

Diciembre 2020

Palabras clave: cambio climático,
movilidad, equidad, mujeres

Mujeres, movilidad, salud y sostenibilidad. Un nuevo paradigma en la movilidad cotidiana

Núria Pérez Sans (nuria.perez.sans@uab.cat). Investigadora del Área de Movilidad del IERMB-UAB
Maite Pérez Pérez (maite.perez.@uab.cat). Jefa del Área de Movilidad del IERMB-UAB

Teniendo en cuenta la actual situación de crisis climática, este artículo quiere poner de relieve las principales diferencias en el comportamiento de las mujeres frente a los hombres, desde el punto de vista de sus pautas de movilidad y externalidades derivadas. Se ponen en contexto respecto de su papel en la sociedad (en el mercado laboral, en el rol familiar o en las relaciones sociales) y se relacionan con desigualdades de género estructurales, a la vez que se indican algunas cuestiones para abordar desde este punto de vista de las políticas de movilidad en Cataluña y en el ámbito metropolitano de Barcelona.

1. Generalidades sobre la contribución de la movilidad al cambio climático y al empeoramiento de la calidad ambiental de las ciudades, con una visión de género

Con la reactivación económica iniciada en el 2013, las emisiones derivadas de los sectores difusos, como el transporte, volvieron a subir, después de una progresiva —pero lenta— reducción causada por la crisis. Actualmente, el sector de la movilidad y el transporte es el responsable del 32 % de los gases de efecto invernadero que se emiten en la provincia de Barcelona (2018), después del sector industrial. Particularmente, el transporte terrestre lo es también del 55 % de las emisiones de NO₂ y del 59 % de las partículas en suspensión nocivas para la salud —como las PM₁₀ o PM_{2,5}— o del empeoramiento de la calidad acústica en las ciudades del ámbito metropolitano de Barcelona.

No se puede olvidar que en la provincia de Barcelona, donde se producen diariamente casi 20 millones de desplazamientos —sin contar la distribución de mercancías de larga distancia y de último kilómetro—, la mayor parte de esta movilidad se resuelve en medios de movilidad activa (como andar o ir en bicicleta) o en transporte público, pero que todavía el 36 %, unos 7 millones, se realizan en vehículos privados motorizados (con un peso del 57 % de vehículos diésel, un 40 % de gasolina y tan solo un 3 % de vehículos alternativos, como el eléctrico o híbrido). Y este uso del vehículo privado está claramente asociado a un perfil masculino. Como se verá, las mujeres son más saludables y sostenibles en sus hábitos de movilidad, pero, en determinadas ocasiones, también sufren desigualdades por este motivo, particularmente cuando son mayores receptoras de algunas de las externalidades que genera el uso del vehículo privado motorizado.

Esta situación de empeoramiento de la calidad ambiental en la metrópolis barcelonesa no ha presentado cambios sustanciales en los últimos años, y las actuales perspectivas indican que no lo hará a medio o largo plazo, a no ser que se impulsen verdaderas acciones para dar respuesta a los requerimientos impuestos por varios organismos e instituciones.

Desde la Unión Europea, particularmente, se han promovido iniciativas, directivas y normativas que establecen una serie de objetivos temporales para disminuir las emisiones de estos diferentes contaminantes locales y globales; en concreto, el Acuerdo de París del 2016, el Libro blanco del transporte, la Agenda 2030 o la Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire. Pero también las Naciones Unidas, en sus objetivos de desarrollo sostenible (ODS) 11 y 13, establece la importancia de minimizar el impacto en la calidad del aire de las ciudades, y la relevancia de mitigar o adaptarse a los efectos del cambio climático, respectivamente. También se ha pronunciado en este sentido la OMS, en vista de los graves impactos en la salud que genera la exposición a estos contaminantes locales y globales.

No obstante, las políticas en el ámbito catalán o metropolitano dirigidas a minimizar el impacto del sector del transporte en el cambio climático o en la calidad ambiental o acústica no han tenido el efecto esperado, como sí se ha visto en otros sectores. Y eso que la situación respecto de otros territorios en cuanto a la normativa y planificación específica sobre movilidad sostenible es mucho más optimista. Con todo, las dificultades de llegar a acuerdos interadministrativos para aplicar determinadas acciones, a menudo con fuerte protesta social, del sector económico y de determinados grupos de presión, han sido la causa de que no se visualice una mejora sustancial en este sentido. Y es que la toma de decisiones al respecto abarca no solo las políticas específicas de movilidad, sino que incide transversalmente en otros ámbitos, como el económico, el laboral, el de bienestar y derechos sociales, el turístico, el urbanístico o el educativo.

