

# MOBILITAT I GÈNERE A LA CIUTAT DE BARCELONA

Síntesi de resultats l'anàlisi des de la perspectiva de gènere de  
l'“Enquesta de mobilitat en dia feiner (2013)”

**CIRD**

**Abril 2015**

## ÍNDEX

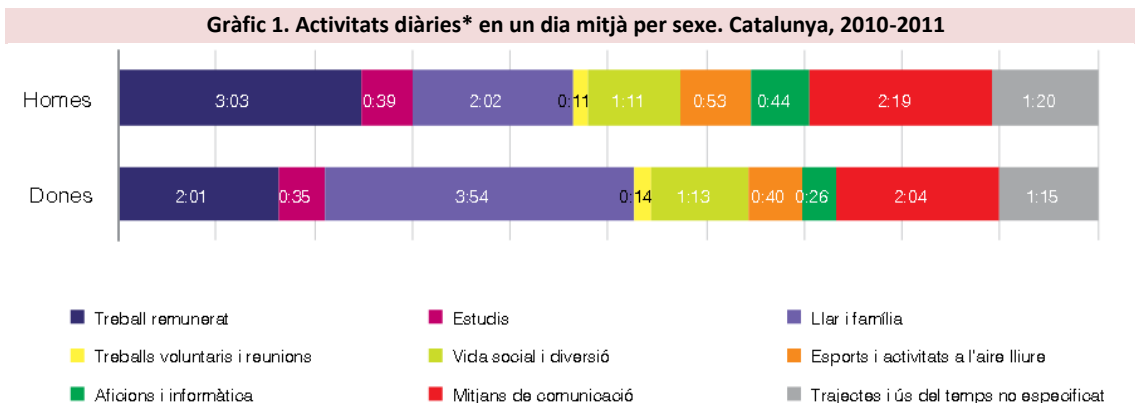
<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>3</b>
<b>2. METODOLOGIA .....</b>	<b>6</b>
<b>3. ANÀLISI DE L'EMEF 2013 AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE .....</b>	<b>7</b>
A. LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA.....	7
I. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents .....	7
II. Motiu del desplaçament .....	9
III. Mode de transport .....	11
IV. El temps de la mobilitat.....	15
V. Dinàmiques territorials.....	17
B. ÚS SUBJECTIU DELS MODES DE TRANSPORT .....	19
I. Motius per utilitzar el transport públic .....	19
II. Motius per utilitzar el transport privat .....	21
III. Percepció d'inseguretat dels modes de transport .....	22
IV. Avaluació de les polítiques de mobilitat .....	23
<b>4. PROPOSTES DE MILLORA .....</b>	<b>27</b>

## 1. INTRODUCCIÓ

És important adoptar una perspectiva de gènere en l'anàlisi de la mobilitat perquè existeix una mobilitat diferencial per raó de gènere. Tal i com explica Pilar Carrasquer, membre del Centre d'Estudis Sociològics sobre la Vida Quotidiana i el Treball (QUIT), *“és important analitzar la mobilitat en clau de gènere perquè la vida quotidiana és diferent en clau de gènere”*. La mobilitat té a veure amb el que fem a la nostra vida diària i, alhora, està fortament influenciada per l'etapa del cicle vital de les persones.

En aquest sentit, les enquestes d'usos del temps mostren com les activitats que fan homes i dones en el dia a dia són diferents. I d'aquí que l'impacte en la mobilitat sigui molt rellevant en clau de gènere. Carrasquer (2014) explica com *“la vida quotidiana en masculí és una vida quotidiana que està fonamentalment lligada a l'activitat laboral. I subsidiàriament a altres activitats. [...] En canvi, a les nostres societats, aquesta vida quotidiana en femení, i per tant la mobilitat o les demandes o les necessitats o les exigències de mobilitat en femení passen per un conjunt d'activitats que s'han de poder lligar al llarg del dia”*. Aquestes obligacions provenen sovint de les responsabilitats derivades de les tasques domèstiques i de cura de la família. El gruix d'aquest treball el desenvolupen les dones (no de manera exclusiva, però si en una mesura molt més important que els homes). Així ho explica Carrasquer: *“aquests dos tipus d'activitat [productiu, i familiar i de cures] que són obligades per les persones adultes, són les que marquen principalment les diferències en mobilitat en clau de gènere al conjunt de societats”*.

Les dades demostren aquestes diferències entre homes i dones pel que fa a les responsabilitats derivades de les tasques domèstiques:



\*S'ha extret el temps de cures personals

Font: "Enquesta de l'ús del temps. Principals resultats". Institut d'Estadística de Catalunya, Generalitat de Catalunya. 2012

S'observa com mentre les dones dediquen 3:54 hores al dia en tasques de llar i família, els homes hi dediquen 2:02 hores. I si sumem temps de treball remunerat més temps de treball a la llar i família, trobem que els homes treballen un total de 5:05 hores al dia de mitjana, i les

dones 5:55 hores. Això implica que les dones treballen, diàriament (sumant treball remunerat i treball domèstic) 50 minuts més que els homes cada dia.

Així doncs, la mobilitat de les dones està fortament condicionada pels diferents rols que desenvolupen a la societat. En la majoria de les llars són elles les que s'ocupen del treball reproductiu. Es tracta de tasques molt diverses, com la neteja de l'habitatge, la preparació del menjar, el proveïment de productes de consum per a la llar i la cura de persones dependents. Parts importants d'aquestes tasques es realitzen fora de la llar i impliquen nombrosos desplaçaments que han d'ajustar-se a horaris establerts pels comerços i els serveis públics i privats. Les dones que, a més d'ocupar-se de la llar, tenen un treball remunerat presenten pautes de mobilitat encara més complexes. Els compromisos laborals es tradueixen en més desplaçaments i en majors esforços per tal de conciliar les diferents responsabilitats familiars i laborals.

L'anàlisi de la mobilitat, tradicionalment, ha entès que totes aquestes tasques derivades de les responsabilitats familiars i de cura no eren obligades. S'ha considerat que els desplaçaments obligats només derivaven d'anar a treballar de manera remunerada o d'anar a estudiar. Però cal entendre que **la mobilitat per qüestions familiars és també obligada**, i és necessària per tal de realitzar activitats quotidianes imprescindibles tant pròpies com del nucli familiar. Sense l'acompliment d'aquestes obligacions, el funcionament quotidià de la societat i la vida de les persones no seria possible. Tal i com explica Miralles (2010), durant anys, s'ha entès que la mobilitat obligada era la que *“calia efectuar de manera regular, constant i forçada per la necessitat de treballar o estudiar. Atès el missatge subliminal però contundent que només eren aquestes raons, lligades al món laboral i per tant masculí, les que realment generaven els motius per desplaçar-se, i a partir d'aquesta suposició sexista, esbiaixada i equivocada, s'ha planificat bona part de l'oferta de transport a la ciutat. La resta de motius, com ara anar a comprar, acompanyar la mainada a l'escola o fins i tot anar a la consulta mèdica, i només per citar-ne alguns, es consideraven menys obligatoris, i alhora menys importants, perquè en l'imaginari del personal tècnic no estaven associats a les activitats de la seva vida quotidiana, més enllà del món laboral. Per ells el món familiar o el de tenir cura dels altres senzillament no existia o bé es considerava opcional i secundari”<sup>1</sup>.*

Tots aquests factors porten a la necessitat d'estudiar la mobilitat des d'una perspectiva de gènere; és a dir, contemplant els diferents patrons de mobilitat de les dones en relació a la dels homes.

- ***La mobilitat s'ha planificat de forma homogènia per a tota la ciutadania des de paràmetres androcèntrics. És a dir, la planificació s'ha fet des de les vivències i necessitats dels homes i, per tant, deixant fora els requeriments i es experiències de les dones.***
- ***L'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere permet visualitzar les diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones.***

Carme Miralles (2010) exposa aquest androcentrisme en els estudis de la mobilitat i de la vida quotidiana de les persones: *“des de fa alguns anys, s’està investigant la mobilitat des d’una perspectiva de gènere o, dit d’una altra manera, els models de mobilitat de les dones enfront dels models de mobilitat dels homes, que, fins fa ben poc, es consideraven els hegemònics i eren els que marcaven les pautes de les polítiques públiques dedicades a la mobilitat i al transport”*.<sup>2</sup> En aquest sentit, **les polítiques de mobilitat no són neutres, i per tant, no afavoreixen de la mateixa manera o responen les necessitats de tots els grups poblacionals: “des d’aquesta perspectiva, l’anàlisi de la mobilitat des d’una visió de gènere adquireix tot el seu sentit i profunditat, ja que permet parlar d’un grup de persones que es mouen amb unes característiques que configuren els seus models de mobilitat. Alhora, permet allunyar-se de la tendència, encara avui massa estesa, de reduir els desplaçaments als mitjans de transport mecànics i a les infraestructures que li donen suport. Però alhora, i paral·lelament, **analitzar els desplaçaments de les dones va molt més enllà d’aprofundir en aspectes substancials de la demanda, ja que elles, a més de ser més de la meitat de la població mòbil, mostren uns models de mobilitat que deriven del seu paper en la societat patriarcal**”<sup>3</sup>.**

Aquests patrons diferencials de mobilitat entre homes i dones, juntament amb la invisibilització tradicional de les dones en l’anàlisi de la mobilitat, porten a la necessitat de fer una anàlisi de la mobilitat amb perspectiva de gènere que serveixi de base per l’elaboració de polítiques públiques en matèria de mobilitat. Aquestes han de tenir en compte les necessitats i els condicionants de totes les persones residents a Barcelona (dones i homes), per tal de poder aplicar polítiques específiques que corregeixin les desigualtats en l’accés i en l’ús dels mitjans de transport a la ciutat.

