al trànsit de persones. Actualment, malgrat s'han donat passes importants quant a l'accessibilitat física dels carrers, aquests no donen resposta sempre a altres funcions més enllà de la mobilitat. Funcions com la convivència, la relació social, l'accés al verd, l'intercanvi, la cultura o la participació, són també aspectes fonamentals de desenvolupament de les persones i que moltes vegades els planificadors han descuidat.

Aquest oblit o descuit pot tenir a veure amb el fet que un dels trets característics de la mobilitat a l'àrea de Barcelona és l'elevada presència de desplaçaments actius per a resoldre les nostres activitats quotidianes. Al conjunt de l'àmbit de l'STI el pes de la mobilitat activa arriba al 44% (EMEF 2018), situant-se molt per sobre de moltes altres realitats de la resta d'Europa, sent doncs un punt fort del nostre model de mobilitat. L'elevada densitat de població de Barcelona, de la resta de la conurbació i de les ciutats mitjanes de la resta de l'àmbit SIMMB, configura models urbans que afavoreixen aquests patrons. És a dir, l'elevat pes de la mobilitat activa que és fruit de la densitat, sovint no visualitza la

manca d'espai públic per a satisfer altres activitats que requeririen fer ús de l'espai urbà, més en enllà dels desplaçaments caminant.

Les dones, com també altres col·lectius (gent gran, infants, persones amb discapacitat) que fan més desplaçaments de proximitat, es poden veure excloses d'aquest espai per la manca de funcions urbanes més enllà de la mobilitat. És a dir, l'espai públic pot condicionar i limitar la quotidianitat de les dones en tant que assumeixen més rols de cura i d'acompanyament d'infants o d'altres persones dependents que han anat perdent autonomia en la mesura que la cultura del cotxe s'ha estès en l'àmbit urbà. Així mateix, quan l'espai públic es pot considerar acceptable i que permet fer visibles altres funcions, sovint es topa amb l'establiment de normes de convivència que afavoreixen clarament l'activitat econòmica penalitzant altres activitats. L'ocupació de l'espai públic de les terrasses dels bars i restaurants o l'ocupació de les motocicletes i ciclomotors en carrers de prioritat invertida o a les voreres són exemples molt palpables en la realitat quotidiana.



Imatge 4. Carrer de Sant Leopold a Terrassa. Font: IERMB

4. Desigualtat en la perspectiva de seguretat a l'espai públic i en els serveis de transport col·lectiu

Les polítiques d'espai públic i, especialment, la concepció urbanística adopten una important rellevància a l'hora de crear ambients segurs per a la ciutadania. És a dir, a banda de les polítiques públiques de seguretat, la construcció de l'espai urbà també contribueix a la generació d'entorns més o menys segurs amb efectes preventius i integradors vers els grups considerats violents o de risc. La visibilitat, la llum o l'escala dels carrers (que eviti sobredimensionar o encongir excessivament els volums edificats respecte a la figura humana) són elements que contribueixen a reduir les pors i les

sensacions d'inseguretat. A més a més, la continuïtat d'ús dels espais públics es configura essencial per a garantir la percepció de seguretat a través d'espais que garanteixin el desenvolupament simultani de diferents usos i funcions als diversos col·lectius urbans (IERMB, 2008).

Les percepcions d'inseguretat adoptades per homes i dones a l'espai urbà varien entre un i altre col·lectiu. La por a patir qualsevol mena d'atac (especialment de caràcter sexual) és aspecte que també condiona els moviments de les dones a la ciutat, exercint un factor decisiu en l'organització de la vida diària i que impacta en els desplaçaments quotidians. El sentiment d'inseguretat pren particularment rellevància durant la nit, doncs la percepció de vulnerabilitat condiona l'ús de l'espai i de certs mitjans de transport, i fins i tot, en pot limitar la seva mobilitat. De fet, com ja s'ha vist, al llarg del dia les dones inicien els desplaçaments més tard i els acaben més aviat. Aquestes diferències s'evidencien més clarament entre la població de 16 a 65 anys, ja que després dels 65 anys els patrons horaris entre homes i dones s'assemblen més.

	De 16 a 29 anys		De 30 a 64 anys		Més de 65 anys		Total
	Dona	Home	Dona	Home	Dona	Home	
Mobilitat activa							
De 0 a 7h	2,0%	4,4%	1,0%	2,1%	0,2%	0,7%	1,4%
De 7 a 20h	77,0%	71,5%	89,1%	83,6%	94,5%	93,1%	87,1%
De 20 a 24 h	21,0%	24,0%	9,9%	14,3%	5,2%	6,2%	11,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Transport públic							
De 0 a 7h	4,8%	7,2%	5,1%	8,7%	0,9%	0,5%	5,3%
De 7 a 20h	81,5%	75,1%	85,4%	81,4%	90,5%	93,1%	83,7%
De 20 a 24 h	13,7%	17,7%	9,5%	9,9%	8,6%	6,5%	10,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Transport privat							
De 0 a 7h	6,3%	9,1%	4,2%	9,2%	0,8%	1,2%	6,4%
De 7 a 20h	69,0%	67,4%	84,1%	78,0%	91,1%	89,5%	80,0%
De 20 a 24 h	24,7%	23,5%	11,8%	12,8%	8,1%	9,3%	13,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Taula 12. Desplaçaments segons franja horària dels residents a l'àmbit de l'STI. EMEF 2018

Cal tenir present que la incidència d'aquestes pors o la percepció de perillositat dels espais varia en funció de les diferències existents entre les dones i de les circumstàncies personals. Així, el poder adquisitiu, les formes culturals, l'origen, l'edat, les habilitats físiques o mentals o la maternitat incideixen en la vivència de la por i, també, en les estratègies individuals per a fer-hi front.

A més a més, s'ha de tenir present que l'explicació d'aquests sentiments no només rau en les característiques de l'espai urbà o dels índex de criminalitat objectiva, sinó que estan estretament vinculades amb les identitats de gènere. De fet, l'índex victimització a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona té un valor que és, en termes generals baix, si bé és cert que ha tendit a anar a l'alça en els últims anys. L'any 2019, doncs, l'índex global de victimització arribà al 25%, observant-se poques diferències globals entre dones i homes ja que les diferències recauen sobretot en funció del tipus

d'àmbit delictiu⁴. Així, en l'àmbit dels fets delictius contra la seguretat personal (fets de major incidència), les dones són més victimitzades que els homes (20,2% i 15,0% respectivament) (EVAMB 2019).

	Dona	Home	Total
Índex global victimització global*	26,4%	25,4%	25,9%
Seguretat personal	20,2%	15,0%	17,7%
Vehicle	6,2%	9,9%	8,0%
Domicili	3,8%	4,2%	4,0%
Segona residència	0,7%	1,0%	0,8%
Comerç o negoci	0,6%	1,4%	1,0%

Taula 13. Índex global de victimització entre la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona i índex de victimització segons àmbit delictiu; 2019. EVAMB 2019.

*Nota: La definició social de la delinqüència ofereix la possibilitat de distingir la victimització consumada de la no consumada. És a dir, una persona pot ser víctima d'un fet delictiu consumat o en canvi es pot sentir víctima d'un fet que no s'ha arribat a iniciar o que bé ha quedat interromput (el que l'EVAMB anomena "intent").

Dins dels fets contra la seguretat personal, les principals diferències es donen en els establiments, en el transport públic i a dins de casa. A l'espai públic, malgrat la incidència continua sent major entre les dones, les diferències entre homes i dones és menor.

Lloc dels fets contra la seguretat personal	Fets delictius		Home	Dona
Carrer transitat	415	23,4%	52,5%	47,5%
Carrer amb poca gent	245	13,8%	52,2%	47,8%
Plaça	60	3,4%	52,0%	48,0%
Parc públic	54	3,0%	58,8%	41,2%
Platja	33	1,9%	43,6%	56,4%
Altres espai públic	13	0,7%	33,6%	66,4%
Total Espai públic	820	46,3%	52,1%	47,9%
Centre comercial, botiga o mercat municipal	73	4,1%	20,7%	79,3%
Bar o restaurant	67	3,8%	39,8%	60,2%
Discoteca o bar musical	34	1,9%	15,2%	84,8%
Total Establiment	174	9,9%	27,0%	73,0%
<i>Parada de transport públic al carrer (tramvia, bus)*</i>	13	0,7%	37,5%	62,5%
Estació de tren, metro, FGC, aeroport o terminal-estació	329	18,6%	32,8%	67,2%
Durant el trajecte, dins un vagó de metro, de tramvia, de tren, o de l'autobús	249	14,1%	33,4%	66,6%
Total Transport públic	591	33,4%	33,1%	66,9%
A casa seva o a casa d'una altra persona	53	3,0%	32,1%	67,9%
A la seva escala de veïns/ascensor/portal-porteria	23	1,3%	47,0%	53,0%
Total casa	76	4,3%	36,6%	63,4%
Altres espais (feina, escola, centre educatiu, pàrquing, trucada telefònica...)	59	3,3%	62,0%	38,0%

⁴ L'Enquesta de victimització de l'AMB (EVAMB) permet mesurar l'extensió de la victimització entre la població de l'AMB de 16 anys i més. Per fer-ho, es pregunta a les persones entrevistades pels fets delictius estructurats en cinc àmbits: la seguretat personal (robatoris de bossa, cartera o dispositius electrònics sense violència, estrebades, atracaments, agressions i amenaces), els vehicles (robatoris de tot el vehicle o d'alguna de les seves parts), els domicilis i les segones residències, els fets delictius contra els negocis i comerços

No ho sap/no ho recorda	25	1,4%	40,0%	60,0%
Prefereix no contestar	26	1,5%	68,5%	31,5%
Altres espais	110	6,2%	58,6%	41,4%
Total	1.770	100,0%	43,1%	56,9%

Taula 14. Lloc on s'han donat els fets delictius contra la seguretat personal segons sexe. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona.
Font: EVAMB 2019. * Nota: valor amb insuficient mostra significativa.