Particularmente, es relevante destacar que, en los últimos años, las cuestiones de género se han empezado a visualizar en el diseño de instrumentos de planificación, políticas y acciones sobre movilidad y transporte, poniendo de relieve los mejores hábitos de movilidad de las mujeres, de menor impacto en el cambio climático, en la calidad ambiental o acústica o en la siniestralidad vial. Pero, al mismo tiempo, siendo conocedores de las causas que motivan este comportamiento distinto de los hombres y evitando que se incrementen las desigualdades por razón de género en este ámbito.

2. ¿Cómo es la movilidad de las mujeres y qué elementos la explican?

La Encuesta de movilidad en día laborable (EMEF)¹ es la única fuente de información en el ámbito metropolitano de Barcelona que permite ofrecer una radiografía del comportamiento diferente en cuanto a pautas de movilidad cotidianas que se dan entre diferentes perfiles de población. Acto seguido, se hace una breve recopilación de los rasgos diferenciales de la movilidad de las mujeres que residen en Barcelona y en el resto del ámbito del sistema tarifario integrado de Barcelona (en adelante, STI), a partir de los datos correspondientes a su edición del 2018. Aparte, con el fin de aportar una mirada más interseccional y coherente con su diversidad social, también se atienden aspectos como la edad, la situación profesional, el nivel de estudios o las características urbanas del lugar donde viven (renta del ámbito de residencia, grado de accesibilidad al transporte público, etc.). Las informaciones se complementan con algunos elementos explicativos y otras fuentes de interés.

2.1. Inmovilidad y grado de movilidad

A lo largo de un día laborable, hay personas que declaran no haber hecho ningún desplazamiento y que, por lo tanto, no salen de casa. Básicamente, no salen por imposibilidad (enfermedad, discapacidad, tareas de cuidados, etc.) o por otras razones de tipo laboral o personal. El porcentaje de población no móvil suele ser un valor estable y tiene, de forma estructural, un claro sesgo según el sexo. En el 2018, en Barcelona, el peso de las mujeres no móviles fue del 7,8 %, mientras que en el caso de los hombres descendía hasta el 5,1 %. Una de las razones de esta diferencia es el grado de envejecimiento más elevado de la población femenina, que condiciona también la salud.

1. Para más información sobre esta operación estadística oficial, véase <https://iermb.uab.cat/ca/enquestes/enquestes-de-movilidad/>

Cabe destacar que, aunque el envejecimiento de Barcelona es superior al del resto de la provincia, el grado de inmovilidad crece entre las mujeres que viven fuera de Barcelona (asciende prácticamente hasta el 10 % en el resto del STI). Así pues, en Barcelona las mujeres de edad avanzada tienen una vida más activa en el ámbito de la movilidad con respecto a la población que vive fuera de la ciudad. A priori, este dato, que se podría asociar a un estilo de vida más saludable entre las mujeres mayores de Barcelona, es difícil de afirmar de forma rotunda, porque la actividad física y el ejercicio se pueden también desarrollar en la esfera privada. Seguramente también habría que tener en cuenta otros aspectos que respondieran a esta movilidad diferente, como la posibilidad de realizar los viajes en unas condiciones adecuadas.