---

<sup>2</sup> Miralles, Carme. “Dones, mobilitat, temps i ciutats”, Quaderns de l’Institut Català de les Dones. Generalitat de Catalunya. Barcelona, 2010. Pàg. 11.

<sup>3</sup> Miralles, Carme (2010). Op. Cit. Pàg. 14-15.

## 2. METODOLOGIA

Per realitzar l'anàlisi qualitativa que permeti aportar la perspectiva de gènere a l'EMEF (2013) s'han emprat les següents tècniques d'investigació qualitativa:

1. **Anàlisi de documentació i dades secundàries** des de dues vessants:
  - a. Anàlisi de dades no derivades directament de l'EMEF 2013 que estan relacionades amb la mobilitat: dades de la Direcció General de Tràfic, del Servei Català de Trànsit, de l'Agència de Salut Pública de Barcelona, etc.
  - b. Material disponible en relació a la mobilitat i el gènere: estudis, articles, memòries, etc.
2. **Entrevista a una persona experta:** realització d'una entrevista semiestructurada a Pilar Carrasquer, Professora de Sociologia de la Universitat Autònoma de Barcelona, membre del Centre d'Estudis Sociològics sobre la Vida Quotidiana i el Treball (QUIT) i persona experta en mobilitat, vida quotidiana i gènere. Ha permès complementar les dades de l'EMEF 2013 a través d'explicacions que s'han donat des de l'acadèmia i els diferents àmbits de recerca.
3. **Grup de discussió:** execució d'un debat col·lectiu amb 7 dones<sup>4</sup> provinents dels Punts d'Informació i Atenció a Dones (PIAD) de diferents perfils sociodemogràfics de Barcelona per tal d'analitzar les seves opinions, actituds i hàbits respecte a la mobilitat quotidiana. En el grup de discussió també s'ha fet una aproximació a les diferències entre homes i dones respecte aquest tema.

La mostra ha tingut en compte diverses variables sociodemogràfiques, per tal de garantir la pluralitat de perfils i realitats: districte, edat, situació laboral, procedència i responsabilitats familiars.
4. **Qüestionaris:** realització de qüestionaris entorn a la mobilitat per part de dones i homes de Barcelona. L'objectiu d'aquesta metodologia ha estat cercar explicacions a les pautes de mobilitat diferencial per raó de gènere detectades en les dades de l'EMEF 2013. Han respost el qüestionari 22 persones (13 dones i 9 homes) dels diferents districtes, emprant les mateixes variables de segmentació per la selecció de mostra que en els grups de discussió. Les persones participants han omplert una fitxa durant un dia laborable entorn a tots els trajectes realitzats al llarg del dia. De les preguntes obertes del qüestionari, se n'ha extret informació sobre usos i percepcions que aprofundeixen l'anàlisi qualitativa de l'estudi.

---

<sup>4</sup> Les dones participants han estat: Pilar Abadías, Rosa Maria Marco, Marta Farriol, Sílvia Vázquez Iglesias, Rebeca Gonzalo Moral, Cinta Llatse Clavet, Raquel M.

### 3. ANÀLISI DE L'EMEF 2013 AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

#### A. LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

##### I. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

Homes i dones tenen un nombre semblant de desplaçaments de mitjana: ells realitzen 3,7 desplaçaments/dia de mitjana, i elles 3,8. Tal i com també mostra l'enquesta, però, **del total de desplaçaments realitzats, el 43,9% els han realitzat homes, i el 56,1% dones.**

Taula 1. N° de desplaçaments	
Homes	3,7 desplaçaments/dia
Dones	3,8 desplaçaments/dia

Font: EMEF 2013, pàg. 30

Taula 2. Perfils de mobilitat					
	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Homes	623.276	44,4%	2.319.327	43,9%	3,7
Dones	781.892	55,6%	2.962.168	56,1%	3,8
<b>Total</b>	<b>1.405.168</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.281.496</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,8</b>

Font: EMEF 2013, pàg. 30

Això pot tenir a veure amb el fet que hi ha més dones que homes vivint a Barcelona i, per tant, proporcionalment és normal que realitzin més desplaçaments<sup>5</sup>. Però també pot tenir a veure amb el que explica Carrasquer (2014), quan exposa que **les dones realitzen més trajectes que estan lligats a feines obligades no laborals** (és a dir, a tasques familiars, domèstiques i de cura).

La mobilitat també varia en funció del recorregut. A l'EMEF (2013) s'analitza en funció dels 3 següents tipus de recorregut:

- **Desplaçaments interns:** origen i destinació a la ciutat de Barcelona.
- **Desplaçaments de connexió:** origen Barcelona i destinació fora d'aquest àmbit, i viceversa.
- **Desplaçaments externs:** realitzats per residents a Barcelona amb origen i destinació fora de la ciutat.

L'EMEF (2013) exposa que *"la distribució entre homes i dones d'aquests desplaçaments [en dia feiner] mostra com les dones fan una major proporció de desplaçaments interns [dins la*

Taula 3. Mitjana de desplaçaments			
	Mitjana desplaçaments/dia		
	Homes	Dones	Total
Interns	3,28	3,48	3,39
Connexió	0,32	0,30	0,34

Font: EMEF 2013, pàg. 32

<sup>5</sup> Concretament, la població barcelonina està integrada per un 52% de dones i un 48% homes segons dades del Padró Municipal d'Habitants de l'Ajuntament de Barcelona (2012).

*ciutat de Barcelona], situació inversa en el cas dels fluxos externs. En la mobilitat de connexió es dona cert equilibri entre homes i dones”<sup>6</sup>.*

Aquesta qüestió està molt lligada, tal i com s’ha exposat a la introducció, amb la divisió sexual del treball<sup>7</sup>, arrel de la qual les dones assumeixen pràcticament en solitari les tasques familiars i de la llar. Això implica que normalment tendeixin a buscar una feina en el mercat laboral que estigui a prop de casa, ja que això els permet poder compatibilitzar millor l’esfera productiva (és a dir, el mercat de treball formal i remunerat) amb la reproductiva (és a dir, el treball no remunerat de cures i familiar realitzat a la llar).

D’aquesta manera, els homes dediquen més temps a una mobilitat de llarga durada, més llunyana, més fixa i més pautaada. En paraules de Carrasquer, la mobilitat en masculí d’una persona adulta es caracteritza per *“trajectes més llargs, que ocupen més temps, però són menys trajectes”*. Per contra, **en femení els trajectes són més curts**. Tal i com diu Carrasquer, els trajectes de les dones *“són trajectes més curts, pautaats per l’activitat laboral, però amb més trajectes afegits, i per tant més freqüència d’ús (sobretot de transport públic) per afrontar aquestes altres activitats quotidianes lligades a la cura i al treball domèstic: anar a comprar, anar a portar la canalla al col·legi, anar a fer recados, gestions lligades al treball domèstic, portar la nena al metge, anar a veure als pares o les mares...”*. Les dones realitzen més trajectes, amb més freqüència, i de més proximitat.

És per això que, **des de la perspectiva de gènere, és molt important incorporar la proximitat en els serveis públics de transport**. Tal i com exposa Carrasquer: *“històricament el transport públic es concep per poder portar les persones al lloc de treball. No es pensa per anar a passeig. Es pensa per traslladar a la gent on ha d’anar a fer l’activitat laboral. La vida de les ciutats està organitzada així. Fins i tot el transport per carretera. Si mirem el que comunica [... és] per donar sortida a necessitats o exigències productives. Per tant el transport públic també és fonamentalment això”*.

Tal i com exposa, només cal mirar com els períodes de més freqüència de pas es donen per respondre a les necessitats productives del mercat de treball i que aquests horaris estan al centre de la lògica dels horaris del transport públic. L’autora afegeix que **“enfront d’aquesta mobilitat de llarg recorregut que connecta la llar amb el lloc de treball (amb uns horaris, amb unes freqüències que tenen a veure amb la dinàmica de l’activitat productiva estàndard), hi ha altres necessitats de treball també, és a dir, que són obligades, i que no segueixen aquesta lògica i aquesta dinàmica. Que és anar relativament a prop a comprar, que és anar relativament a prop a l’ambulatori, que és anar relativament a prop al col·legi, que és anar relativament a prop a l’ajuntament o a l’ajuntament de barri a fer unes gestions. I justament**

<sup>6</sup> EMEF 2013. l’Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l’Ajuntament de Barcelona i l’Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Barcelona, pàg. 32.

<sup>7</sup> “Repartiment social de tasques en funció del sexe, segons el qual històricament s’assigna a les dones el treball reproductiu i als homes el treball productiu”, Recull de termes Dones i treball, Direcció General d’Igualtat d’Oportunitats en el Treball. Departament d’Ocupació i Empresa de la Generalitat de Catalunya. Barcelona, 2008. Pàg. 20.



*aquesta proximitat en clau de gènere és la que queda d'alguna manera en un segon pla en el disseny de la mobilitat de les grans ciutats o mitjanes ciutats europees”.*

## II. Motiu del desplaçament

Si es parteix de la classificació dels motius de desplaçaments proposats en l'apartat “Àmbits d'anàlisi”<sup>8</sup> (ocupacionals, personals, familiars i socials), **les dones es desplacen majoritàriament per motius familiars**, tal i com s'observa a la taula 4. Així, les “compres” i “acompanyar persones” representen el 21,4% del total dels seus desplaçaments. En cas dels homes, aquestes categories representen només el 14%. També s'hauria de contemplar si les variables “Metge/Hospital”, “Visita amistats/familiars”, “Gestions personals” i “Passeig” representen desplaçaments estrictament personals (orientats a l'individu que les exerceix, i per tant amb finalitats i beneficis individuals) o tenen a veure amb responsabilitats familiars o de conciliació (amb finalitats orientades a altres individus, principalment membres de la família).