De la mateixa manera que la composició de la trama urbana, el disseny arquitectònic o del mobiliari urbà impacta en la percepció de por o d'inseguretat de les dones a l'espai públic, el transport públic pot ser també un espai on es generin aquests sentiments d'inseguretat. Així, en determinades franges horàries en o determinats serveis, les mancances en els sistemes de vigilància, la degradació de l'entorn proper a les parades o estacions, pot arribar a retallar les possibilitats de les dones de moure's lliurement per la ciutat per por a patir algun tipus d'agressió. De fet, les dades de l'EVAMB 2019 constaten que el 33% dels fets delictius d'àmbit de la seguretat personal es donen al transport públic.

De manera complementària, l'EMEF 2019 ajuda a fer visibles aquestes percepcions. En l'edició de l'any 2019, s'ha inclòs per primera vegada al qüestionari diverses preguntes relacionades amb la seguretat al transport públic. A grans trets, quan es pregunta al conjunt de la població de més de 16 anys l'opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic (Taula 15), es constata com les dones consideren que aquestes situacions indesitjades (com robatoris, comentaris no desitjats, agressions físiques, agressions sexuals, etc.) es donen amb més freqüència que els homes.

Freqüència de fets al transport públic (a tothom)	Barcelona		Resta SIMMB	
	Dona	Home	Dona	Home
Robatoris (de bossa, cartera, mòbil, etc.)	7,5	6,5	6,7	5,8
Comentaris o gestos sexuals no desitjats	5,1	4,2	5,3	4,3
Fregaments, acostaments sexuals no desitjats	4,9	3,9	5,0	4,0
Agressions sexuals, violacions	3,5	2,6	3,9	2,7
Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)	5,5	4,6	5,6	4,8

Taula 15. Opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic. Residents a Barcelona i a la resta del SIMMB; 2019.
Font: EMEF 2019

Alhora, quan es demana als usuaris del transport públic la por de patir els mateixos fets delictius (Taula 16) i, per tant, la resposta s'associa més a l'experiència real, les diferències entre homes i dones s'accentuen notablement. A grans trets, les puntuacions estan properes als 5 punts a excepció de la por de patir un robatori, que ascendeix als 6,6 punts.

Por de diferents fets al transport públic (usuaris/ries del transport públic)	Barcelona		Resta SIMMB	
	Dona	Home	Dona	Home
Robatoris (de bossa, cartera, mòbil, etc.)	6,6	4,8	6,5	4,5
Comentaris o gestos sexuals no desitjats	4,9	2,2	5,4	2,4
Fregaments, acostaments sexuals no desitjats	5,0	1,9	5,5	2,3
Agressions sexuals, violacions	4,9	1,6	5,4	2,1
Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)	5,4	3,4	5,8	3,7

Taula 16. Por de patir diferents fets al transport públic. Residents a Barcelona i a la resta del SIMMB; 2019. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2019

Un altre aspecte demanat als usuaris del transport públic és la freqüència amb la qual es modifiquen les conductes per por a patir assetjament o algun tipus d'agressió al transport públic. Les dades constaten clarament com les dones modifiquen més freqüentment els seus comportaments a l'hora d'utilitzar el transport públic: un 65,5% de les dones barcelonines indica evitar quasi sempre o sempre les estacions o les parades amb poca visibilitat i poc il·luminades. Així mateix, un 58,9% de les dones barcelonines evita utilitzar parades o estacions poc freqüentades mentre que un 53,2% evita agafar el transport públic a la nit o quan es fa fosc.

Freqüència de conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic a		Barcelona		Resta província de Barcelona	
		Dona	Home	Dona	Home
Evita viatjar sol/a	Mai/Quasi mai	49,1%	82,8%	57,4%	86,2%
	A vegades/sovint	23,2%	8,1%	24,1%	7,9%
	Sempre/quasi sempre	27,7%	9,2%	18,5%	5,9%
Evita agafar el transport públic a la nit o quan es fa fosc	Mai/Quasi mai	28,5%	72,7%	32,9%	74,8%
	A vegades/sovint	18,3%	12,8%	25,1%	13,9%
	Sempre/quasi sempre	53,2%	14,6%	42,0%	11,2%
Evita utilitzar parades o estacions poc freqüentades	Mai/Quasi mai	20,2%	63,9%	25,4%	65,9%
	A vegades/sovint	20,0%	17,6%	23,3%	18,8%
	Sempre/quasi sempre	59,8%	18,5%	51,3%	15,4%
Evita utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat, poc il·luminades	Mai/Quasi mai	16,3%	58,2%	21,0%	60,8%
	A vegades/sovint	18,2%	20,6%	21,3%	18,8%
	Sempre/quasi sempre	65,5%	21,2%	57,6%	20,4%

Taula 17. Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic. Residents a Barcelona i a la resta del SIMMB; 2019. Font: EMEF 2019

4. Desigualtat en la salut pública

L'increment de la velocitat del transport, derivada de la millora tecnològica experimentada en les darreres dècades, no ha servit per escurçar els temps de desplaçaments en la mobilitat quotidiana, sinó que s'ha traduït en un augment continuat en la distància dels desplaçaments de la població. Aquest augment de les distàncies, a banda de ser una barrera en l'accessibilitat per a persones que no disposen d'un vehicle capaç de superar aquestes distàncies, també ha derivat en un augment dels conflictes entre els mitjans de transport, una major gravetat d'aquests i un augment de la vulnerabilitat dels desplaçaments actius. Així, la diferència entre la velocitat entre un cotxe i una bicicleta o un vianant, ha comportat que en cas d'un accident entre els dos modes, les conseqüències siguin més greus pels modes vulnerables. No obstant això, també es defineixen com a vulnerables les persones que utilitzen motocicletes i ciclomotors. En efecte, les dimensions, la massa, la velocitat, així com la morfologia del vehicle, fan que les persones que es desplacen en moto presentin un major risc de patir un accident de trànsit i que aquest sigui més greu (IERMB 2019).

Els accidents de trànsit, conjuntament amb la baixa qualitat de l'aire, el soroll als carrers i el sedentarisme vinculat a models urbans que incrementen l'ús del vehicle privat, són actualment els elements de l'àmbit de la mobilitat que més impacten de manera rellevant en la salut pública. Avui en dia, tot i que la tendència és a la baixa, la realitat és que Catalunya continua situant-se per darrere de països com Suècia, Regne Unit o Malta (SCT, 2017) i, per tant, lluny encara de l'objectiu d'arribar a cap

víctima l'any 2050. A més de les dramàtiques situacions familiars i personals que provoquen els accidents, també es generen nombroses externalitats que recauen en costos a l'administració i en el sistema de sanitat pública i, també, en l'àmbit empresarial.

Introduint una perspectiva de gènere a les dades d'accidents de trànsit, s'observa com a Catalunya i tant en zona interurbana com urbana, les xifres de víctimes mortals i de ferits greus són molt més elevades entre els homes (les dades comptabilitzen les víctimes de les quals es coneix el sexe) (Gràfic 24). L'explicació rau en el fet que els homes són més usuaris del vehicle privat i també de mitjans que solen tenir un risc elevat d'accidents greu o mortal com són les motocicletes i els ciclomotors.