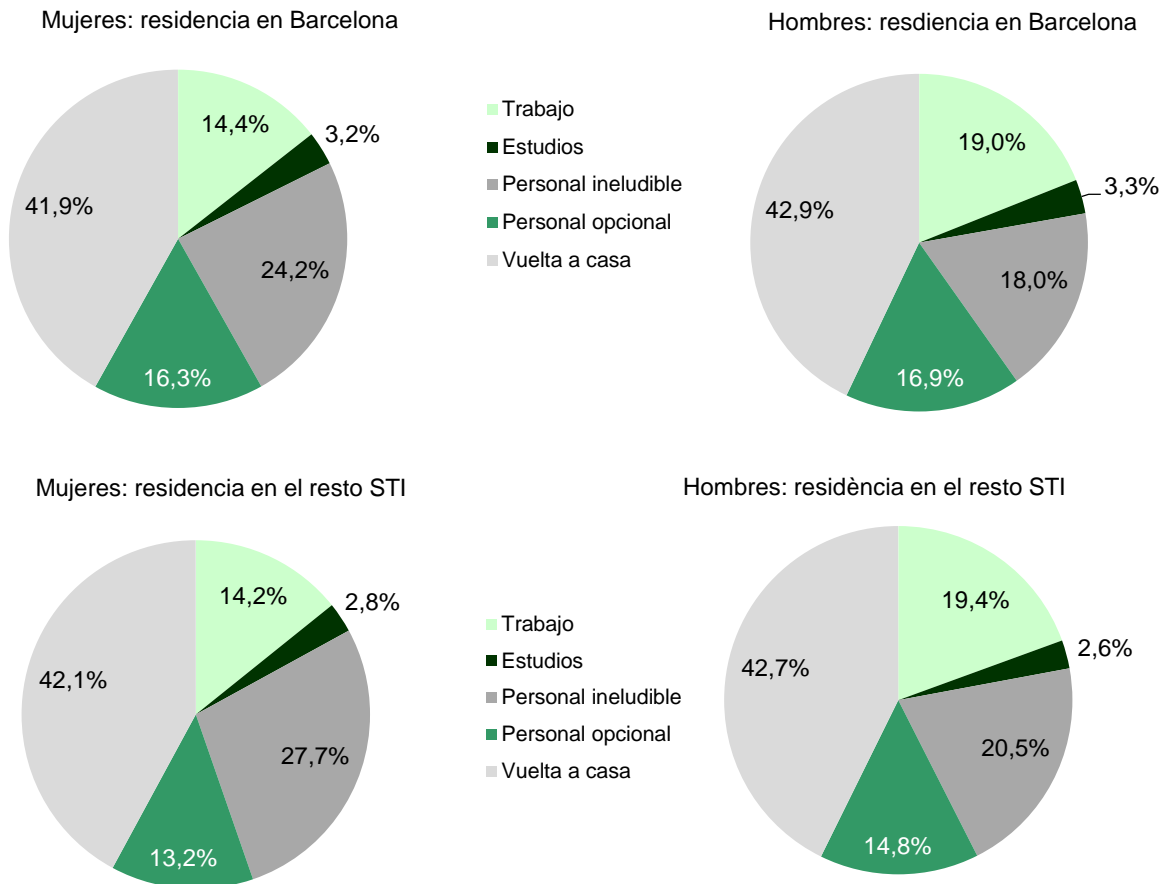
Además de la inmovilidad, es interesante conocer el número de desplazamientos que efectúa la ciudadanía a lo largo de un día laborable. Se trata de un valor bastante similar entre hombres y mujeres en términos agregados (en Barcelona, 4,17, las mujeres; y 4,13, los hombres), pero que presenta diferencias destacables según el perfil sociodemográfico. Por ejemplo, las mujeres activas (empleadas o en situación de paro) son las que hacen a lo largo del día más desplazamientos y, por lo tanto, más actividades diarias fuera del hogar. Se trata de un grupo de mujeres que suele tener unos usos del tiempo complejos, ya que, además de cubrir desplazamientos vinculados al trabajo (en caso de estar empleadas), cubren buena parte de los desplazamientos asociados a las actividades domésticas y de cuidado de niños y niñas o de otras personas dependientes, y que suelen intensificar en caso de estar en el paro.

2.2. Motivos de desplazamientos diferenciados

Los motivos por los que se hacen los desplazamientos diarios reflejan claramente los usos sociales del tiempo de la población y, al mismo tiempo, estos están estrechamente relacionados con la edad o la situación profesional. Además, el sexo configura rutinas diarias diferenciadas, lo que se pone de manifiesto también en la movilidad cotidiana. Tanto en Barcelona como en el resto del STI se da un patrón claro: las mujeres hacen menos desplazamientos por motivos de trabajo y más desplazamientos por motivos personales. Dentro de la movilidad personal, además, las mujeres hacen más viajes para cubrir actividades de carácter obligatorio (movilidad personal ineludible) necesarias para desarrollar la vida diaria o las tareas de cuidado, como ir al médico, acompañar a otras personas dependientes o hacer compras cotidianas. Al mismo tiempo, con respecto al resto de la movilidad personal de carácter más opcional, también se observan diferencias en los tipos de actividades según el sexo. Los hombres hacen más desplazamientos vinculados al ocio y el tiempo libre y pasean más, mientras que las mujeres, contrariamente, hacen más visitas a familiares o amigos y más desplazamientos para compras no cotidianas.