Aquestes dades es reforcen amb les dades de les Enquestes d'Usos del Temps<sup>9</sup>, que mostren el que ja s'ha comentat anteriorment: malgrat els homes cada cop participen i es responsabilitzen més de les tasques de la llar, a dia d'avui encara ho fan en unes proporcions molt inferiors de les dones. Per tant, elles segueixen sent les principals responsables de l'organització de les tasques domèstiques i familiars, i això té una forta repercussió en els seus usos del temps i en les seves pautes de mobilitat (tal i com s'ha vist a les dades de la introducció).

Pel que fa a la categoria concreta de “visita amic/familiar” cal tenir en compte que, generalment, la visita a amistats es relaciona amb temps personal i d'oci, mentre que la visita a familiars sol tenir finalitats de conciliació i de responsabilitats domèstiques. L'Informe de Condicions de Vida de les Dones de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2013) ha exposat que les dones visiten amb més freqüència a familiars que viuen fora de la llar que els homes, i en canvi, són els homes els qui visiten amb major proporció a amistats.

A la taula 4 es pot observar com **el segon motiu principal pel qual les dones es desplacen és l'ocupacional (15,1%)**. No obstant, tal com demostra l'EMEF, els homes tenen una major proporció en aquesta categoria amb un 19,5%. Així mateix, si s'analitzen exclusivament els desplaçaments laborals, la diferència també és significativa: representen un 15,1% dels desplaçaments dels homes i un 11,2% de les dones.

<sup>8</sup> Ampliant els motius de desplaçament originalment plantejats a l'EMEF 2013 (desplaçaments personals o ocupacionals).

<sup>9</sup> <http://www.idescat.cat/cat/societat/qualitat/eut.html>

**Taula 4. Motius de desplaçament**

Motiu de desplaçament	Homes		Dones		Total	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Treball	351.220	15,1%	332.441	11,2%	683.661	12,9%
Estudis	101.478	4,4%	102.128	3,4%	203.606	3,9%
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>452.698</b>	<b>19,5%</b>	<b>434.569</b>	<b>14,7%</b>	<b>887.267</b>	<b>16,8%</b>
Compres	196.101	8,5%	373.676	12,6%	569.777	10,8%
Metge/Hospital	31.106	1,3%	75.319	2,5%	106.426	2,0%
Visita amic/familiar	93.255	4,0%	98.573	3,3%	191.828	3,6%
Acompanyar persones	127.666	5,5%	260.359	8,8%	388.024	7,3%
Gestions personals	103.477	4,5%	145.594	4,9%	249.070	4,7%
Oci/diversió/àpats/esport	188.020	8,1%	180.744	6,1%	368.764	7,0%
Passeig	113.241	4,9%	97.145	3,3%	210.386	4,0%
<b>Mobilitat personal</b>	<b>852.866</b>	<b>36,8%</b>	<b>1.231.409</b>	<b>41,6%</b>	<b>2.084.275</b>	<b>39,5%</b>
Tornada a casa ocupacional	342.789	14,8%	317.205	10,7%	659.995	12,5%
Tornada a casa personal	670.975	28,9%	978.984	33,0%	1.649.959	31,2%
<b>Tornada a casa</b>	<b>1.013.764</b>	<b>43,7%</b>	<b>1.296.190</b>	<b>43,8%</b>	<b>2.309.954</b>	<b>43,7%</b>
<b>Total</b>	<b>2.319.327</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.962.168</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.281.496</b>	<b>100,0%</b>

Font: EMEF, 2013. Pàg. 34

Els resultats del grup de discussió coincideixen amb l'EMEF: les dones realitzen principalment desplaçaments per motius familiars seguits dels laborals. Dintre de les causes de desplaçaments familiars, ressalten les tasques de cura i acompanyament a persones dependents. Pel que fa als resultats dels qüestionaris, aquests també posen de manifest que les dones es desplacen, quasi exclusivament, per causes laborals i familiars (principalment, compres per a la llar i acompanyar criatures). En el cas dels homes, el motiu principal de desplaçament, després del laboral, és el personal, ressaltant esports i oci/diversió. Així mateix, cap dels homes que han omplert el qüestionari detallant els seus trajectes al llarg d'un dia feiner ha senyalat motius relacionats amb les responsabilitats domèstiques.

Les úniques dones dels grups de discussió que no manifesten realitzar desplaçaments per causes familiars o de conciliació (tant en qüestionaris com en grups de discussió) són aquelles que viuen soles i tenen una edat més avançada i les dones joves sense responsabilitats familiars. Aquestes dones són les que també realitzen molt sovint desplaçaments per causes personals. Aquesta qüestió concorda amb el fet que **les pautes diferencials en mobilitat també estan fortament condicionades pel període del cycle vital de les persones**. Carrasquer (2014) explica com *“si agafem joves, en clau de gènere, aquí veiem que les diferències no són tan grans. És a dir, mentre no hi ha responsabilitats familiars pròpies, i s'és jove, la mobilitat és similar. En el cas dels homes i dones adults, malgrat que potser no tinguin criatures, poden tenir pares o mares, i això també marca una altra pauta de mobilitat”*.

Per últim, els desplaçaments per motius socials són pocs significatius tant en el grup de discussió com en els qüestionaris.

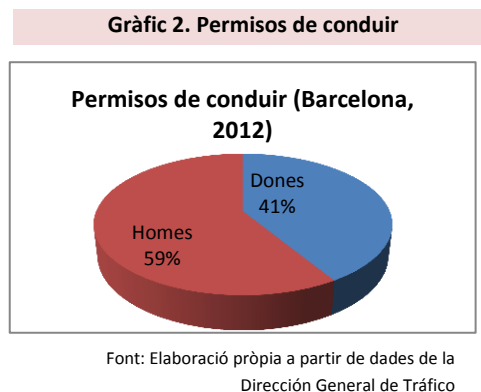
### III. Mode de transport

Tal com senyala l'EMEF, **existeix una diferència entre homes i dones molt significativa en l'ús dels transports privats**. Mentre l'ús del "cotxe com a conductor" representa el 13,3% en els homes, en el cas de les dones només és un 5,3%. Així mateix, la població masculina dobla la femenina en l'ús de la moto; amb 9,6% i 4,8% respectivament.

Els resultats del grup de discussió i dels qüestionaris complementen aquestes dades: les dones transmeten que són usuàries de transports públics en detriment dels privats. Cap d'elles condueix cotxe habitualment (bé perquè no es disposa de cotxe al nucli familiar, bé perquè no són elles les qui en fan ús quotidianament). No obstant, moltes d'elles comenten que les seves parelles masculines sí que en disposen i utilitzen aquest transport.

Carme Miralles (2010) explica de manera clara el fenomen de les diferències en el repartiment dels recursos domèstics: *"el cotxe es considera un d'aquests recursos, amb la peculiaritat que requereix tot un seguit de condicions per poder-lo utilitzar: tenir carnet i cotxe i poder-lo utilitzar de forma quotidiana"*<sup>10</sup>.

**Les dades mostren que hi ha un percentatge més elevat d'homes que de dones amb carnet de conduir.** A Barcelona, segons la Direcció General de Tràfic, l'any 2012 hi havia 812.925 permisos de conduir, 477.720 pertanyents a homes, i 335.205 pertanyents a dones. En termes relatius això suposa que ells tenen entorn al 60% de les llicències, i elles entorn al 40%.



I cal tenir present que a Barcelona hi viuen més dones que homes. Per tant, tenint en compte que ells són menys nombrosos en total, però tenen en major mesura carnet de conduir que no pas les dones, la proporció d'homes amb carnet de conduir sobre el total de població barcelonina és molt més elevada que la femenina.

A la vegada, es suma al menor percentatge de dones amb carnet de conduir el fet que **hi ha un nombre molt més elevat de dones que d'homes que no tenen accés de manera quotidiana a un vehicle privat**. D'acord amb Miralles (2010): *"en nombroses llars on es té un sol vehicle, que representa el 60% del total de llars, l'accés quotidià a aquest recurs familiar és de l'home"*<sup>11</sup>. L'autora afegeix que *"aquesta manca d'ús quotidià del vehicle privat, en un territori on l'accessibilitat universal està organitzada a través d'aquest mitjà de transport, no només dificulta la possibilitat de desplaçar-se, sinó que incideix en tots els àmbits de vida de les*

<sup>10</sup> Miralles, Carme (2010). Op. Cit. Pàg. 35.

<sup>11</sup> Miralles, Carme (2010). Op. Cit. Pàg. 36.

persones: la feina, el lleure, les compres, cosa que limita les possibilitats de beneficiar-se dels drets bàsics i universals, redueix l'autonomia i provoca aïllament"<sup>12</sup>. Evidentment, això té un impacte negatiu en la inserció laboral de les dones i en d'altres aspectes de la seva vida social.

Per contra, **les dones són més usuàries dels serveis de transport públic**, i per tant són més dependents de les prestacions de la xarxa de transports públics.

Taula 5. Mitjà de transport						
Mitjà de transport	Homes		Dones		Total	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Caminant	1.078.702	46,5%	1.591.634	53,7%	2.670.336	50,6%
Bicicleta	87.707	3,8%	39.755	1,3%	127.462	2,4%
<b>Total no motoritzat</b>	<b>1.166.409</b>	<b>50,3%</b>	<b>1.631.389</b>	<b>55,1%</b>	<b>2.797.798</b>	<b>53,0%</b>
Autobús	182.571	7,9%	384.231	13,0%	566.802	10,7%
Metro	305.262	13,2%	389.098	13,1%	694.360	13,1%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	84.072	3,6%	116.745	3,9%	200.817	3,8%
Resta transport públic	12.303	0,5%	37.945	1,3%	50.248	1,0%
<b>Total transport públic</b>	<b>584.208</b>	<b>25,2%</b>	<b>928.020</b>	<b>31,3%</b>	<b>1.512.227</b>	<b>28,6%</b>
Cotxe conductor	307.693	13,3%	157.000	5,3%	464.693	8,8%
Cotxe acompanyant	27.613	1,2%	103.971	3,5%	131.584	2,5%
Moto	222.801	9,6%	141.789	4,8%	364.591	6,9%
Resta transport privat	10.603	0,5%	0	0,0%	10.603	0,2%
<b>Total transport privat</b>	<b>568.710</b>	<b>24,5%</b>	<b>402.760</b>	<b>13,6%</b>	<b>971.471</b>	<b>18,4%</b>
<b>Total</b>	<b>2.319.327</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.962.168</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.281.496</b>	<b>100,0%</b>

Els valors *en cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en 30 casos.