Gràfic 24. Evolució del nombre de morts i ferits greus per sexe de les víctimes i zona. Font: Anuari Estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2018

Pel que fa a la introducció d'una perspectiva de justícia ambiental urbana i en el cas particular de la sinistralitat viària (Cottrill et al. 2010; Vaganay et al., 2003) s'apunta al major risc i gravetat dels accidents entre les persones, nens i gent gran, que resideixen en entorns amb menors ingressos, sovint també amb pitjor qualitat urbana, que inclouria un menor manteniment o millora de la via pública i, al seu torn, facilitaria una major prevalença d'aquests incidents. Pel que fa a la mirada específica sobre el gènere, en el nostre entorn més proper existeixen pocs estudis que posin l'atenció sobre el risc viari i el gènere. No obstant això, a la ciutat de Barcelona atès que la participació numèrica en la conducció

és desigual, s'ha vist que hi ha més homes que són responsables d'accidents de trànsit com a conductors. I, contràriament, s'ha vist, que hi ha més dones implicades com a vianants o com a acompanyants en els accidents de trànsit (Font: SCT, GU 2020).

Aquesta diferència de velocitats a l'espai urbà entre modes i l'augment de la perillositat dels carrers, cal tenir-lo en compte addicionalment en el sentit que ha contribuït a reduir l'autonomia dels infants o de les persones dependents com són les persones amb discapacitat o la gent d'edat avançada. De fet, aquesta pèrdua d'autonomia, impacta també entre les dones, doncs és en elles sobre qui recauen la majoria de tasques de cura d'aquests col·lectius. Per tant, en la mesura que l'edat de les nenes i els nens per anar sols a l'escola s'incrementa, augmenten aquests tipus de moviments de cura i acompanyament per part de les dones.

En relació a la generació d'externalitats com el canvi climàtic i la qualitat de l'aire que respirem, en el nostre entorn existeixen ara per ara pocs estudis. Així, un estudi preliminar elaborat per l'IERMB⁵ en aquesta línia, va permetre estimar l'impacte de la mobilitat quotidiana de la població en dia feiner de l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis de l'AMB) en funció del perfil sociodemogràfic dels individus. La segmentació per sexe i edat, doncs, va constatar com en qualsevol dels grups d'edat, la mobilitat de les dones (que viuen a l'àrea metropolitana) contribueix menys en el canvi climàtic (consum energètic i emissions de CO₂) i en l'empobriment de la qualitat de l'aire (emissions de NO_x i de PM₁₀) (Gràfic 25). Així, tot i tenir el mateix grau d'exposició a la contaminació atmosfèrica o als riscos associats als canvi climàtic, la participació de les dones és més baixa respecte dels homes.

⁵ Per cada desplaçament motoritzat de la Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 se li assigna la distància, el temps, el consum energètic i les emissions contaminants (CO₂, NO_x, PM₁₀ i NO₂), de manera que es pot conèixer l'impacte de la mobilitat atenent a les diferents variables descriptives d'aquesta mobilitat que permet l'enquesta (tipus de flux, residència, motius, perfils socials, mitjans de transports, etc.). L'explotació d'aquestes dades es pot fer des de diferents òptiques. Per una banda, el consum i les emissions per càpita, en la que es poden comparar diferents individus en funció de la residència, la situació sociolaboral, etc. Una segona lectura es pot fer a partir dels valors absoluts, de manera que permet veure l'impacte real de la mobilitat.



Gràfic 25. Consum d'energia i emissions contaminants derivada de la mobilitat quotidiana en dia feiner dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Mitjana per habitant i dia. Segons sexe i edat; 2011/2013. Font: IERMB a partir de la Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB) i Mcrit.

Estratègies d'intervenció públiques

Com ja s'ha vist, la mobilitat de les dones es caracteritza per ser més propera als criteris de la mobilitat sostenible i saludable. La menor dependència pels mitjans motoritzats privats, el caràcter de proximitat i l'ús més intensiu del transport públic fan que els comportaments de les dones esdevinguin un referent o un model a estendre transversalment al conjunt de la societat. Feminitzar la mobilitat o fer la dona catalitzadora del canvi en la mobilitat, pot ser una estratègia que pot contribuir a superar molts dels reptes socioambientals que el sistema de mobilitat de l'àmbit SIMMB ha d'encarar en els propers anys i dècades.

A continuació, es proposen 8 eixos que des del camp de les polítiques urbanes i la mobilitat es poden abordar i que poden contribuir a feminitzar la mobilitat i, per tant, a fomentar la transició energètica, mitigar el canvi climàtic i millorar la salut de la població. Cal tenir present que abordar la desigualtat en la mobilitat de gènere sobrepassa estrictament l'àmbit de la mobilitat o d'espai públic. Les polítiques d'igualtat en l'accés a l'educació, al treball, a la salut així com, la reducció de violències masclistes esdevenen fonamentals per tal de reduir les desigualtats i discriminacions estructurals que encara sustenten les relacions de poder dels homes sobre les dones.





1 Proximitat

Per aconseguir un model de mobilitat just i equitatiu el qual minimitzi els impactes sobre la salut de les persones i el medi ambient, es reivindica un model de mobilitat i d'espai públic que fomenti la reducció de les distàncies en els desplaçaments, incrementi la vida de barri per a les activitats quotidianes i les relacions socials i que promogui l'ús del transport públic i dels modes actius de desplaçament. Tot això en un espai públic de qualitat, amb possibilitat d'accedir al verd i lliure de barreres arquitectòniques i amb un mobiliari urbà apte per desenvolupar el major nombre d'activitats quotidianes al llarg del dia i la convivència entre elles.

La ciutat pròxima fomenta l'equitat social, escurça distàncies i redueix les dificultats per desenvolupar-se d'una manera autònoma ja que dona oportunitats de realitzar certes activitats amb independència de l'estructura social, econòmica o territorial. Aquesta transformació es configura més justa per a donar resposta a la diversitat humana, als cicles vitals i condicions socioeconòmiques de la ciutadania. A més d'afavorir la quotidianitat de les dones, aquesta model té un enfocament interseccional posant la vida al centre de la ciutat i donant millor resposta a la diversitat de col·lectius racialitzats, a la població que viu en situació de risc de pobresa, la població amb discapacitat, els infants o la gent gran. La visualització a la ciutat d'aquesta diversitat esdevé no només una estratègia per a millorar la quotidianitat a tota la població sinó també, per promoure models per una societat més justa i equitativa.



Imatge 5. Superilla al barri del Poble Nou a Barcelona. Font: IERMB

A banda d'enfocaments estructurals per la via de la planificació i l'execució urbanística sota els criteris de l'urbanisme sostenible i feminista que impacti en la configuració dels creixements urbans i en la reforma i remodelació urbana, la ciutat també ha de disposar d'estratègies d'actuació de caràcter conjuntural o temporal per la via d'actuacions d'urbanisme tàctic. Aquestes mesures a més de donar la possibilitat d'experimentar i innovar en la construcció de la ciutat a través de mesures senzilles i de baix cost, permet conscienciar la ciutadana, ja que aquestes transformacions no sempre són ben acceptades per tothom. Sovint és necessari eliminar part de l'espai que es dedica al vehicle privat (tant en circulació com en estacionament en superfície), de manera que actuacions temporals possibiliten fer canvis a curt termini que poden ser l'avenç de mesures permanents i de caràcter estructural.

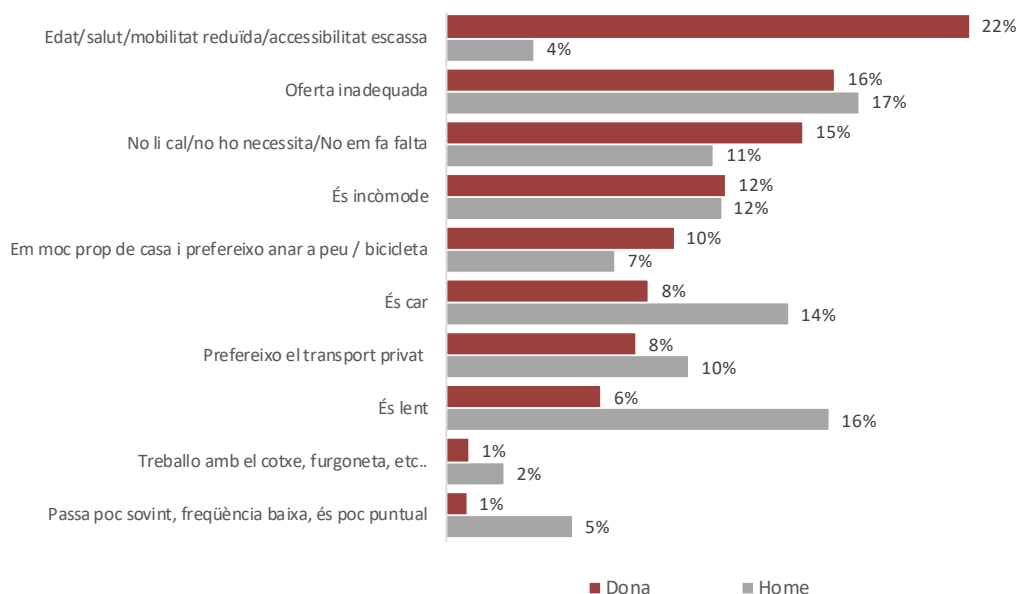
Finalment, les polítiques urbanes han d'anar de la mà d'enfocaments territorials, que des d'una òptica regional i/o metropolitana i, els sistemes generals d'assentaments humans, d'infraestructures de transport i dels espais oberts articulin una organització territorial que afavoreixi l'accessibilitat en transport públic.