El origen de estas diferencias es evidente y conocido: los roles que tradicionalmente se han asignado a las mujeres se asocian con más intensidad con las tareas de cuidado y aquellas que contribuyen a asegurar la vida humana. Este mayor grado de responsabilidad en las tareas domésticas y familiares impacta en muchas esferas de la vida, lo cual genera, entre otros, actividades diarias diferenciadas. Así, en Cataluña, en el 2011 las mujeres destinaron el doble de tiempo que los hombres al hogar y a la familia, mientras que los hombres destinaron un 34 % del tiempo más al trabajo remunerado y un 42 % más a aficiones e informática (Encuesta de uso del tiempo 2011, Idescat). El ejercicio de este trabajo no remunerado de las mujeres, además de generar más desplazamientos por motivos personales de carácter ineludible, penaliza su participación en el mercado laboral y genera menos movilidad por trabajo. Cabe decir que estas diferencias se expresan sobre todo entre la población activa y entre la población de entre 30 y 64 años, ya que las actividades diarias entre los más jóvenes son similares. Este hecho refleja cómo la desigualdad de género está estrechamente vinculada a la maternidad y a la asunción de determinados roles dentro del hogar.

Gráfico 1. Distribución de los desplazamientos según el motivo (agregado). Residentes en Barcelona y en el resto del STI. Año 2018



Fuente: elaborado a partir de datos de la EMEF 2018 (ATM).

2.3. Modos de transporte

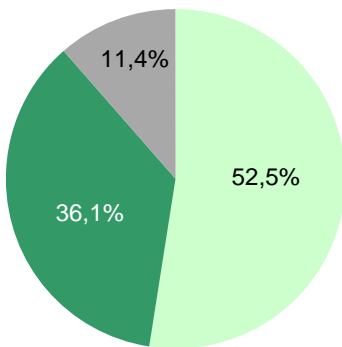
En la medida en que las mujeres hacen más actividades que se asocian a modelos de desplazamientos de proximidad, el hecho de andar gana protagonismo entre ellas. En el caso de los hombres, si bien también es destacable este modo, el peso del vehículo privado aumenta considerablemente, particularmente vinculado a la movilidad al trabajo (a menudo de más distancia). Las mujeres, además, efectúan más desplazamientos en transporte público (gráfico 2 de la página siguiente).

Particularmente en Barcelona, aunque la movilidad activa y el uso del transporte público son muy transversales entre la población residente, el porcentaje de ambos modos llega al 88 % entre las mujeres y baja hasta el 70 % entre los hombres.

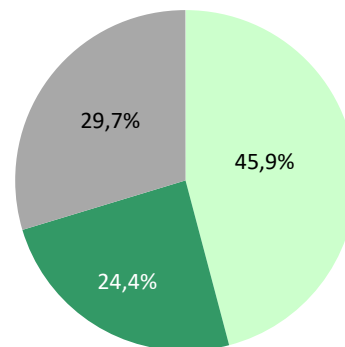
Sin embargo, la explicación de estos datos va mucho más allá de la menor participación en el mercado laboral por parte de las mujeres. De hecho, se sabe que, en los mismos estratos de edad, de situación profesional, de nivel de renta o de grado de accesibilidad al transporte público, las mujeres siguen teniendo hábitos de movilidad más sostenibles. Así, por ejemplo, aunque como se ha dicho no hay diferencias destacables entre chicas y chicos en relación con los motivos de desplazamientos, a la hora de resolverlos, los chicos de entre 16 y 29 años y los estudiantes hombres se decantan más por el vehículo privado (el 50 % de los desplazamientos de las mujeres estudiantes en Barcelona son resueltos en transporte público, mientras que, en el caso de los hombres estudiantes, el transporte público baja al 43 %).

Gráfico 2. Distribución de los desplazamientos según el modo de transporte. Residentes en Barcelona y en el resto del STI. Año 2018

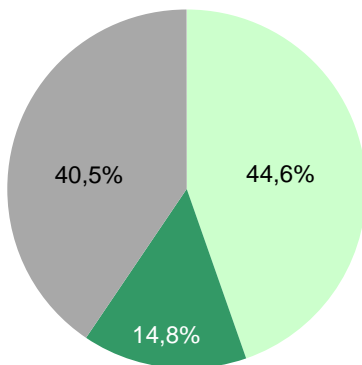
Mujeres: residencia en Barcelona



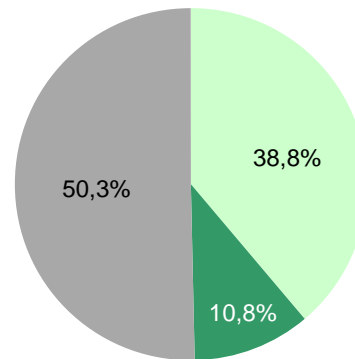
Hombres: residencia en Barcelona



Mujeres: residencia en el resto STI



Hombres: residencia en el resto STI



Fuente: elaborado a partir de datos de la EMEF 2018 (ATM).