Font: EMEF, 2013. Pàg. 40

Coincidint amb el que mostren les dades de l'enquesta de la taula 5, totes les dones del grup de discussió es desplacen molt sovint a peu. Per elles és una forma de traslladar-se econòmica, saludable, pràctica i agradable. A més ressalten com a punt positiu el fet que només depenen d'elles mateixes i tenen autonomia per a calcular els temps que triguen.

D'entre les participants al grup de discussió, per algunes de la franja d'edat d'entre 50 i 60 anys el trasllat a peu és el mode de transport principal. Això necessàriament implica que la majoria dels seus desplaçaments són trajectes dintre dels seus barris o districtes. Les dones més joves del grup ressalten la utilització de la bicicleta. Entre les avantatges, posen especial èmfasi en el preu econòmic, així com també, en el fet que representa un hàbit saludable, pràctic i ecològic.

Pel que fa al transport públic, les conclusions del grup de discussió també coincideixen amb l'EMEF: l'autobús és el transport motoritzat més utilitzat per les dones. Entre els punts forts, les participants consideren que és un mode de transport relaxant, ràpid, accessible i segur.

Els resultats dels qüestionaris també coincideixen i complementen els dels grups de discussió: les dones es desplacen principalment a peu i en autobús. En el cas dels homes, els modes de transports més utilitzats són el cotxe, moto i metro. Així mateix, ells es traslladen sovint a peu encara que el grau de satisfacció amb aquest mode no és tan elevat com en les dones.

<sup>12</sup> Miralles, Carme (2010). Op. Cit. Pàg. 36-37.

A nivell general, tant entrevistades com entrevistats transmeten un nivell alt de satisfacció amb els transports emprats. No obstant, entre els aspectes que valoren com negatius es detecten diferències entre homes i dones: mentre que les dones ressalten la manca d'accessibilitat amb cotxets (en transbordaments de metro, carrers en obres, entre altres) i sensació d'inseguretat causades per absència de persones o presència de moltes que propicien robatoris; els homes parlen de brutícia al metro i embussos en determinats recorreguts amb cotxe.

També és important indagar en les diferències entre homes i dones que fa a la **multimodalitat i cadenes modals**,

**Etaques i multimodalitat:** un desplaçament pot estar constituït per més d'una etapa, cadascuna de les quals es pot dur a terme amb modes de transport diferents. Quan només s'utilitza un mitjà els desplaçaments són unimodals i quan s'utilitza més d'un mitjà són multimodals.

Tal i com explica l'EMEF 2013, "segons el nombre de mitjans de transport utilitzats, els desplaçaments poden ser unimodals o multimodals; així són unimodals els desplaçaments en els que s'utilitza només un mitjà de transport, mentre que són multimodals els desplaçaments que es fan amb més d'un mitjà de transport"<sup>13</sup>. A nivell genèric, hi ha poques diferències entre homes i dones: el 91,1% dels homes i el 90,4% de les dones fan desplaçaments unimodals. Només una minoria de les persones (el 8,9% dels homes i el 9,6% de les dones) fan desplaçaments multimodals.

**Taula 6. Cadenes modals**

	Homes	Dones	Total
Unimodal	91,1%	90,4%	90,7%
Multimodal	8,9%	9,6%	9,3%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Font: EMEF 2013, pàg. 50

Sí que es donen diferències destacables a nivell de sexe quan indaguem dins les categories d'unimodalitat i multimodalitat. **Dins dels desplaçaments unimodals (és a dir, aquells desplaçaments en els quals només s'utilitza un mitjà de transport), hi ha un percentatge més elevat de dones (60,9%) que d'homes (55%) que empren modes no motoritzats. També hi ha més dones que homes dins la categoria de desplaçaments unimodals que fan servir transport públic.** Per contra, hi ha més homes (26,6%) que dones (14,8%) desplaçant-se exclusivament en transport privat. Per tant, mentre que més d'una quarta part dels homes empren el transport privat dins la categoria de desplaçaments unimodals, no arriba al 15% les dones que l'utilitzen.

**Taula 7. Desplaçaments unimodals**

Mode de transport	Homes		Dones		Total	
	Desplaçame	%	Desplaçame	%	Desplaçaments	%
Modes no motoritzats	1.163.098	55,0%	1.631.389	60,9%	2.794.487	58,3%
Transport públic	388.370	18,4%	650.141	24,3%	1.038.511	21,7%
Transport privat	562.319	26,6%	395.576	14,8%	957.895	20,0%
<b>Total</b>	<b>2.113.786</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.677.106</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.790.893</b>	<b>100,0%</b>

Font: EMEF 2013, pàg. 51

<sup>13</sup> EMEF 2013. l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Barcelona, pàg. 50.

Si s'analitzen les dades de **desplaçaments multimodals** (és a dir, aquells desplaçaments en els quals es combina més d'un mitjà de transport), també s'observen grans diferències entre sexes. Les diferències tornen a provenir principalment del fet que els homes utilitzen en proporcions molt superiors el transport privat que les dones. Tot i així, la majoria de la població opta pel transport públic. De la mateixa manera, **la majoria dels homes (el 58,5%), tenen per principal cadena modal de desplaçament el transport no motoritzat + transport públic. El 47,4% de les dones usen aquesta cadena. En canvi, hi ha moltes més dones (47%) que homes (31,8%) que combinen dos mitjans de transport públics.**

Respecte a aquesta darrera modalitat de desplaçament (que combina dos mitjans de transport públic, i que es dona molt més entre les dones que entre els homes) caldria indagar en les condicions de transport que això implica; és a dir, si aquesta modalitat de transport implica haver de destinar més temps al transport, si l'espera entre l'ús d'un transport públic i l'altra és molt elevada, etc.

**Taula 8. Desplaçaments multimodals**

Cadenes modals	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzat + T. Públic	120.283	58,5%	135.017	47,4%	255.299	52,0%
T. Públic + T. Públic	65.381	31,8%	133.942	47,0%	199.322	40,6%
T. Públic + T. Privat	11.135	5,4%	10.293	3,6%	21.428	4,4%
No motoritzat + T. Privat	3.794	1,8%	5.074	1,8%	8.868	1,8%
Peu + Bicicleta	3.311	1,6%	0	0,0%	3.311	0,7%
T. Privat + T. Públic + No motoritzat	1.637	0,8%	737	0,3%	2.374	0,5%
<b>Total</b>	<b>205.541</b>	<b>100,0%</b>	<b>285.062</b>	<b>100,0%</b>	<b>490.603</b>	<b>100,0%</b>

Els valors en cursiva s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en 30 casos.

Font: EMEF 2013, pàg. 51

**Resulta molt important analitzar també el vincle entre el motiu de desplaçament i el mode de transport emprat.** Si s'analitza, per exemple, l'ús de transport privat, es detecta que el 38% dels homes l'empren per anar a la feina, i el 36% per tornar de la feina. En el cas de les dones, la proporció baixa al 22,7% per anar a la feina, i el 22,9% per tornar a casa de la feina. En canvi, si s'analitza el transport públic, el 34,7% dels homes el fan servir per anar a la feina, davant del 52,1% de les dones. Aquestes dades reforcen el que s'ha vingut explicant fins ara, que és el major ús proporcional per part dels homes del transport privat, i de les dones del transport públic.

**Taula 9. Mode de transport i motiu de desplaçament**

Homes		Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total
			Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	123.434	524.300	96.348	422.328	1.166.409	
	Transport públic	156.895	168.080	123.107	136.125	584.208	
	Transport privat	172.368	160.486	123.335	112.522	568.710	
	<b>Total</b>	<b>452.698</b>	<b>852.866</b>	<b>342.789</b>	<b>670.975</b>	<b>2.319.327</b>	
% columna	Modes no motoritzats	27,3%	61,5%	28,1%	62,9%	50,3%	
	Transport públic	34,7%	19,7%	35,9%	20,3%	25,2%	
	Transport privat	38,1%	18,8%	36,0%	16,8%	24,5%	
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	
% fila	Modes no motoritzats	10,6%	44,9%	8,3%	36,2%	100,0%	
	Transport públic	26,9%	28,8%	21,1%	23,3%	100,0%	
	Transport privat	30,3%	28,2%	21,7%	19,8%	100,0%	
	<b>Total</b>	<b>19,5%</b>	<b>36,8%</b>	<b>14,8%</b>	<b>28,9%</b>	<b>100,0%</b>	

Dones		Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total
			Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	109.627	809.100	77.434	635.228	1.631.389	
	Transport públic	226.431	294.264	167.232	240.093	928.020	
	Transport privat	98.512	128.046	72.539	103.663	402.760	
	<b>Total</b>	<b>434.569</b>	<b>1.231.409</b>	<b>317.205</b>	<b>978.984</b>	<b>2.962.168</b>	
% columna	Modes no motoritzats	25,2%	65,7%	24,4%	64,9%	55,1%	
	Transport públic	52,1%	23,9%	52,7%	24,5%	31,3%	
	Transport privat	22,7%	10,4%	22,9%	10,6%	13,6%	
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	
% fila	Modes no motoritzats	6,7%	49,6%	4,7%	38,9%	100,0%	
	Transport públic	24,4%	31,7%	18,0%	25,9%	100,0%	
	Transport privat	24,5%	31,8%	18,0%	25,7%	100,0%	
	<b>Total</b>	<b>14,7%</b>	<b>41,6%</b>	<b>10,7%</b>	<b>33,0%</b>	<b>100,0%</b>	

Font: EMEF, 2013. Pàg. 56.