2 Trencar el binomi home-vehicle privat

En termes generals, com s'ha vist la nostra societat tendeix a valorar millor els mitjans de transport individuals tal com es constata amb els resultats que anualment es recullen a l'EMEF. Així, després de caminar i d'anar en bicicleta, la moto i el cotxe són els mitjans de transport més ben valorats. Tots els transports públics registren valoracions inferiors als mitjans individuals, sent el tramvia el mitjà públic més ben valorat. Per altra banda, l'EMEF també recull com la preferència pel transport privat és una resposta prou esmentada com a motiu per no utilitzar el transport públic (entre un 8% i un 10% de les respostes), sense haver-hi diferències rellevants en funció del sexe. Aquests resultats, doncs, evidencien la perdurabilitat de determinats valors socials associats al vehicle privat de manera transversal al conjunt de la població, com ara la llibertat de moviment, la privacitat física o l'acceptació del vehicle privat com a element de competitivitat econòmica dels territoris. Transformar aquestes percepcions individuals requereix canviar determinats valors socials predominants o trencar amb determinats estereotips encara vigents. Tot això explica que, amb independència del sexe i en un context d'emergència climàtica, la nostra societat encara valora millor el transport privat que el transport públic.

Pel que fa al sexe, també s'ha vist una tendència dels homes a decantar-se pels mitjans privats responent a factors de caràcter cultural. Les respostes sobre la satisfacció dels diferents mitjans de transport indiquen que aquells mitjans que permeten experimentar major velocitat o més llibertat de moviment (la moto i el metro) solen estar més ben puntuats pels homes. A més a més, els homes que viuen a Barcelona responen més vegades com la velocitat o la major rapidesa dels mitjans privats (o la lentitud del transport públic) són elements que influeixen en l'elecció modal.



Gràfic 26. Motius per no utilitzar el transport públic. Residents a Barcelona; 2018. Font: EMEF 2018

Un altre aspecte que sustenta aquesta preferència és la distància més gran entre el repartiment modal d'homes i dones segons el tipus de model urbà. Com s'ha anat veient, en els àmbits més densos i on la morfologia complica els desplaçaments en transport privat (particularment a l'àmbit de la conurbació central de Barcelona), els homes tot i que tenen uns patrons més vinculats als modes actius i al transport públic les diferències segons el sexe s'amplien. Doncs malgrat viuen en àmbits on el model urbà està més orientat a poder utilitzar mitjans de transport públic, aquests continuen utilitzant molt més el vehicle privat que les dones. A la ciutat de Barcelona, per exemple, la distància entre homes i dones en l'ús del cotxe és de 10 punts percentuals (en la moto és de 7,1 punts) mentre que a la resta de l'STI no hi ha diferències segons el sexe (Taula 18).

Corona de residència	Quota modal moto		Quota modal cotxe	
	Dona	Home	Dona	Home
Barcelona	3,1%	10,3%	8,2%	18,0%
Resta 1a corona	1,1%	7,0%	23,3%	30,9%
Resta RMB	0,8%	4,3%	43,7%	44,9%
Resta STI	0,7%	2,3%	53,6%	53,2%

Taula 18. Quota modal de la moto i del cotxe segons corona de residència; 2018. Font: EMEF 2018

Tot això indica que la configuració i el disseny de models urbans de proximitat no és suficient. Per a promoure un canvi d'hàbits cal, en conseqüència, dissenyar i implementar altres mesures vinculades amb la gestió de la demanda del vehicle privat. De fet, de la mateixa manera que hi ha una part de la població que es considera "captiva" del transport públic (és usuària del transport públic perquè no té cotxe, no té permís de conduir o no té altre remei), també hi ha un sector de la població que es pot anomenar "captiu" del vehicle privat. És a dir, que l'oferta dels serveis de transport no condiciona la seva elecció modal, de manera que l'establiment de peatges urbans, la tarifació i la reducció d'aparcament en origen en destinació, podrien ser actuacions que afavoririen un canvi d'hàbits entre aquest sector de la població. Una proposta en aquest sentit, pot anar orientada a ampliar la regulació dels espais d'estacionament per a motocicletes i aplicar la normativa d'ús de l'espai públic per part dels seus usuaris. Es tracta d'un mitjà de transport on el perfil d'usuari majoritari és un home⁶ i que té més presència en àmbits densos i amb majors nivells d'accessibilitat al transport públic, seguint una tendència a l'alça a mesura que la densitat de població augmenta. L'agilitat del seu ús, tant en rapidesa com en disponibilitat d'aparcament, el baix cost de manteniment o el baix consum de carburant són alguns dels principals avantatges per utilitzar-la, particularment en un entorn compacte, complex i climatològicament favorable com és Barcelona i el seu continu urbà (IERMB, 2019).

⁶ El perfil d'usuari de la moto remet a un home en edat laboral. L'any 2017, al conjunt de l'àrea metropolitana més del 75% dels individus que es van desplaçar en moto eren homes, tenien edats compreses entre 29 i 64 anys i es movien per anar o tornar de la feina.

La “feminització” dels patrons de mobilitat dels homes, doncs, és essencial en àmbits on els valors relatius a la qualitat de l’aire i el soroll superen anualment els límits recomanats per a garantir la salut de la població. És a dir, malgrat que en termes relatius la quota d’ús de la mobilitat activa i del transport públic és elevada, concentra més viatges en vehicle privat del que per les serves característiques urbanes pot acollir. El repte, per tant, passa per exigir assolir unes pautes de mobilitat molt més orientades al transport públic i la mobilitat activa si volem reduir els impactes socioambientals que s’hi generen.



3 Trencar el binomi baixa densitat-vehicle privat

Com s'ha anat veient, a mesura que baixa la densitat o l'accessibilitat al transport públic i el nombre d'habitants dels municipi de residència, les dones tendeixen a "masculinitzar" els seus patrons de mobilitat, contribuint a perpetuar també el models de desplaçaments poc sensibles amb els nous paradigmes de la mobilitat sostenible i saludable.

Estudis sobre l'impacte de les característiques urbanes i socioeconòmiques de l'àmbit de residència demostren com la forma urbana i, molt particularment la densitat de població, impacten més en la mobilitat quotidiana que les característiques socioeconòmiques dels barris. És essencial, doncs, tractar d'impulsar polítiques de promoció de models més saludables de mobilitat en espais on la mobilitat diària esdevé ara per ara el mitjà més habitual pel conjunt de la població després de l'anar a peu. Així, a banda d'eliminar el risc viari associat als accidents de trànsit, pot prevenir i disminuir l'impacte associat al sedentarisme (quart factor de risc de la mortalitat al món), fomentant la mobilitat activa per tal d'estendre l'activitat física. En aquest sentit, cal invertir i dedicar més recursos en aquests àmbits, mitjançant la introducció de sistemes de transport col·lectiu d'aportació a serveis de connexió als principals centres generadors de mobilitat, de sistemes de transport públic més flexibles o a la demanda o la generació de vies pedalables intermunicipals. És, doncs, essencial invertir en tot el territori en polítiques de mobilitat sostenible.

Entre d'altres, un canvi de pautes, a banda de contribuir a mitigar l'impacte ambiental de la mobilitat i contribuir a la transició energètica, contribuiria a la inclusió social de dones i altres col·lectius residents sense accés a un vehicle privat atès que els permetria assolir guanys en accessibilitat en transport públic. L'equitat de gènere en la mobilitat no ha de passar perquè les dones accedeixin a un vehicle privat sinó en generar entorns on tant homes com dones assoleixin unes pautes de mobilitat molt més orientades al transport públic i la mobilitat activa.