En resumen, de manera sintética se exponen algunas razones de estas diferencias en el uso de los modos de transporte:

- **Menos necesidad de utilizar el vehículo privado:** como se ha visto, parte de las actividades de las mujeres responden a actividades que, en nuestra sociedad, suelen ser de proximidad y que, por lo tanto, se suelen efectuar en modos activos. Además, en muchas ocasiones acaban priorizando trabajos más próximos en torno a la residencia y que permiten un acceso más fácil caminando. La necesidad de conciliar la vida laboral y familiar explicaría, pues, que un 81 % de las mujeres que residen en el ámbito del AMB tengan el trabajo en el mismo municipio donde viven frente al 65 % de los hombres. Los trabajos a los que acceden (o los que acaban priorizando), además, se ubican en mayor grado en emplazamientos urbanos donde es más viable el acceso a pie o en transporte público (Encuesta de cohesión urbana, 2017).

- **Menos acceso al vehículo privado:** la desigualdad generada por la diferente participación de las mujeres en el ámbito laboral (más jornadas parciales, más temporalidad de los contratos, menos acceso a cargos directivos, etc.), aparte de generar un acceso menor al vehículo privado por razón de unos ingresos más bajos asociados a una mayor precariedad laboral, también contribuye a perpetuar los roles tradicionales sobre masculinidad y feminidad. Así, cuando la participación de las mujeres en los ingresos del hogar es inferior a la del hombre, tiende a ser la persona de género masculino la que hace un uso habitual del vehículo privado. En el 2011, en tan solo el 17 % de los hogares metropolitanos donde solo se dispone de un vehículo, era la mujer la que hacía un uso habitual de este (ECVHP, 2011).

Aparte de estos dos elementos, es importante considerar el componente territorial, porque ayuda también a entender ciertos patrones de movilidad desde una óptica de género. En zonas de más

baja densidad de población con funciones principalmente residenciales o las que tienen dinámicas más próximas a la ruralidad del ámbito del STI y, en general, allí donde disminuye la accesibilidad a medios de transporte público, el vehículo privado es mucho más habitual entre las mujeres. Así, aunque las rutinas entre hombres y mujeres siguen siendo diferenciadas, el uso del vehículo privado entre las mujeres y hombres prácticamente se iguala y asciende hasta el 53 % en el ámbito de la última corona del ámbito del STI (véase la tabla 1). Acceder a un vehículo privado es, de hecho, en estos ámbitos (también se pueden dar en las zonas más excéntricas de la conurbación barcelonesa) particularmente necesario entre las mujeres, ya que no tener podría comportar una pérdida de oportunidades ciertamente importante.

Tabla 1. Cuota modal de la moto y del coche según la corona de residencia. Año 2018

Corona de residencia	Cuota modal moto (%)		Cuota modal coche (%)	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Barcelona	3,1	10,3	8,2	18,0
Resto 1.ª corona	1,1	7,0	23,3	30,9
Resto RMB	0,8	4,3	43,7	44,9
Resto STI	0,7	2,3	53,6	53,2

Fuente: elaborado a partir de datos de la EMEF 2018 (ATM).

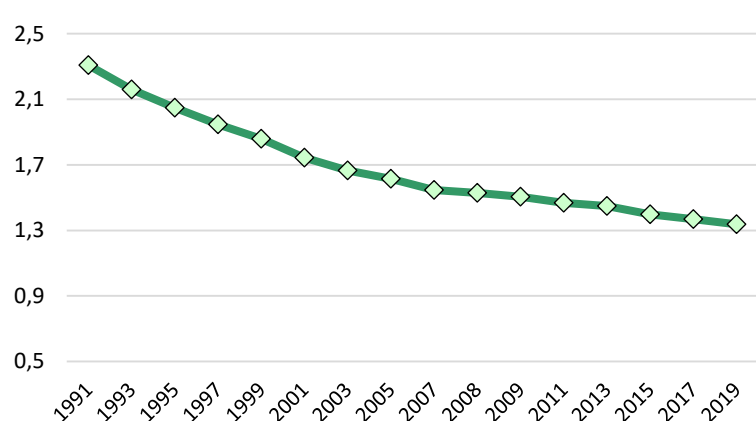
Contrariamente, las mujeres que viven en ámbitos más densos alcanzan patrones de movilidad mucho más saludables y de menor impacto ambiental: en Barcelona, por ejemplo, el 11,4 % de los desplazamientos de las mujeres se resuelven en vehículo privado, mientras que entre los hombres este valor asciende hasta el 27,9 %. No obstante, este comportamiento puede ser un factor de desigualdad. Efectivamente, en la medida en que la presión urbana impide en muchos casos disponer de más de un vehículo privado en los hogares (véase la tabla 2), por razones culturales asociadas a los roles de género, es frecuente que sea el hombre quien haga un uso habitual.