#### IV. El temps de la mobilitat

Si s'analitza la **distribució horària dels desplaçaments**, l'EMEF 2013 exposa que *“la distribució de la mobilitat en dia feiner per part de la població resident a Barcelona mostra un major volum de desplaçaments per part de la població femenina al llarg de tot el dia, especialment destacable entre les 11 i les 14 hores, al matí, i entre les 16 i les 20 hores, a la tarda. En el cas dels homes, la distribució horària dels desplaçaments és més homogènia, destacant únicament una concentració de desplaçaments de 17 a 20 hores, en què es fan el 25% dels desplaçaments totals”*<sup>14</sup>.

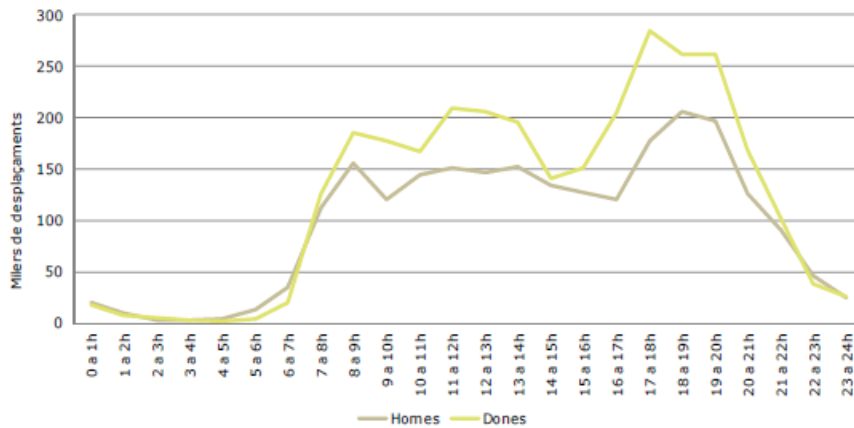
Aquesta informació, de nou, pot estar lligada als usos del temps d'homes i dones. **Els homes destinen la major part del seu temps al treball remunerat, i això es tradueix en què els pics horaris dels seus desplaçaments concorden amb els d'entrada i sortida de la feina. Les dones, en canvi, combinen les responsabilitats del mercat laboral amb les tasques de cura i reproducció, i això fa que durant tot el dia presentin un volum superior de desplaçament al dels homes.**

S'observa també que els homes comencen els seus desplaçaments abans que les dones, i acaben més tard. A partir de les 5 del matí presenten desplaçaments. El gruix de les dones comença més tard. En paraules de Carme Miralles (2010), *“la distribució horària dels*

<sup>14</sup> EMEF 2013. l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Barcelona, pàg. 58.

desplaçaments dels homes es fa a través d'unes pautes molt més lineals i homogènies al llarg del dia, cosa que pot indicar les entrades i sortides de la feina, corresponents als torns de treball, i alhora una participació més baixa en els desplaçaments motivats per compres i gestions personals<sup>15</sup>.

**Gràfic 3. Distribució horària dels desplaçaments**



Font: EMEF 2013, pàg. 58

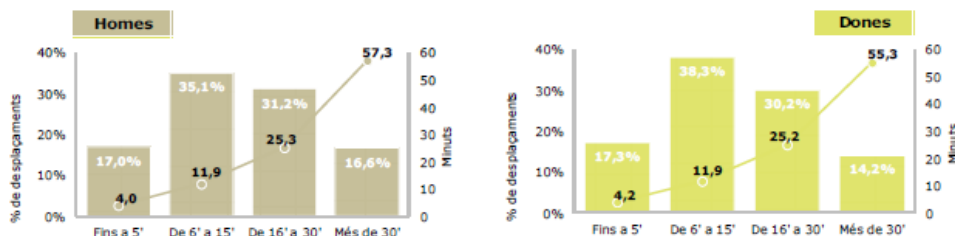
Si s'analitza la **durada mitjana percebuda dels desplaçaments**, s'observa que "la durada mitjana percebuda dels desplaçaments dels residents a Barcelona és de 21,4 minuts. Segons el gènere de l'entrevistat, s'observa com els homes perceben els seus desplaçaments amb una durada superior que les dones. Aquest fet s'associa a una major distància dels desplaçaments dels homes, respecte les dones<sup>16</sup>. Aquesta qüestió es relaciona amb el que s'ha explicat anteriorment: les dones realitzen recorreguts més curts, més propers, però també realitzen més trajectes. Els homes, en canvi, es desplacen més lluny, però de manera més fixa i regular.

**Taula 10 i Gràfics 4 i 5. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments**

Tipus de recorregut	Homes		Dones		Total	
	Durada mitjana	Desplaçaments	Durada mitjana	Desplaçaments	Durada mitjana	Desplaçaments
Inters	19,2	2.046.478	18,5	2.717.294	18,8	4.763.772
Connexió	46,8	250.506	47,0	234.195	46,9	484.702
<b>Total*</b>	<b>22,3</b>	<b>2.319.327</b>	<b>20,7</b>	<b>2.962.168</b>	<b>21,4</b>	<b>5.281.496</b>

\* Inclou desplaçaments interns, connexió i externs

Font: EMEF 2013, pàg. 61



Font: EMEF 2013, pàg. 62

<sup>15</sup> Miralles, Carme (2010). Op. Cit. Pàg. 92.

<sup>16</sup> EMEF 2013. l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Barcelona, pàg. 61.



L'EMEF 2013 explica que *“els desplaçaments per motius personals tenen una durada inferior als desplaçaments ocupacionals (6,3 minuts)”*. Això és així tant per homes com per dones. Amb tot, s'identifiquen diferències importants quan s'entra en el detall de la tipologia de desplaçaments inclosos dins l'etiqueta de “personals”. Si s'analiza la **durada mitjana percebuda segons mode de transport**, les dones perceben durades inferiors que els homes quan van caminant o en bicicleta. Succeeix el mateix amb els transports públics i privats: **“únicament són els desplaçaments en Renfe Rodalies i en metro els que les dones perceben de major durada mitjana. En la resta de mitjans de transport els homes declaren uns temps de desplaçament majors, especialment destacable en el cas del cotxe com a conductor, en el que la diferència està en gairebé 20 minuts segons el que diuen els homes i les dones”**<sup>17</sup>. Això es deu al fet que les dones fan més trajectes de proximitat que els homes, i per tant, la durada mitjana de desplaçament és inferior.

**Taula 11. Durada mitjana dels desplaçaments per mode i mitjà de transport**

Mode de transport	Homes	Dones	Total	Mitjà de transport	Homes	Dones	Total
	Durada mitjana	Durada mitjana	Durada mitjana		Durada mitjana	Durada mitjana	Durada mitjana
Modes no motoritzats	16,9	14,7	15,6	Caminant	16,5	14,6	15,3
Transport públic	31,9	31,4	31,6	Bicicleta	21,7	18,2	20,6
Transport privat	23,5	20,9	22,4	Autobús	30,4	27,9	28,7
<b>Total</b>	<b>22,3</b>	<b>20,7</b>	<b>21,4</b>	Metro	28,4	29,8	29,2
				Tramvia	26,4	23,4	24,8
				FGC	43,0	37,4	39,5
				Renfe Rodalies	52,9	61,4	57,7
				Autobús empresa	49,0	43,1	45,3
				Autocar (excursions)	-	50,1	50,1
				Taxi	95,9	26,9	44,6
				Renfe regional/llarg recorregut	52,5	240,0	115,0
				Altres vehicles col·lectius	-	138,1	138,1
				Cotxe com a conductor	27,6	24,1	26,4
				Cotxe com a acompanyant	44,8	25,4	29,5
				Moto com a conductor	14,6	13,8	14,3
				Moto com a acompanyant	12,5	18,0	17,1
				Furgoneta/camió	37,4	-	37,4
				<b>Total</b>	<b>22,3</b>	<b>20,7</b>	<b>21,4</b>

Temps expressat en minuts

Els valors en cursiva s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en 30 casos.

Font: EMEF 2013, pàg. 64

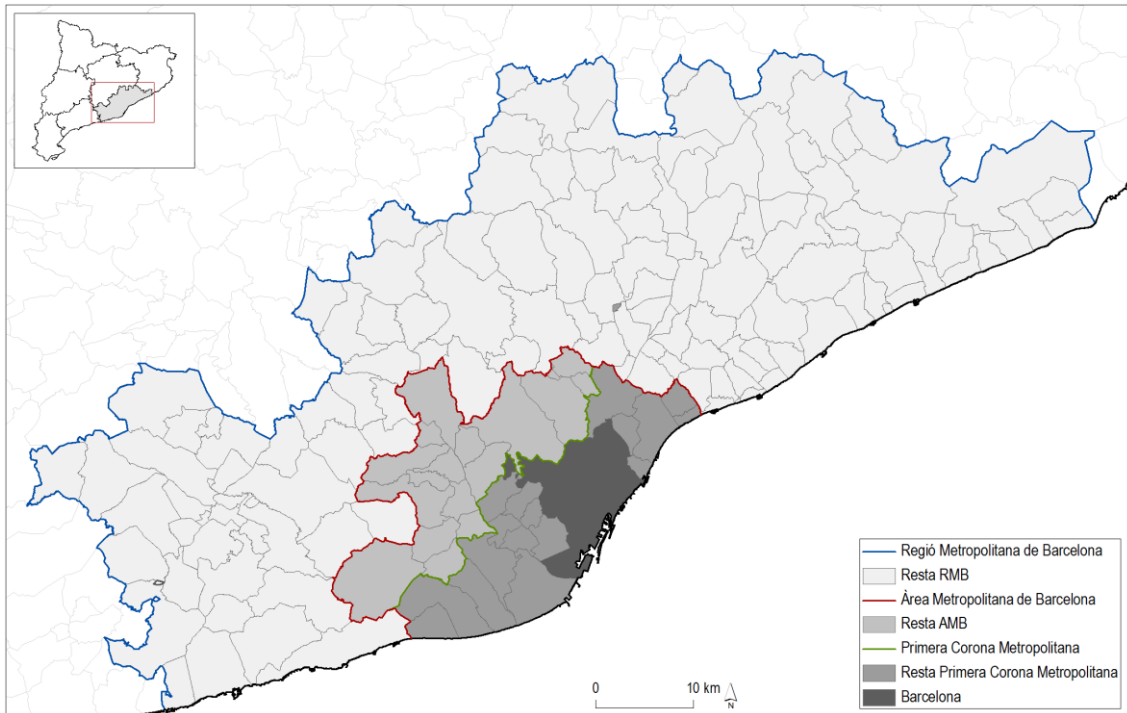
## V. Dinàmiques territorials

S'observen **pautes substancialment diferenciades entre homes i dones de Barcelona pel que fa als orígens i destinacions dels desplaçaments que realitzen.**