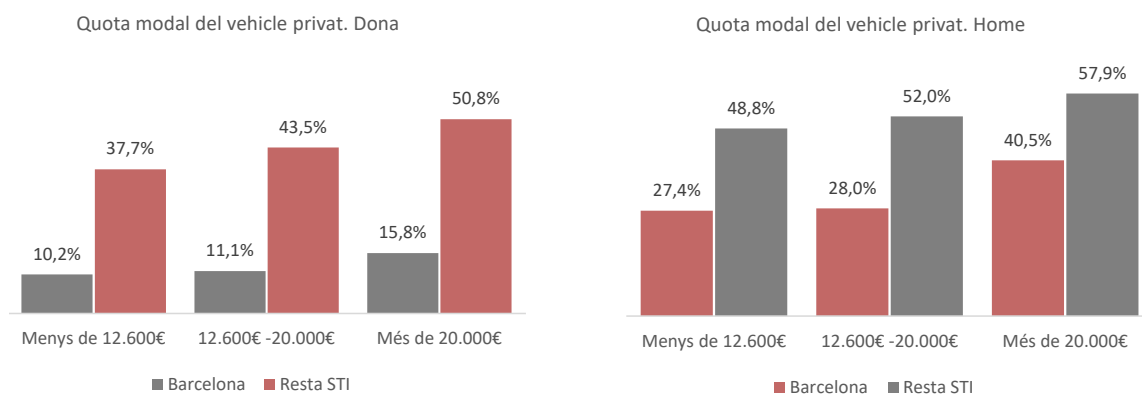
Imatge 6. Urbanització de Can Güell a Torrelles de Llobregat. Font: IERMB



4 Trencar el binomi renda alta - vehicle privat

Ja s'ha vist com el nivell de renda de l'àmbit o barri de residència impacta en la disponibilitat de cotxe i en el nombre de cotxes disponibles a la llar, i conseqüentment en els hàbits diaris a l'hora d'utilitzar els mitjans de transport. El vehicle privat, doncs, continua sent un bé de consum de prestigi i amb més penetració i ús entre les capes més benestants de la població. Des del punt de vista del sexe, aquesta dimensió també es dona, si bé la distància entre homes de diferent renda s'accentua menys que entre les dones (Gràfic 27).

És essencial aconseguir trencar la relació que es dona entre major riquesa amb marcs urbans de referència més amplis i major ús dels modes motoritzats privats. Cal apostar per models de mobilitat en els quals la situació econòmica no esdevingui un element que condicioni l'elecció modal i s'aposti per utilitzar el mitjà de transport més eficient en cadascuna de les parts de la cadena modal. El gran repte, és aconseguir que tota la ciutadania pugui desenvolupar bona part de les activitats diàries a través de models de mobilitat de proximitat -amb modes actius- i que alhora, pugui gaudir de bons nivells d'accessibilitat a la xarxa de transport públic. Com a polítiques de fons i amb caràcter estructural en aquesta direcció, esdevé clau la materialització dels principis de l'urbanisme sostenible i saludable. Així mateix, el canvi d'hàbits entre tota la població ha de passar per una millor conscienciació i sensibilització ciutadana. La formació en la mobilitat sostenible adreçada a infants i joves integrada dins del programa curricular escolar, pot ser una via sobre la qual treballar de la mateixa manera que es fa a altres països europeus.



Gràfic 27. Quota modal del vehicle privat segons sexe, renda mitjana per persona i àmbit de residència. 2018 i 2016. Font: EMEF 2018 i INE 2016



5 Enfocaments interdisciplinaris

La mobilitat és una disciplina transversal que engloba múltiples conceptes o tècniques que poden ser integrats, en part, en diversos itineraris formatius. No obstant això, tradicionalment han estat les persones graduades en enginyeria civil o en enginyeria tècnica d'obra pública les que han participat més en el sector del transport i la mobilitat. En el camp de l'urbanisme i de l'espai públic, l'arquitectura ha estat la disciplina amb més penetració en aquest sector. Es tracta d'àrees de domini principalment masculí i on ha tendit a dominar una visió de androcèntrica l'espai urbà i la mobilitat. Alhora, des de l'àmbit de la presa de decisions i la política, el transport, la mobilitat i l'urbanisme han quedat majoritàriament a mans dels homes, contribuint a perpetuar aquesta perspectiva androcèntrica.

Tot i això, actualment - a més d'aquestes titulacions que encara són majoritàries- és cada vegada més freqüent que els equips humans tècnics de l'administració i, sobretot, de les empreses especialitzades estiguin integrats per equips multidisciplinaris que compten, entre d'altres, amb persones graduats/des en geografia, ciències ambientals, economia, biologia, sociologia o la medicina. Aquest treball en col·laboració, és el que permet generar coneixement i propostes de caràcter interdisciplinari (i, fins i tot, transdisciplinari). A banda de tractar-se de disciplines més paritàries des del punt de vista de l'alumnat, poden garantir enfocaments més holístics. Per aquest motiu, a banda d'incrementar la participació de les dones en el sector és fonamental integrar en els equips a persones de formacions diverses permetent reinterpretar l'espai urbà i la mobilitat. Entre d'altres, aquest canvi hauria de permetre revisar els PMUS aportant una millors aproximacions sociològiques com són la perspectiva de gènere i la diversitat.




6 -7 Noves aproximacions quantitatives i qualitatives

Les estadístiques i el monitoratge a partir d'indicadors constitueixen elements rellevants en la mesura que permeten fer visible la situació de partida o diagnosi i conèixer l'avenç dels instruments de planificació i gestió de la mobilitat i alhora, observar l'efectivitat de les mesures implementades. Sovint en aquest monitoratge li ha mancat oferir perspectives sociològiques, de manera que la dimensió de gènere ha estat i continua sent insuficient.

No obstant això, l'àrea de Barcelona compta amb una llarga tradició en l'elaboració d'enquestes de mobilitat, i de forma estructural l'EMEF, incorpora des de l'any 2003 informació de la persona entrevistada, -tal com nivell d'estudis, sexe, tinença de vehicle a la llar-, informació que permet fer una bona aproximació en conèixer patrons i predisposicions de la mobilitat de les dones. Tot i això, es fa necessari augmentar l'explotació, anàlisi i visibilització d'aquestes dades.

Per altra banda, cal avançar més en la quantificació de la desigualtat en la mobilitat segmentant les dades segons el sexe, a través de millors paràmetres i indicadors sobre el fenomen i que puguin ser avaluats de manera periòdica. Entre d'altres, es proposa sistematitzar i harmonitzar indicadors de gènere en la planificació de la mobilitat, facilitar l'accés a aquesta informació i ampliar els esforços en donar més a les dades disponibles.

De manera complementària, cal integrar les tècniques qualitatives d'investigació en els estudis d'investigació, i també per al desplegament de plans i programes. Els estudis qualitius permeten copsar matisos i ajustar millor els projectes a la complexitat que caracteritza la nostra realitat.

 **8 Governança**

En el nostre entorn, i molt particularment en les darreres dècades després de l'aprovació de la Llei 9/2003 de la mobilitat a Catalunya, es compta amb nombrosos instruments de planificació sectorials i generals de la mobilitat a diferents escales territorials. Aquests instruments, de fet, es troben plantejats des dels principis de la mobilitat sostenible i saludable, de manera que tots ells recullen propostes que poden millorar substancialment l'equitat en la mobilitat.

Sovint, la implementació d'aquests instruments, estan clarament associats al cicle polític i econòmic, provocant que el ritme d'elaboració i el grau d'execució de les mesures derivades hagin estat excessivament lents per assolir en els terminis previstos als objectius fixats. Cal, doncs, trobar nous sistemes de governança per tal d'avançar en l'execució de les inversions en infraestructures pel transport públic i en la implementació de les actuacions derivades dels plans de mobilitat aprovats per les administracions supralocals i municipals. A banda de trobar un millor encaix del sistema competencial, a curt i a mitjà termini caldria que les administracions treballin en la creació d'acords per tal d'impulsar projectes estratègics i el disseny de programes acompanyants del finançament necessari. A banda de la col·laboració interadministrativa o multinivell és essencial la col·laboració horitzontal dins de les administracions, de manera que més enllà de les àrees de territori, medi ambient, mobilitat, transport o espai públic, la col·laboració es doni també amb altres àrees com les de drets socials, treball, educació o salut.

Referències utilitzades

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2019). *Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024. Proposta del Pla*.

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (2020). *Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM) 2020-2025*.

COL-LECTIU PUNT 6 (2018). *Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche*.

DECRET 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.

ESCALANTE, S. (2018). *La seguridad urbana desde el urbanismo feminista*. Barcelona Societat (22). Revista de investigación y análisis social.

GUTIÉRREZ MOZO, M.E. (2011). *La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de genero*. FEMINISMO/S. Revista del Centro de Estudios sobre la Mujer de la Universidad de Alicante. Número 17.

INE (2019). *Atlas de distribución de renta de los hogares. Proyecto técnico (ADRH)*. Subdirección General de Estadísticas Sociodemográficas.

INSTITUT D'ESTUDIS REGIONALS I METROPOLITANS DE BARCELONA (2020). *Informe sobre l'estat de la seguretat ciutadana. Enquesta de vitalització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*.

Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes

MIRALLES-GUASCH, C., OLIVER-FRAUCA, L., PÉREZ, N. (2008). *La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere*. Bellaterra: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

MIRALLES-GUASCH, C. *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Quaderns de l'Institut 14. Institut Català de les Dones. Generalitat de Catalunya.