Tabla 2. Porcentaje de coches por hogar según el número de habitantes del municipio de residencia en el resto del STI y en Barcelona. Año 2018

Coches por hogar	Menos de 5.000 hab.	Entre 5.000-20.000 hab.	Entre 20.000 y 50.000 hab.	Más de 50.000 hab. (sin Barcelona)	BCN	Total STI
Ningún coche	2,2	5,1	9,5	12,9	28,0	14,9
1 coche	30,0	40,7	48,6	55,3	57,0	51,0
2 o más coches	67,8	54,2	41,8	31,8	15,1	34,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: elaborado a partir de datos de la EMEF 2018 (ATM).

Gráfico 3. Relación de masculinidad de la población con una licencia o permiso de conducir en España. Evolución 1991-2019



Fuente: elaborado a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Desde el punto de vista de la evolución de los datos, la serie histórica de la EMEF no permite observar todavía una tendencia clara sobre un cambio de hábitos en la movilidad diaria de las mujeres o de los hombres. Hoy por hoy, la mayoría de los cambios que se observan se asocian a los que se derivan de los ciclos económicos (por ejemplo, durante el periodo de crisis 2009-2014 los hombres tendieron a feminizar sus patrones de movilidad). No obstante, sí es cierto que la distancia en el acceso al vehículo privado se va acortando, puesto que la relación de masculinidad del censo de conductores en el ámbito del Estado sigue una clara tendencia a la baja.

2.4. Preferencias y predisposiciones

La EMEF constata año tras año cómo nuestra sociedad valora mejor los medios de transporte individuales que los medios de transporte colectivos y que no hay diferencias relevantes en función del sexo. Después de ir a pie y de ir en bicicleta, la moto y el coche son anualmente los medios que mejor puntuación alcanzan. Todos los transportes públicos registran valoraciones inferiores, y el tranvía es el medio público que obtiene mejor puntuación. Sin embargo, los hombres puntúan mejor ciertos medios como la moto y el metro, probablemente porque permiten experimentar una cierta sensación de velocidad o rapidez, elemento que culturalmente es más propio de la masculinidad. La EMEF también recoge que la preferencia por el transporte privado es una respuesta bastante mencionada como motivo para no utilizar el transporte público (entre un 8 % y un 10 % de las respuestas), sin haber tampoco diferencias relevantes en función del sexo.

Tabla 3. Satisfacción de los medios de transporte. Residentes en Barcelona y en el resto del STI. Año 2018 (10 = muy satisfecho/a, 0 = nada satisfecho/a)

Medio de transporte	Barcelona		Resto de la STI	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Caminando	8,5	8,3	8,4	8,2
Bicicleta	8,2	8,2	8,2	8,2
Patinete, segway, otros aparatos	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
Otro autobús urbano	6,5	6,6	6,6	6,5
Autobús interurbano	6,6	6,7	6,8	6,6
Tranvía	7,4	7,3	7,5	7,2
Renfe Rodalies	6,3	6,2	6,4	6,3
Renfe regional / media distancia	6,4	6,3	6,9	6,4
Taxi/Uber/Cabify	6,6	6,6	6,7	6,4
Coche conductor	7,3	7,1	7,8	7,7
Coche acompañante	7,7	6,9	8,0	6,9
Moto	7,9	8,1	7,7	8,3
Transporte público	7,0	7,0	6,9	6,8

Fuente: elaborado a partir de datos de la EMEF 2018 (ATM).

Estos datos ponen de manifiesto el prestigio del que el vehículo privado todavía disfruta entre la ciudadanía de manera transversal. La libertad de movimiento y horaria, la privacidad física o el estatus social que otorga serían, entre otros, posibles factores explicativos. La falta de diferencias relevantes en función del sexo también pone de relieve que, hoy por hoy, tanto mujeres como hombres en un escenario de emergencia climática seguimos valorando mejor la movilidad motorizada privada que el transporte público colectivo.

3. ¿Puede el modelo de movilidad actual acentuar situaciones de desigualdad de género?

Como se ha visto, los hábitos de movilidad más sostenibles y saludables de las mujeres, en buena parte, se explican por la desigualdad estructural de género todavía persistente y muy palpable en nuestra cotidianidad. Adicionalmente, se ha visto que el modelo urbano y la accesibilidad a los medios de transporte público, así como la construcción del espacio público urbano, contribuyen a modular también los comportamientos de la movilidad diaria de las mujeres y las diferencias de género. A continuación, se expresa de manera sintética en qué medida el modelo de movilidad

femenino, mucho más adaptado a un contexto de emergencia climática, contribuye, al mismo tiempo, a perpetuar o ampliar desigualdades entre hombres y mujeres.