### Corones metropolitanes:

- Barcelona
- resta Primera Corona del Sistema Tarifari Integrat (resta 1a corona del STI)
- resta de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (resta AMB)
- resta de la Regió Metropolitana de Barcelona (resta RMB)

<sup>17</sup> EMEF 2013. l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Barcelona, pàg. 64.



**Més de la meitat de barcelonines (51,8%) realitzen els seus desplaçaments majoritàriament de manera interna en el districte. La segueixen les dones que realitzen connexions entre districtes (39,9%). Només una minoria de dones realitza connexió amb les corones (7,9%). I és pràcticament inexistent el nombre de dones que realitza connexions externes (0,4%).**

Els homes presenten pautes diferents: la majoria realitzen connexions entre districtes (44,2%), tot i que els segueixen de prop els qui fan majoritàriament desplaçaments interns al districte (44,1%). Més d'1 de cada 10 homes (un 10,8%) es desplacen entre corones. I també són una minoria (1%) els que fan desplaçaments externs.

De nou, torna a sortir el tema de la proximitat: les dones tendeixen a desplaçar-se majoritàriament en trajectes curts, i generalment propers a la llar. Els homes, en general, fan trajectes més llargs, i sovint això està lligat al fet que buscar feina a prop del nucli familiar no és una prioritat tan gran per ells com ho és per les dones.

**Taula 12. Origen i destinació dels desplaçaments**

	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Inters districte	1.022.274	44,1%	1.535.845	51,8%	2.558.119	48,4%
Connexió districte	1.024.203	44,2%	1.181.449	39,9%	2.205.653	41,8%
Connexió corones	250.506	10,8%	234.195	7,9%	484.702	9,2%
Externs	22.343	1,0%	10.679	0,4%	33.022	0,6%
<b>Total</b>	<b>2.319.327</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.962.168</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.281.496</b>	<b>100,0%</b>

Font: EMEF 2013, pàg. 72

## B. ÚS SUBJECTIU DELS MODES DE TRANSPORT

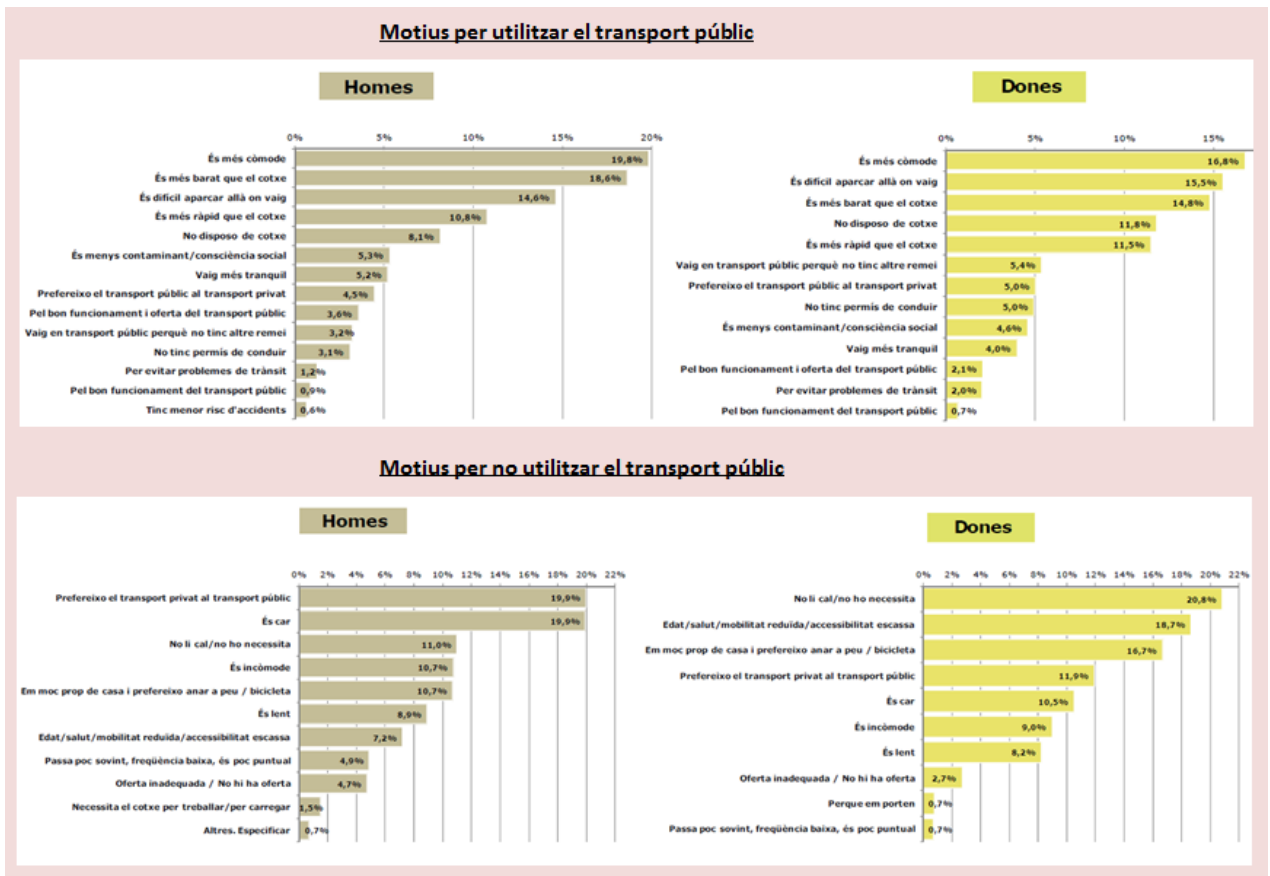
---

### I. Motius per utilitzar el transport públic

Homes i dones presenten respostes semblants quan expliquen les raons per les quals utilitzen el transport públic. En canvi, hi ha diferències importants en els motius per no utilitzar-lo. La raó més citada per part de les dones (20,8%) per no utilitzar el transport públic és “no li cal/no ho necessita”. Aquesta raó torna a posar de manifest que moltes dones realitzen els seus desplaçament dintre d’un context de proximitat.

Una altra dada a ressaltar és que el motiu per no utilitzar el transport públic “edat/salut/mobilitat reduïda/accessibilitat escassa” representa un 18,07% en les dones mentre que en els homes és menys de la meitat, un 7,2%. Aquesta xifra visualitza l’existència d’una necessitat d’accessibilitat específica per part de les dones; ja sigui per envelliment, salut o bé per portar cotxets de criatures, cadires de rodes, carros de la compra, etc. Tal i com explica Carrasquer (2014), hi ha un **problema d’accessibilitat en clau de gènere**: “[el problema] té a veure amb la teva vida diària, que són els cotxets de les criatures, els carros de la compra, amb com son les voreres, com són els accessos a escales dels metros, els accessos al bus”. I segueix, exposant que “és molt estrany veure una dona, d’una determinada edat, que no vagi carregada amb alguna cosa. Amb el cotxet, amb les bosses, o amb les bosses i el cotxet”. Com ella explica, sovint les dones van carregades de molt pes, i això en limita la mobilitat i l’accessibilitat.

**Gràfics 6 i 7. Motius d'ús i no ús del transport públic**



Font: EMEF, 2013. Pàg. 87 i 91.