MONTANER, J. M., MUIXÍ, Z. (2011). *Usos del temps i la ciutat*. Diputació de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

PÉREZ, M., PÉREZ SANS, N., COLL, F., PONS, M. (2020). *Les desigualtats en la mobilitat: situació i reptes en l'àmbit metropolità de Barcelona*. Anuari Metropolità de Barcelona 2019. Àrea Metropolitana de Barcelona.

PÉREZ SANS, N., PÉREZ, N., SOLÉ, G. (2016). *La política social en la mobilitat quotidiana. Diagnosi i reptes per a la inclusió social*. Bellaterra: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

PÉREZ, M., PÉREZ SANS, N., COLL, F., ANDRÉS, D. (2018). *Relacions entre sistema de mobilitat i desigualtats socials i urbanes (Fase 1 i Fase 2)*. Bellaterra: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.

PÉREZ SANS, N., ANDRÉS, D., PÉREZ, M. (2019). *L'auge de la moto a la metròpoli de Barcelona: causes, impactes i propostes d'intervenció*. Anuari Metropolità de Barcelona 2018. Àrea Metropolitana de Barcelona.

SERVEI DE REDACCIÓ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ (2018). *L'accessibilitat al transport públic. Metodologia de càlcul de l'accessibilitat al transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona.

SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT (2019). *Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2018*.

SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT (2017). *Pla de seguretat viària 2017-2019*.

TRANSPORT FOR LONDON (2007). *Gender Equality Scheme 2007–2010*

VALDIVIA, B. (2018). *Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora*. Hábitat y Sociedad (ISSN 2173-125X), n.º 11, pp. 65-84. Universidad de Sevilla.

VALDIVIA, B. *Hacia un cambio de paradigma: la ciudad cuidadora*. Núm. 104. Dossier Urbanismo y género

WOMEN'S BUDGET GROUP (2018). *Public transport and gender*.



Annex de taules

1. Perfil sociodemogràfic

Residents a Barcelona	Dones					Homes					
	Edat	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Comparativa	Total	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)		3,79	4,35	4,02		4,17	4,10	4,10	4,25		4,13
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)		3,68	4,10	3,42		3,84	3,89	3,89	3,90		3,89
Població no mòbil (%)		3,0%	5,7%	14,8%		7,8%	5,1%	5,2%	8,1%		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %		48,4%	38,7%	4,1%		33,1%	49,1%	44,8%	8,2%		37,8%
Mobilitat personal ineludible (%)		15,0%	41,6%	56,3%		41,1%	13,3%	31,1%	45,0%		30,8%
Quota modal de la mobilitat activa (%)		39,1%	50,8%	64,8%		52,5%	42,4%	42,1%	59,4%		45,9%
Quota modal de la transport públic (%)		48,6%	35,2%	30,3%		36,1%	35,3%	22,3%	20,9%		24,4%
Quota modal del vehicle privat (%)		12,3%	14,0%	4,8%		11,4%	22,2%	35,5%	19,7%		29,7%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)		15,9%	10,0%	5,0%		9,0%	19,4%	24,5%	16,8%		21,3%
Durada mitjana declarada (minuts)		26,5	22,0	21,2		22,5	25,2	23,1	24,8		23,9
Autocontenció municipal (%)		83,0%	89,2%	95,0%		89,7%	79,7%	78,3%	88,5%		80,7%
Desplaçaments multimodals (%)		23,5%	14,4%	9,5%		14,6%	14,6%	9,4%	8,8%		10,2%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)		6,93	6,81	7,49		7,02	6,72	6,91	7,51		7,01
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)		80,0%	69,6%	59,1%		68,4%	80,4%	74,6%	77,1%		76,2%

Taula 19. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, grup d'edat i àmbit de residència. Residents a Barcelona. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Edat

Residents a la resta de l'STI	Dones					Homes				
	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Comparativa	Total	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	3,81	4,65	3,78		4,32	3,83	4,34	4,42		4,26
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	3,54	4,34	3,10		3,92	3,66	4,13	3,96		4,02
Població no mòbil (%)	7,1%	6,6%	17,9%		9,4%	4,2%	4,9%	10,4%		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	50,3%	31,9%	2,5%		29,0%	48,4%	44,6%	2,9%		37,4%
Mobilitat personal ineludible (%)	20,9%	48,8%	61,5%		47,1%	16,3%	36,1%	49,4%		35,4%
Quota modal de la mobilitat (%)	32,8%	41,7%	64,4%		44,6%	34,6%	33,6%	60,5%		38,8%
Quota modal de la transport públic (%)	29,5%	12,6%	11,2%		14,8%	22,9%	8,8%	7,4%		10,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	37,7%	45,7%	24,4%		40,5%	42,5%	57,6%	32,1%		50,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	39,0%	41,2%	24,5%		36,6%	43,2%	44,0%	31,2%		40,2%
Durada mitjana declarada (minuts)	25,0	18,8	20,3		20,0	24,0	21,9	23,4		22,5
Autocontenció municipal (%)	45,6%	60,2%	73,9%		60,6%	47,0%	48,0%	70,1%		52,0%
Desplaçaments multimodals (%)	17,8%	6,6%	4,3%		7,8%	13,0%	4,8%	3,1%		5,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,38	6,84	7,57		6,92	6,59	6,68	7,25		6,77
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	94,8%	91,6%	75,0%		88,2%	94,6%	93,4%	89,0%		92,8%

Taula 20. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, grup d'edat i àmbit de residència. Residents a la resta de l'STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Situació professional

Residents a Barcelona	Dones							Homes						
	Actiu ocupat/da	Actiu/va en atur	Jubilat/da o pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Comparativa	Total	Actiu ocupat/da	Actiu/va en atur	Jubilat/da o pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,28	4,20	4,02	4,00	3,79		4,17	4,13	4,51	4,11	-	3,85		4,13
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	4,14	3,72	3,39	3,43	3,63		3,84	3,97	3,97	3,76	-	3,58		3,89
Població no mòbil (%)	3,1%	-	15,7%	-	-		7,8%	3,9%	-	8,6%	-	-		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	43,3%	9,6%	2,4%	-	47,5%		29,3%	52,7%	12,4%	-	-	50,5%		37,9%
Mobilitat personal ineludible (%)	33,1%	55,4%	58,1%	64,3%	15,5%		41,1%	24,2%	50,7%	48,2%	-	11,0%		30,8%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	45,3%	58,4%	67,0%	73,3%	43,6%		52,5%	37,9%	62,9%	62,0%	-	48,8%		45,9%
Quota modal de la transport públic (%)	38,7%	34,4%	29,0%	20,7%	50,4%		36,1%	23,6%	23,3%	21,9%	-	43,1%		24,4%
Quota modal del vehicle privat (%)	16,0%	7,2%	4,0%	-	-		11,4%	38,6%	13,8%	16,1%	-	8,0%		29,7%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	13,2%	7,4%	4,1%	-	-		9,0%	27,9%	14,8%	16,2%	-	-		21,3%
Durada mitjana declarada (minuts)	23,4	22,8	20,9	17,9	21,4		22,5	23,3	22,5	25,0	.	27,6		23,9
Autocontenció municipal (%)	87,2%	90,4%	94,6%	88,3%	91,8%		89,7%	76,6%	81,1%	91,0%	-	83,0%		80,7%
Desplaçaments multimodals (%)	16,5%	12,3%	9,7%	-	25,2%		14,6%	10,3%	11,2%	8,8%	-	14,1%		10,2%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,80	7,02	7,39	7,08	7,22		7,02	6,81	6,89	7,48	-	7,15		7,01
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	72,3%	64,2%	57,9%	-	85,6%		68,4%	78,4%	59,4%	75,2%	-	78,0%		76,2%

Taula 21. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, situació professional i àmbit de residència. Residents a Barcelona. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Situació professional