En primer lugar, es importante poner de relieve la diferente participación de las mujeres con respecto a las emisiones de gases contaminantes responsables del cambio climático y de la pérdida de calidad del aire en entornos urbanos. Así, a pesar de tener el mismo grado de exposición a la contaminación atmosférica o a los riesgos asociados al cambio climático, son menos partícipes que los hombres. Un estudio preliminar (IERMB, 2017) permitió estimar el impacto de la movilidad cotidiana en función del perfil sociodemográfico de los individuos residentes en el ámbito de los municipios del AMB. Los resultados constataron que, en cualquiera de los grupos de edad, la movilidad de las mujeres contribuye menos al cambio climático (consumo energético y emisiones de CO₂) y al empobrecimiento de la calidad del aire (emisiones de NO_x y de PM₁₀). Se ponía en evidencia la situación de desventaja por parte del colectivo femenino y, también, de colectivos que se desplazan principalmente en modos activos o hacen un uso más amplio del transporte público (niños y jóvenes, personas mayores, población de rentas más bajas, etc.), por ser menos emisores, pero sí receptores, de estos impactos.

Paralelamente al empobrecimiento de la salud que genera la contaminación acústica derivada del tráfico motorizado (y que probablemente tiene un comportamiento parecido a la de las emisiones contaminantes, en relación con diferencias de género), hay que abordar otro efecto indeseado de la movilidad: la siniestralidad vial. Es cierto que, en este caso, las cifras en Cataluña constatan que el número de víctimas mortales y de heridos graves es mucho más elevado entre los hombres, puesto que la participación numérica en la conducción es desigual. Sin embargo, algunos estudios recientes sobre el riesgo vial en la ciudad de Barcelona manifiestan que hay más hombres que son responsables de accidentes de tráfico y que hay más mujeres implicadas como peatones o como acompañantes.

Aparte de los costes sobre la salud, el sistema de movilidad genera numerosas externalidades que impactan en la cotidianidad de las mujeres. Entre otros, hay que hablar de la desigualdad en la accesibilidad territorial, ya que el menor acceso al vehículo privado puede contribuir a limitar la capacidad de acceder al territorio y, por lo tanto, a empequeñecer todavía más los marcos territoriales de referencia. En consecuencia, cuando las distancias no se pueden cubrir en modos activos y los servicios de transporte público son insuficientes, las mujeres que no tienen permiso de conducir o disponibilidad de un vehículo pueden ver limitadas sus expectativas de desarrollo personal (acceso al trabajo, a la educación, a la cultura, a las relaciones sociales, etc.). De hecho, es habitual que el porcentaje de población no móvil sea mayor entre las mujeres que viven en barrios con pocos servicios de transporte público. Así, aunque en estos ámbitos las mujeres suelen utilizar mucho más frecuentemente el vehículo privado, aquellas que no lo pueden hacer sufren más estrechamente la desigualdad por la falta de acceso al espacio urbano o al territorio. Esta situación se puede acentuar entre las mujeres que viven en barrios con unos índices de pobreza elevados o entre aquellas que sufren algún tipo de discapacidad o disfunción sensorial, ya que, entre estos dos grupos, el peso de la población no móvil también aumenta.

Tabla 4. Porcentaje de población no móvil y autocontención municipal según el sexo y el índice de accesibilidad al transporte público. Año 2018

AMB	Baja accesibilidad en TP (%)		Alta accesibilidad en TP (%)	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Población no móvil	10,0	5,2	8,6	5,5
Autocontención municipal	49,9	42,7	83,6	74,8

Fuente: elaborado a partir de datos de la EMEF 2018 (ATM).

Hay que tener presente que la metrópolis de Barcelona dispone de un extenso sistema de transporte público, en vista de la necesidad de dar respuesta a los altos volúmenes de movilidad de la población. Se trata de un sistema que hay que considerar en términos generales satisfactorio, aunque la complejidad y la diversidad urbana no garantiza siempre las mismas

prestaciones en todas partes. En este contexto, hay que tener presente que el 10 % de población del ámbito del AMB vive en barrios con niveles de accesibilidad inexistentes o muy bajos, lo que evidencia la posibilidad de que haya personas que se encuentren en esta situación de desventaja.