Els resultats del grup de discussió de dones complementen les dades de l'EMEF, aportant els motius d'utilització o no de cada mode de transport públic:

RESULTATS DEL GRUP DE DISCUSSIÓ AMB DONES		
TRANSPORT	AVANTATGES	DESAVANTATGES
<b>Bicing</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Econòmic.</li> <li>Ràpid.</li> <li>Saludable.</li> <li>Responsable amb el medi ambient.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A vegades no hi ha bicicletes o estan espatllades.</li> <li>Horari limitat.</li> </ul>
<b>Tramvia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Net.</li> <li>Agradable.</li> <li>Ràpid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poques línies.</li> </ul>
<b>Autobús</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hi ha moltes línies.</li> <li>Bus nocturn.</li> <li>Cartell amb el temps d'espera.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poca freqüència de pas d'algunes línies.</li> <li>Caldria una millor coordinació entre busos.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relaxant.</li> <li>• Segur.</li> <li>• Ràpid.</li> <li>• Net.</li> <li>• Millors vistes que el metro.</li> <li>• Està a peu de carrer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algunes línies ocupades exclusivament per turistes.</li> <li>• Molt ple.</li> <li>• Preu elevat.</li> <li>• Fa sotracs i accelera molt de cop.</li> <li>• Disminució del servei de línies a l'estiu.</li> <li>• Manca de puntualitat.</li> <li>• L'aplicació de mòbil no sempre funciona.</li> <li>• Carteristes.</li> </ul>
<b>Metro</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ràpid.</li> <li>• Puntual.</li> <li>• Bona connexió.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asfixiant i estressant.</li> <li>• Hi ha aglomeracions.</li> <li>• Horaris limitats per les nits.</li> <li>• Molt mecanitzat/deshumanitzat.</li> <li>• Pocs seients preferencials/ falta de civisme.</li> <li>• Preu elevat.</li> <li>• Escales que rellisquen.</li> <li>• Manquen ascensors/escales mecàniques.</li> <li>• Distància andana i vagó, en alguns casos, és molt ampla.</li> <li>• Sensació de por, sobretot a les nits o quan hi ha poca gent.</li> <li>• Carteristes.</li> </ul>

## II. Motius per utilitzar el transport privat

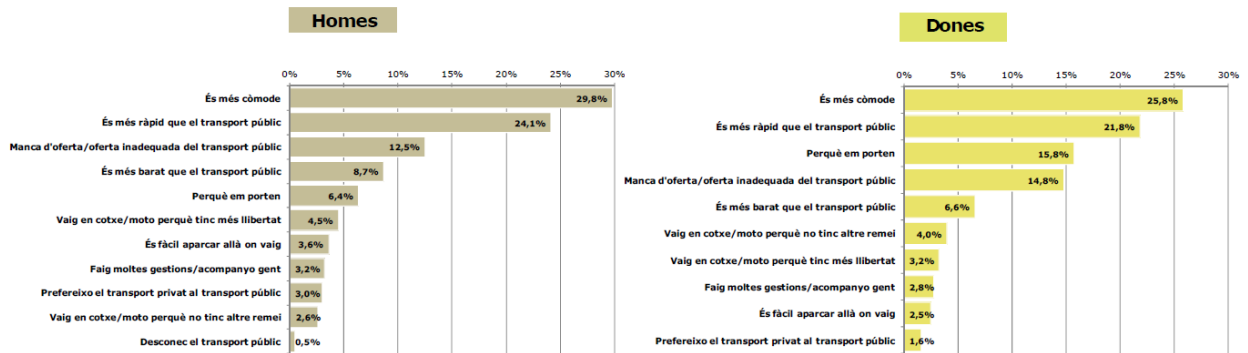
Tal com senyala l'EMEF, **no s'observen grans diferències de gènere en el motiu més esmentat per l'ús del transport privat. Així, tant homes (29,8%) com dones (25,8%) consideren que "la major comoditat" és la raó principal per a desplaçar-se amb aquest transport.**

No obstant, **una dada a ressaltar és la diferència que es troba en l'opció "perquè em porten": mentre representa un 15,8% en les dones, és només un 6,4% en els homes.** Aquesta xifra permet posar de manifest, una vegada més, la falta d'accés autònom sense dependència de les dones al transport privat.

És per aquesta raó que seria interessant incorporar a l'EMEF les raons per les quals les persones no fan servir transports privats (de la mateixa manera que es pregunten els motius per no usar el transport públic). A nivell de gènere, aquesta pregunta podria aportar informació interessant. Com s'ha anat veient, els diferents rols de gènere posicionen de manera desigual a homes i dones en l'ús del vehicle privat, ja que les dones tenen menys accés

al cotxe encara que la seva unitat domèstica en disposi d'un, i a la vegada, tenen carnets de conduir en menys proporció que els homes .

**Gràfic 8. Motius d'ús del transport privat**



Font: EMEF, 2013. Pàg. 89.

### III. Percepció d'inseguretat dels modes de transport

Tal com senyala l'EMEF, **les dones tenen més por a tenir un accident en l'ús de tots els mitjans de transport.** No obstant, s'ha de destacar que les diferències entre homes i dones no són molt significatives.

**Taula 13. Percepció d'inseguretat**

Mitjà de transport	Homes	Dones	Inseguretat mitjana
Moto/ciclomotor	5,7	5,8	5,8
Bicicleta	4,5	5,0	4,7
Cotxe com acompanyant	3,7	3,9	3,8
Cotxe com a conductor	3,6	4,1	3,8
Transport públic	2,2	2,7	2,5
A peu	1,8	2,3	2,1

Font: EMEF, 2013. Pàg. 96.

Cal, però, ampliar el concepte de seguretat, ja que la percepció de risc en la mobilitat no només prové del fet de poder patir un accident. També està relacionada amb la percepció de seguretat o d'inseguretat en els diferents mitjans de transport. Com explica Carrasquer (2014), **les dones tenen una percepció d'inseguretat més elevada, i això condiona la seva mobilitat, i pot fins i tot arribar a limitar-la:** *“hi ha un rerefons, real o imaginat, de violència de gènere. Per tant, el fet de sentir-se desprotegides en determinats espais o en determinats entorns, doncs planteja un problema d'ús i d'accés a determinats serveis”.* En aquest sentit, la percepció d'inseguretat de les dones en limita els desplaçaments i els seus drets a gaudir de l'espai públic i de la vida social. Afegeix que *“justament en moments de menys afluència de persones, aquests horaris més atípics, aquests horaris a deshores, doncs col·lectius com el d'infermeres o els col·lectius de persones que treballen a l'hostaleria, que surten o entren a treballar en aquests moments, doncs bé, manifesten recança a fer ús de determinats [mitjans de transport]”.* I exposa que la pròpia estructura de les estacions dels transports públics pot condicionar la percepció de seguretat que senten les persones. En aquest sentit, estacions més diàfanes, amb adequada il·luminació, amb visibilitat (poder veure i poder ésser vista), probablement generen més sensació de seguretat que aquelles altres fosques, amb racons sense visibilitat, o amb poca afluència.

#### IV. Avaluació de les polítiques de mobilitat

Homes i dones presenten prioritats diferents en quant a les valoracions mitjanes de les polítiques de mobilitat.

Les tres qüestions millor valorades per les dones són:

1. Donar un tractament especial a les persones residents per tal que puguin aparcar en el seu barri.
2. Realitzar més controls de velocitat i alcoholèmia.
3. Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats.

Les valoracions més baixes són:

1. Permetre la circulació de ciclistes a les voreres, junt amb les persones vianants.
2. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats.
3. Crear més aparcaments per a bicicletes.

Els homes valoren positivament:

1. Donar un tractament especial a les persones residents per tal que puguin aparcar en el seu barri.
2. Realitzar més controls de velocitat i alcoholèmia.
3. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes.

**Taula 14. Valoració mitjana de les mesures de mobilitat**

Variables sociodemogràfiques		Mesures de mobilitat: valoració mitjana								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gènere	Homes	8,0	7,2	6,5	7,0	6,6	6,2	6,5	6,1	3,3
	Dones	8,6	8,1	7,9	6,9	6,9	6,8	6,5	6,0	2,6

- |  |  |
|--|--|
| 1. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri | 6. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge |
| 2. Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia                                   | 7. Crear més aparcaments per a bicicletes                                      |
| 3. Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats                                     | 8. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats             |
| 4. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes                 | 9. Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants   |
| 5. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants                                 |  |

\* Persones que declaren dedicar-se a les tasques de la llar i que tenen menys de 65 anys.

Font: EMEF 2013, pàg. 101

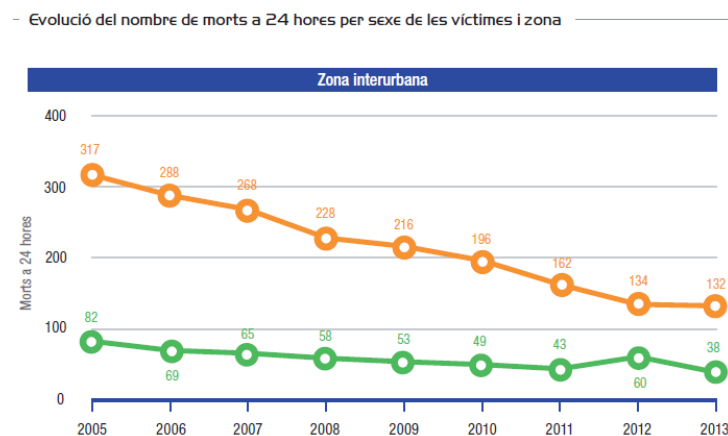
A la taula 14 també s'hi aprecia que els punts amb més diferència de valoració entre homes i dones són:

- Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats. En aquest cas és molt més valorat per les dones que pels homes.
- Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia. També és molt més ben valorat per elles que per ells.
- Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb les persones vianants. La valoren més positivament els homes.