Residents a la resta de l'STI	Dones						Homes							
	Actiu ocupat/da	Actiu/va en atur	Jubilat/da o pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Comparativa	Total	Actiu ocupat/da	Actiu/va en atur	Jubilat/da o pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,51	4,73	3,80	4,71	3,61		4,32	4,24	4,32	4,53	-	3,47		4,26
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	4,32	4,06	3,10	4,29	3,40		3,92	4,07	3,92	4,06	3,41	3,39		4,02
Població no mòbil (%)	4,2%	14,2%	18,5%	-	-		9,4%	4,0%	9,3%	10,5%	-	-		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	43,1%	8,0%	1,3%	-	52,6%		29,0%	52,7%	10,0%	0,7%	-	55,0%		37,4%
Mobilitat personal ineludible (%)	39,0%	65,2%	62,6%	67,3%	17,1%		47,1%	33,1%	55,4%	58,1%	64,3%	15,5%		41,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	35,5%	53,8%	63,7%	63,0%	36,2%		44,6%	28,6%	52,7%	61,6%	-	40,8%		38,8%
Quota modal de la transport públic (%)	15,1%	15,7%	10,6%	9,3%	34,8%		14,8%	9,8%	14,9%	7,5%	-	33,0%		10,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	49,4%	30,5%	25,8%	27,7%	29,0%		40,5%	61,6%	32,5%	30,9%	-	26,2%		50,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	45,9%	31,7%	25,7%	27,9%	36,5%		36,6%	49,7%	32,4%	31,0%	-	31,0%		40,2%
Durada mitjana declarada (minuts)	20,3	18,3	19,6	15,9	25,4		20,0	22,5	20,0	22,9	-	25,5		22,5
Autocontenció municipal (%)	54,1%	68,0%	74,3%	78,5%	48,2%		60,6%	43,6%	65,4%	71,0%	-	50,1%		52,0%
Desplaçaments multimodals (%)	8,8%	6,4%	3,9%	4,2%	20,4%		7,8%	5,7%	6,3%	3,3%	-	18,0%		5,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,65	7,07	7,45	7,19	6,59		6,92	6,64	6,76	7,12	-	6,69		6,77
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	93,1%	87,5%	77,3%	88,8%	94,3%		88,2%	94,8%	85,4%	89,1%	100,0%	95,3%		92,8%

Taula 22. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, situació professional i àmbit de residència. Residents a la resta de l'STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

2. Característiques del territori de residència

Habitants del municipi de residència (sense Barcelona)

Residents a la resta de l'STI	Dones						Homes					
	Menys de 5.000	Entre 5.000-20.000	Entre 20.000 i 50.000	Més de 50.000	Comparativa	Total	Menys de 5.000	Entre 5.000-20.000	Entre 20.000 i 50.000	Més de 50.000	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,32	4,35	4,35	4,29		4,32	4,33	4,44	4,35	4,13		4,26
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	3,96	3,98	3,96	3,86		3,92	4,01	4,19	4,09	3,90		4,02
Població no mòbil (%)	8,3%	8,4%	9,1%	10,1%		9,4%	7,5%	5,6%	5,9%	5,6%		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	28,0%	29,6%	29,6%	28,6%		29,0%	42%	37%	38%	36%		37%
Mobilitat personal ineludible (%)	47,7%	45,4%	48,0%	47,4%		47,1%	34,8%	36,4%	34,9%	35,1%		35,4%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	29,4%	34,3%	49,6%	49,6%		44,6%	22,7%	33,4%	41,7%	42,9%		38,8%
Quota modal de la transport públic (%)	6,4%	9,9%	12,4%	19,7%		14,8%	5,7%	6,7%	9,1%	14,7%		10,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	64,3%	55,9%	37,9%	30,7%		40,5%	71,6%	59,9%	49,1%	42,4%		50,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	60,8%	52,0%	33,4%	27,0%		36,6%	64,7%	51,0%	37,8%	32,0%		40,2%
Ús del transport privat en els desplaçaments per feina (%)	78,4%	69,5%	54,7%	44,7%		55,1%	87,8%	79,7%	73,4%	67,4%		73,5%
Durada mitjana declarada (minuts)	19,43	20,02	19,63	20,17		19,96	22,3	22,2	22,4	22,8		22,5
Autocontenció municipal (%)	38,3%	49,6%	63,2%	68,1%		60,6%	36,6%	44,1%	53,9%	57,8%		52,0%
Desplaçaments multimodals (%)	5,2%	7,1%	7,8%	8,6%		7,8%	5,5%	4,9%	5,6%	6,4%		5,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,65	6,44	6,87	7,13		6,92	6,34	6,69	6,54	6,92		6,77
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	96,3%	93,7%	88,3%	84,3%		88,2%	99,1%	96,1%	92,7%	90,1%		92,8%

Taula 23. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, nombre d'habitants del municipi de residència. Residents a la resta de l'STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018 i Idescat.

Índex d'accessibilitat al transport públic

Residents als municipis pertanyents a l'AMB	Dones					Homes				
	Sense/molt baix	Mitjà	Alt/molt alt	Comparativa	Total	Sense/molt baix	Mitjà	Alt/molt alt	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,33	4,17	4,15		4,17	4,18	4,10	4,09		4,10
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	3,89	3,76	3,79		3,79	3,96	3,87	3,87		3,88
Població no mòbil (%)	10,0%	9,8%	8,6%		9,1%	5,2%	5,6%	5,5%		5,5%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	31,4%	29,0%	30,3%		30,0%	37,8%	36,2%	37,2%		36,9%
Mobilitat personal ineludible (%)	45,5%	45,9%	42,0%		43,6%	36,3%	34,1%	32,1%		33,3%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	31,4%	50,0%	52,9%		49,9%	28,8%	43,5%	46,4%		43,6%
Quota modal de la transport públic (%)	15,8%	24,0%	35,6%		29,9%	8,8%	16,8%	24,2%		20,1%
Quota modal del vehicle privat (%)	52,8%	26,0%	11,6%		20,2%	62,4%	39,7%	29,4%		36,4%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	49,7%	21,3%	8,8%		16,8%	54,1%	29,0%	20,8%		27,1%
Ús del transport privat en els desplaçaments per feina (%)	66,9%	41,1%	20,9%		32,0%	83,0%	64,1%	49,3%		58,1%
Durada mitjana declarada (minuts)	22,8	23,7	23,3		23,4	22,8	23,7	23,3		23,4
Autocontenció municipal (%)	49,9%	64,9%	83,6%		74,2%	42,7%	57,6%	74,8%		65,5%
Desplaçaments multimodals (%)	8,5%	11,2%	13,7%		12,4%	7,0%	7,5%	9,9%		8,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,73	7,07	7,14		7,09	6,51	7,02	7,08		7,02
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	91,6%	80,9%	70,2%		75,8%	96,7%	87,6%	76,9%		82,6%

Taula 24. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, Índex d'accessibilitat al transport públic i àmbit de residència. Residents als municipis de l'AMB. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018 i Servei de redacció del PDU (AMB).

3. Nivell d'estudis i renda

Residents a Barcelona	Dones						Homes					
	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris	Comparativa	Total	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	-	4,02	4,11	4,31		4,17	-	4,00	4,17	4,17		4,13
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	2,57	3,53	3,75	4,12		3,84	-	3,58	3,99	3,95		3,89
Població no mòbil (%)	-	12,3%	8,9%	4,2%		7,8%	-	10,5%	4,2%	5,1%		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	-	16,0%	29,6%	35,8%		29,3%	-	32,2%	36,9%	41,2%		37,8%
Mobilitat personal ineludible (%)	51,8%	48,5%	41,4%	37,3%		41,1%	-	32,2%	30,0%	30,6%		30,8%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	64,0%	63,4%	51,0%	48,0%		52,5%	71,2%	56,5%	43,4%	42,6%		45,9%
Quota modal de la transport públic (%)	22,8%	32,0%	40,0%	36,2%		36,1%	27,0%	22,7%	25,4%	24,5%		24,4%
Quota modal del vehicle privat (%)	-	4,6%	9,0%	15,9%		11,4%	-	20,8%	31,2%	32,9%		29,7%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	-	3,9%	7,0%	12,9%		9,0%	-	11,0%	24,1%	24,6%		21,3%
Durada mitjana declarada (minuts)	26,9	19,6	22,4	23,7		22,5	21,0	21,3	25,0	24,1		23,9
Autocontenció municipal (%)	-	95,4%	90,3%	86,6%		89,7%	-	87,4%	77,4%	80,1%		80,7%
Desplaçaments multimodals (%)	-	11,2%	15,0%	15,9%		14,6%	-	8,4%	10,4%	10,6%		10,2%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	8,25	7,52	6,99	6,73		7,02	8,1	7,3	7,2	6,8		7,01
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	-	61,6%	68,6%	72,9%		68,4%	-	66,2%	79,5%	79,3%		76,2%