Otro de los costes que las mujeres asumen está relacionado con la desigualdad en la conciliación. Como es sabido, la duración media de los desplazamientos en transporte público es más elevada que en transporte privado. Es una constante en el ámbito metropolitano de Barcelona. En consecuencia, las mujeres, como utilizan más el transporte público, asumen unos mayores costes temporales que los hombres en los desplazamientos diarios porque, aunque las distancias que recorren son inferiores, los tiempos de desplazamientos son más elevados. Según la ECURB 2017, el 87,5 % de los hombres del área metropolitana de Barcelona necesitan menos de 15 minutos para llegar al trabajo cuando este se encuentra en el mismo barrio del municipio de residencia; esta cifra es del 76,3 % entre las mujeres.

4. Algunas reflexiones y conclusiones finales

Como se ha visto, la menor dependencia de los medios motorizados privados, el carácter de proximidad de los viajes y el uso más frecuente del transporte público en los entornos más urbanizados y densos hacen que los hábitos de movilidad de las mujeres se conviertan en un referente para extender al conjunto de la sociedad en un escenario de emergencia climática. Sin embargo, estos hábitos responden con frecuencia a desigualdades estructurales de género, de modo que es esencial conseguir romper la relación que hay entre el perfil sociodemográfico de la ciudadanía y su utilización de los medios de transporte. El objetivo debería consistir en que, con independencia de la condición sociodemográfica o económica, del lugar de residencia o del tipo de actividades para cubrir, la ciudadanía apueste siempre por el medio de transporte más eficiente. Seguir esta vía implica que, en la medida en que las desigualdades sociales y de género se acorten, las mujeres o cualquier grupo que se encuentra en situación de desigualdad (como los que viven en situación de pobreza) no asuman hábitos de movilidad menos sostenibles y saludables. Más bien al contrario.

Más allá de esta premisa, se proponen algunas vías en las que desde el campo de las políticas públicas de movilidad se podría avanzar:

- Reformar el espacio urbano bajo los principios del urbanismo feminista, sostenible y saludable.
- Fomentar el cambio de hábitos en entornos urbanos, particularmente entre los hombres: la “feminización” de los hábitos de movilidad de los hombres es esencial en el ámbito de la conurbación central de la metrópolis, donde los niveles de calidad del aire y el ruido superan anualmente los límites recomendados. La elevada oferta de los servicios de transporte público o el modelo de ciudad en buena parte compacta y diversa permite efectuar este cambio a través de medidas de gestión de la demanda del vehículo privado (extensión de la regulación del aparcamiento de coches y motocicletas, peaje urbano de congestión y toxicidad, etc.) y producir un traspaso modal.
- Ofrecer formación y hacer divulgación: hay que transformar las percepciones individuales hacia los modos de transporte más resilientes ante el cambio climático mediante la formación en movilidad sostenible en el ámbito escolar y otros entornos formativos.
- Apostar por enfoques interdisciplinarios: avanzar en la creación de equipos de trabajo de varias disciplinas que permitan enfoques más transversales. A menudo los equipos están integrados por personas formadas en ingeniería o la arquitectura, que, aparte de tener un dominio masculino, han tenido visiones androcéntricas en el diseño de la ciudad y de los sistemas de transporte.

- Mejorar la gobernanza: avanzar en acuerdos interadministrativos para ejecutar las inversiones en infraestructuras para el transporte público, así como para el despliegue de las actuaciones derivadas de los planes de movilidad aprobados. Avanzar en la colaboración horizontal dentro de las administraciones y entre ellas, con áreas de actuación hasta ahora no tan conexas con la movilidad, como pueden ser salud, educación, trabajo o derechos sociales.

Bibliografía

- ARORA-JONSSON, S. (2011). "Virtue and vulnerability: Discourses on women, gender and climate change", *Global Environmental Change*, 21, pp. 744–751.
- DOMENE, E.; GARCIA, M. (2017). *Avaluació dels efectes de la mobilitat en la salut i el benestar de la població a l'àrea metropolitana de Barcelona*, Bellaterra: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, 2017.
- MIRALLES-GUASCH, C.; OLIVER-FRAUCA, L.; PÉREZ, N. (2008). *La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere*, Bellaterra: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, 2008.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*, Quaderns de l'Institut, 14, Instituto Catalán de las Mujeres. Generalitat de Catalunya.
- PEARSE, R. (2017). "Gender and climate change", *WIREs Climate Change*, 8, e451, doi:10.1002/wcc.451.
- PÉREZ, M.; PÉREZ SANS, N.; COLL, F.; PONS, M. (2020). "Les desigualtats en el sistema de mobilitat: situació i reptes en l'àmbit metropolità de Barcelona", *La metròpoli en transició. Reptes i estratègies. Anuari Metropolità de Barcelona 2019*, Barcelona: Àrea Metropolitana 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: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos 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: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.