De totes aquestes dades es desprèn una qüestió que ha aparegut també als grups de discussió, i és que **les dones tenen més resistències a emprar la bicicleta: els fa por i, a vegades, angoixa** (tot i que el que es dedueix dels grups de discussió és que això es dona sobretot entre les dones adultes; entre les joves no s'aprecia aquesta por respecte la bicicleta). A més, les participants han afirmat que valoren molt negativament que les bicicletes circulin per la vorera. Tot plegat fa que, en general, les dones no visquin la bicicleta com un mètode de transport públic, i per això tingui una valoració molt baixa (2,6) com a política de mobilitat el fet de permetre la circulació de ciclistes a les voreres, junt amb les persones vianants. També té una valoració relativament baixa el fet de crear més aparcaments per a bicicletes. De fet, **són els punts relacionats amb la bicicleta els que presenten majors diferències en la valoració de les polítiques de mobilitat entre homes i dones.**

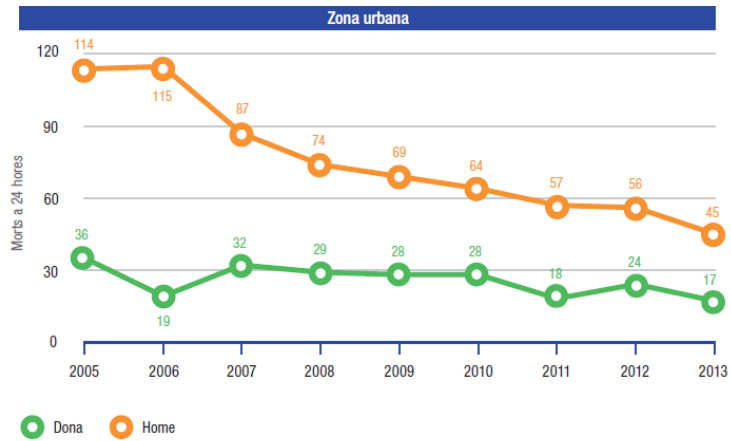
**També hi ha diferència respecte al fet de realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia, els quals, malgrat tenen valoracions altes per part d'ambdós sexes, són molt més ben considerats per part de les dones que dels homes.** Això pot tenir a veure amb el fet que qui generalment té més conductes de risc són els homes. Ells són en major proporció víctimes d'accidents de cotxe, tal i com demostren les següents dades de l'"Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2013"<sup>18</sup>:

### Evolució de morts a 24 hores a Catalunya



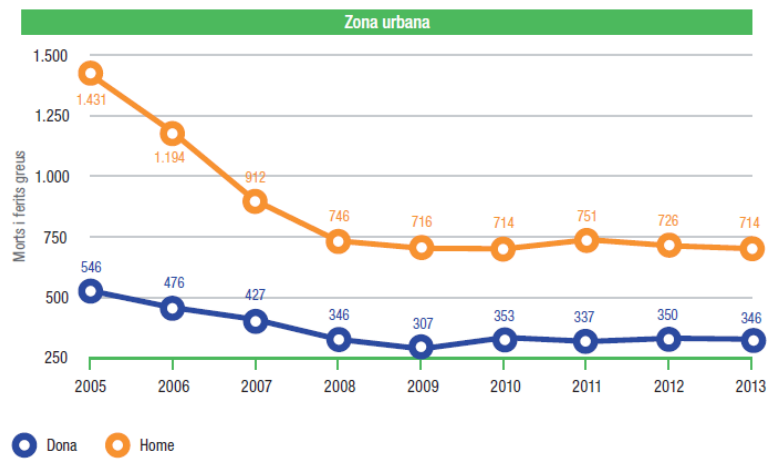
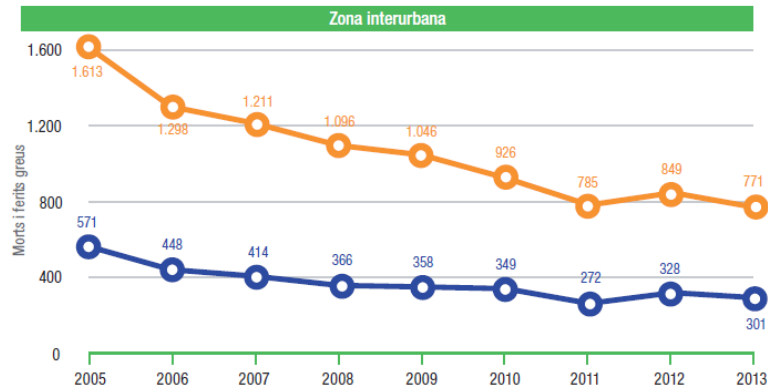
<sup>18</sup> "Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2013", Servei Català de Trànsit i Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya.



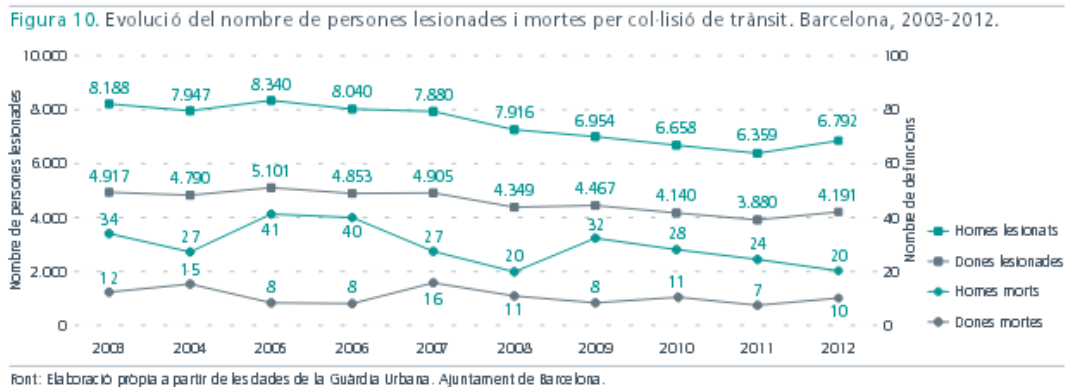


### Evolució de morts i ferits greus a Catalunya

— Evolució del nombre de morts i ferits greus per sexe de les víctimes i zona



Les dades de l'Agència de Salut Pública de Barcelona<sup>19</sup> confirmen aquesta realitat:



Font: ASPB

També es pot apuntar que els homes tenen una taxa més elevada de conductes de risc que les dones quan ens fixem en els resultats dels controls d'alcoholèmia. Segons dades de l'Observatori de Seguretat Viària de Catalunya "en termes generals i per gènere, els homes presenten nivells més alts en els resultats d'alcoholèmia, amb percentatges del 2,4% (valor ponderat) en comparació amb l'1,8% de la dona"<sup>20</sup>.

I per últim, una darrera dada que també demostra que els homes acostumen a assumir més conductes de risc relacionades amb la mobilitat que les dones és que "només un 7,3% de les persones que assisteixen als cursos de recuperació del permís per punts són dones (896 de 12.358)", d'acord amb el Servei Català de Trànsit<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Informe: "La salut a Barcelona 2012", ASPB. Pàg. 67.

<sup>20</sup> Observatori de Seguretat Viària de Catalunya, nº 12 pàg.4 Generalitat de Catalunya, 2008.  
[http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Arxius/OSVC\\_12.pdf](http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Arxius/OSVC_12.pdf)

<sup>21</sup> <http://www.recuperapunts.cat/index.aspx/i-congres-internacional-sobre-dones-i-seguretat-viaria>

## 4. PROPOSTES DE MILLORA

A la llum de l'anàlisi realitzada, per tal de garantir que les polítiques públiques en matèria de mobilitat incorporin la perspectiva de gènere, es considera imprescindible que tinguin en compte els següents temes:

- Accessibilitat. Barcelona fa anys que està treballant per ser una ciutat accessible. Ja a l'any 1995 la ciutat va promoure la "Declaració Barcelona. La ciutat i les persones amb disminució"<sup>22</sup> i a l'actualitat Barcelona està adherida a "L'Observatori Europeu. Ciutats i Pobles per tothom"<sup>23</sup>. Tot i així, encara hi ha demandes, en aquest cas per part de les dones, de millores en quant a accessibilitat. Concretament, caldria indagar en les dificultats d'accessibilitat a determinats mitjans de transport com a fre a la llibertat d'ús per part de les persones, i en especial de les dones amb responsabilitats familiars, que circulen amb el cotxet i les criatures, amb bosses, amb el carret de la compra, etc.
- Proximitat. Des de la perspectiva de gènere, són molt importants els desplaçaments de proximitat en la planificació, organització i disseny dels serveis públics de transport. Les dones realitzen la major part dels seus desplaçaments o bé dins el barri, o bé dins el districte. Ho fan fora de Barcelona en menys mesura que els homes. La raó és que gran part dels desplaçaments femenins tenen finalitats de conciliació entre la vida laboral i la familiar. Per tant, és necessari que la xarxa de serveis públics de transport faciliti els desplaçaments en femení, més curts però més freqüents que els desplaçaments en masculí.
- Horaris de pas i freqüència. Habitualment les línies de transport públic estan molt determinades pels horaris laborals. Els horaris amb més freqüència de pas solen ser els d'entrada i sortida de la feina de les persones que treballen al mercat laboral remunerat. Les dades han mostrat, però, que les dones realitzen gran part dels seus desplaçaments entre les 11h i les 14h, i entre les 17h i les 18h. Tenint en compte que elles utilitzen en major mesura que els homes el transport públic, i tenint en compte que en aquesta franja horària probablement les dones es moguin amb finalitats de conciliació, caldria garantir que la freqüència de pas dels transports públics en aquests horaris és tan elevada com ho és en els horaris d'entrada i sortida de la feina.
- Conceptualització de la seguretat. Es recomana ampliar el concepte de seguretat per a que no solament es tingui en compte la por de les persones a tenir un accident. Es tracta d'integrar una visió àmplia i amb perspectiva de gènere en matèria de seguretat i inseguretat respecte la mobilitat on es tinguin en compte les percepcions de les dones i orientar les actuacions a l'eliminació o modificació d'aquells factors que

<sup>22</sup> <http://www.bcn.cat/ciutat-disminucio/ca/>

<sup>23</sup> <http://w10.bcn.es/APPS/aaaoct/MiscServlet?fmode=quees>

generen por/inseguretat, i que per tant, limiten la capacitat i la llibertat de moviment de les dones per l'espai públic. Alhora, ampliant el concepte de seguretat, es facilita l'eradicació de la violència, i l'ús pacífic i ordenat de vies i d'espais públics.

- Sensibilització i foment de la mobilitat. La promoció de l'ús del transport públic i la racionalització de l'ús del transport privat són elements clau per les polítiques de mobilitat d'una ciutat tan gran i complexa com Barcelona. A la llum de les dades analitzades i dels resultats obtinguts és obvi que les campanyes de sensibilització haurien d'incorporar la perspectiva de gènere i orientar-se de forma específica i diferenciada a dones i homes, tant en la definició dels públics objectiu, com en la selecció de missatges, en el llenguatge i les imatges que s'utilitzin i en els mitjans de difusió escollits. Això permetria augmentar-ne l'eficàcia.