Taula 25. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, nivell d'estudis i àmbit de residència. Residents a Barcelona. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Residents a la resta de l'STI	Nivell d'estudis											
	Dones				Homes							
	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris	Comparativa	Total	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	3,59	3,96	4,32	4,74		4,32	3,71	4,28	4,21	4,37		4,26
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	2,76	3,49	3,89	4,54		3,92	3,30	4,00	3,96	4,18		4,02
Població no mòbil (%)	23,2%	11,8%	9,8%	4,3%		9,4%	-	6,46%	5,91%	4,42%		5,80%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	-	20,3%	32,6%	34,7%		29,0%	16,9%	30,8%	40,2%	41,9%		37,4%
Mobilitat personal ineludible (%)	55,4%	52,7%	45,3%	43,7%		47,1%	43,3%	38,8%	34,6%	32,5%		35,4%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	76,4%	52,4%	41,4%	38,8%		44,6%	58,9%	46,6%	36,1%	33,0%		38,8%
Quota modal de la transport públic (%)	12,0%	14,8%	18,6%	12,0%		14,8%	10,3%	8,2%	13,6%	10,4%		10,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	11,6%	32,8%	39,9%	49,2%		40,5%	30,8%	45,2%	50,3%	56,6%		50,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	12,1%	30,4%	37,5%	44,5%		36,6%	23,7%	34,8%	40,7%	47,6%		40,2%
Durada mitjana declarada (minuts)	19,9	18,8	21,0	20,0		20,0	24,6	20,5	23,1	23,8		22,5
Autocontenció municipal (%)	85,4%	69,1%	56,5%	55,6%		60,6%	68,9%	60,2%	49,9%	45,4%		52,0%
Desplaçaments multimodals (%)	-	5,7%	9,8%	8,1%		7,8%	-	3,6%	7,2%	6,5%		5,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	7,53	7,29	6,83	6,58		6,9	7,71	6,99	6,81	6,45		6,77
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	65,2%	82,9%	90,1%	94,8%		88,2%	77,2%	91,6%	91,8%	96,5%		92,8%

Taula 26. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, nivell d'estudis i àmbit de residència. Residents a la resta de STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Renda mitjana per persona de l'àmbit de residència

Residents a Barcelona	Dones					Homes				
	Menys de 12.600€	12.600€ - 20.000€	Més de 20.000€	Comparativa	Total	Menys de 12.600€	12.600€ - 20.000€	Més de 20.000€	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,06	4,19	4,25		4,17	3,82	4,14	4,74		4,13
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	3,63	3,89	4,00		3,84	3,54	3,94	4,36		3,89
Població no mòbil (%)	10,6%	7,2%	5,7%		7,8%	7,2%	4,7%	7,9%		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	26,4%	30,3%	29,3%		29,3%	39,1%	36,2%	42,6%		37,8%
Mobilitat personal ineludible (%)	43,0%	40,3%	42,0%		41,1%	29,6%	31,8%	28,4%		30,8%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	57,0%	52,8%	42,6%		52,5%	43,4%	48,2%	40,2%		45,9%
Quota modal de la transport públic (%)	32,8%	36,2%	41,6%		36,1%	29,2%	23,8%	19,3%		24,4%
Quota modal del vehicle privat (%)	10,2%	11,1%	15,8%		11,4%	27,4%	28,0%	40,5%		29,7%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	7,9%	8,4%	13,8%		9,0%	18,8%	20,0%	31,7%		21,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments per feina (%)	18,6%	19,9%	27,8%		20,5%	45,9%	47,6%	58,4%		48,9%
Durada mitjana declarada (minuts)	21,8	22,8	22,0		22,5	26,1	23,2	23,3		23,9
Autocontenció municipal (%)	90,8%	90,9%	91,7%		91,0%	80,3%	83,7%	82,4%		82,7%
Desplaçaments multimodals (%)	14,2%	14,2%	17,3%		14,6%	10,4%	10,3%	9,7%		10,2%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,96	7,03	7,07		7,02	7,25	6,97	6,71		7,01
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	59,9%	68,8%	83,2%		68,4%	0,68	0,78	0,83		76,2%

Taula 27. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, renda mitjana per persona i àmbit de residència. Residents a Barcelona. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018 i INE 2016.

Renda mitjana per persona de l'àmbit de residència

Residents a la resta de l'STI	Dones					Homes				
	Menys de 12.600€	12.600€ - 20.000€	Més de 20.000€	Comparativa	Total	Menys de 12.600€	12.600€ - 20.000€	Més de 20.000€	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,20	4,48	4,53		4,32	4,19	4,38	4,22		4,26
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	3,80	4,08	4,10		3,92	3,91	4,18	4,03		4,02
Població no mòbil (%)	9,6%	9,0%	9,4%		9,4%	6,7%	4,6%	4,7%		5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	28,9%	28,9%	33,9%		29,0%	36,8%	38,3%	35,7%		37,4%
Mobilitat personal ineludible (%)	46,7%	48,4%	36,6%		47,1%	36,4%	33,8%	37,9%		35,4%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	46,1%	43,4%	34,8%		44,6%	40,1%	37,7%	28,9%		38,8%
Quota modal de la transport públic (%)	16,2%	13,1%	14,4%		14,8%	11,1%	10,3%	13,2%		10,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	37,7%	43,5%	50,8%		40,5%	48,8%	52,0%	57,9%		50,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	33,5%	39,8%	50,6%		36,6%	38,6%	41,8%	48,9%		40,2%
Ús del transport privat en els desplaçaments per feina (%)	53,5%	57,3%	53,8%		55,1%	72,5%	74,8%	75,8%		73,5%
Durada mitjana declarada (minuts)	20,2	19,5	21,0		20,0	22,3	22,9	23,1		22,5
Autocontenció municipal (%)	65,8%	63,7%	64,4%		64,9%	57,5%	56,2%	51,3%		56,8%
Desplaçaments multimodals (%)	7,8%	7,8%	7,3%		7,8%	5,1%	6,6%	7,9%		5,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	7,05	6,72	6,88		6,92	6,77	6,76	6,81		6,77
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	85,6%	91,5%	93,7%		88,2%	90,7%	95,6%	95,9%		92,8%

Taula 28. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, renda mitjana per persona i àmbit de residència. Residents a la resta de l'STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018 i INE 2016.

4. Discapacitat

Discapacitat reconeguda

Residents a Barcelona	Dones			Homes		
	Amb discapacitat	Sense discapacitat	Total	Amb discapacitat	Sense discapacitat	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	4,01	4,19	4,17	4,15	4,13	4,13
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	3,32	3,91	3,85	3,75	3,90	3,89
Població no mòbil (%)	17,3%	6,7%	7,9%	9,7%	5,4%	5,8%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	7,6%	31,7%	29,4%	20,4%	39,6%	37,8%
Mobilitat personal ineludible (%)	55,9%	39,5%	41,1%	42,9%	29,7%	30,9%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	59,9%	51,6%	52,4%	56,4%	44,7%	45,8%
Quota modal de la transport públic (%)	31,5%	36,6%	36,1%	28,6%	24,0%	24,4%
Quota modal del vehicle privat (%)	8,6%	11,8%	11,5%	15,0%	31,3%	29,8%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	7,2%	9,2%	9,0%	9,9%	22,9%	21,4%
Ús del transport privat en els desplaçaments per feina (%)	-	20,2%	20,5%	39,1%	49,4%	48,9%
Durada mitjana declarada (minuts)	24,3	22,3	22,5	26,2	23,6	23,9
Autocontenció municipal (%)	90,3%	89,6%	89,7%	86,9%	80,1%	80,7%
Desplaçaments multimodals (%)	12,1%	14,9%	14,6%	10,4%	10,1%	10,1%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,81	7,04	7,02	7,30	6,98	7,01
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	57,1%	69,9%	68,5%	70,4%	76,9%	76,3%

Taula 29. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, discapacitat reconeguda i àmbit de residència. Residents a Barcelona. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Discapacitat reconeguda

Residents a la resta de l'STI	Dones			Homes		
	Amb discapacitat	Sense discapacitat	Total	Amb discapacitat	Sense discapacitat	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depsl./dia)	3,57	4,39	4,32	4,14	4,28	4,27
Desplaçaments/dia de tots els individus (despl./dia)	2,89	4,03	3,92	3,70	4,05	4,02
Població no mòbil (%)	19,2%	8,3%	9,3%	10,7%	5,2%	5,7%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	10,5%	30,4%	29,0%	14,5%	39,4%	37,4%
Mobilitat personal ineludible (%)	57,5%	46,3%	47,1%	49,7%	34,1%	35,4%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	51,3%	44,2%	44,7%	49,7%	37,9%	38,8%
Quota modal de la transport públic (%)	14,7%	14,8%	14,8%	12,0%	10,7%	10,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	34,0%	41,0%	40,6%	38,4%	51,4%	50,3%
Ús del transport privat en els desplaçaments personals (%)	32,5%	37,0%	36,6%	33,5%	41,0%	40,2%
Ús del transport privat en els desplaçaments per feina (%)	44,6%	55,5%	55,2%	70,9%	73,6%	73,5%
Durada mitjana declarada (minuts)	19,6	20,0	19,9	20,89	22,70	22,56
Autocontenció municipal (%)	69,5%	60,0%	60,6%	64,7%	50,9%	52,0%
Desplaçaments multimodals (%)	5,5%	7,9%	7,8%	4,2%	5,9%	5,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	7,02	6,91	6,92	6,90	6,76	6,77
Disponibilitat de cotxe a la llar (%)	77,4%	89,4%	88,3%	85,6%	93,5%	92,8%

Taula 30. Indicadors bàsics de mobilitat segons sexe, discapacitat reconeguda i àmbit de residència. Residents a la resta de l'STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

