

Dones, mobilitat, salut i sostenibilitat. Un nou paradigma en la mobilitat quotidiana

Núria Pérez Sans (nuria.perez.sans@uab.cat) Investigadora
Maite Pérez Pérez (maite.perez.@uab.cat) Cap d'Àrea
Àrea de Mobilitat de l'IERMB-UAB

Paraules clau: canvi climàtic, mobilitat, equitat, dones



Tenint en compte l'actual situació de crisi climàtica, aquest article vol posar en relleu les principals diferències en el comportament de les dones enfront dels homes, des del punt de vista de les seves pautes de mobilitat i externalitats derivades. Es posen en context respecte del seu paper en la societat (en el mercat laboral, en el rol familiar o en les relacions socials) i es relacionen amb desigualtats de gènere estructurals, alhora que s'indiquen algunes qüestions per abordar des d'aquest punt de vista de les polítiques de mobilitat a Catalunya i en l'àmbit metropolità de Barcelona.

1. Generalitats sobre la contribució de la mobilitat al canvi climàtic i a l'empitjorament de la qualitat ambiental de les ciutats, amb una visió de gènere

Amb la reactivació econòmica iniciada el 2013, les emissions derivades dels sectors difusos, com ara el transport, van tornar a pujar, després d'una progressiva —però lenta— reducció causada per la crisi. Actualment, el sector de la mobilitat i el transport és el responsable del 32% dels gasos amb efecte d'hivernacle que s'emeten a la província de Barcelona (any 2018), després del sector industrial. Particularment, el transport terrestre ho és també del 55% de les emissions d'NO₂ i del 59% de partícules en suspensió nocives per a la salut —com les PM₁₀ o PM_{2,5}—, o de l'empitjorament de la qualitat acústica a les ciutats de l'àmbit metropolità de Barcelona.

No es pot oblidar que a la província de Barcelona, on es produeixen diàriament gairebé 20 milions de desplaçaments —sense comptar la distribució de mercaderies de llarga distància i d'últim quilòmetre—, la major part d'aquesta mobilitat es resol en mitjans de mobilitat activa (com ara caminar o bicicleta) o en transport públic, però que encara el 36%, uns 7 milions, es realitzen en vehicles privats motoritzats (amb un pes del 57% de vehicles dièsel, un 40% de benzina i tan sols un 3% de vehicles alternatius, com

2 | Barcelona Societat – Experiències

l'elèctric o híbrid). I aquest ús del vehicle privat està clarament associat a un perfil masculí. Com es veurà, les dones són més saludables i sostenibles en els seus hàbits de mobilitat, però, en determinades ocasions, també pateixen desigualtats per aquest motiu, particularment quan són majors receptores d'algunes de les externalitats que genera l'ús del vehicle privat motoritzat.

Aquesta situació d'empitjorament de la qualitat ambiental a la metròpolis barcelonina no ha presentat canvis substancials en els darrers anys, i les actuals perspectives indiquen que no ho farà a mitjà o llarg termini, tret que s'impulsin veritables accions per donar resposta als requeriments imposats per diversos organismes i institucions.

Des de la Unió Europea particularment, s'han promogut iniciatives, directives i normatives que estableixen diferents fites temporals amb l'objectiu de minorar les emissions d'aquests diferents contaminants locals i globals. En concret, l'Acord de París del 2016, el Llibre Blanc del Transport, l'Agenda 2030 o la Directiva 2008/50/CE sobre qualitat de l'aire. Però també les Nacions Unides, en els seus objectius de desenvolupament sostenible (ODS) 11 i 13, estableix la importància de minimitzar l'impacte en la qualitat de l'aire de les ciutats, i la rellevància de mitigar o adaptar-se als efectes del canvi climàtic, respectivament. També s'ha pronunciat en aquest sentit l'OMS, atesos els greus impactes en la salut que genera l'exposició a aquests contaminants locals i globals.

No obstant això, les polítiques en l'àmbit català o metropolità adreçades a minimitzar l'impacte del sector del transport en el canvi climàtic o en la qualitat ambiental o acústica no han tingut l'efecte esperat, com sí que s'ha vist en altres sectors. I això que la situació respecte d'altres territoris quant a la normativa i planificació específica sobre mobilitat sostenible és molt més optimista. Amb tot, les dificultats a l'hora

d'arribar a acords interadministratius per tal d'aplicar determinades accions, sovint amb forta protesta social, del sector econòmic i de determinats grups de pressió, han estat la causa de no visualitzar una millora substancial en aquest sentit. I és que la presa de decisions al respecte abasta no tan sols les polítiques específiques de mobilitat, sinó que incideix transversalment en altres àmbits, com l'econòmic, el laboral, el de benestar i drets socials, el turístic, l'urbanístic, o l'educatiu, entre d'altres.

Particularment, és rellevant destacar que, en els darrers anys, les qüestions de gènere s'han començat a visualitzar en el disseny d'instruments de planificació, polítiques i accions sobre mobilitat i transport, tant posant en relleu els seus millors hàbits de mobilitat, de menor impacte en el canvi climàtic, qualitat ambiental, acústic o en la sinistralitat viària. Però, alhora, sent coneixedors de les causes que motiven aquest diferent comportament respecte dels homes, i evitant que s'incrementin les desigualtats per raó de gènere en aquest àmbit.

2. Com és la mobilitat de les dones i quins elements l'expliquen?

L'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF)¹ és l'única font d'informació existent en l'àmbit metropolità de Barcelona que permet oferir una radiografia del diferent comportament quant a pautes de mobilitat quotidianes que es donen entre diferents perfils de població. Tot seguit es fa una breu recopilació dels trets diferencials de la mobilitat de les dones que resideixen a Barcelona i a la resta de l'àmbit del sistema tarifari integrat de Barcelona (en endavant, STI), a partir de les dades corresponents a la seva edició del 2018. A banda, per tal d'aportar una mirada més interseccional i coherent

1. Per a més informació sobre aquesta operació estadística oficial, vegeu <https://iermb.uab.cat/ca/enquestes/enquestes-de-mobilitat/>

3 | Barcelona Societat – Experiències

amb la seva diversitat social, també s'atenen aspectes com l'edat, la situació professional, el nivell d'estudis o les característiques urbanes del lloc on viuen (renda de l'àmbit de residència, grau d'accessibilitat al transport públic, etc.). Les informacions es complementen amb alguns elements explicatius i altres fonts d'interès.

2.1. Immobilitat i grau de mobilitat

Al llarg d'un dia feiner, hi ha persones que declaren no haver fet cap desplaçament i que, per tant, no surten de casa. Bàsicament, no surten per impossibilitat (malaltia, discapacitat, tasques de cura, etc.) o per altres raons de tipus laboral o personal. El percentatge de població no mòbil sol ser un valor estable i té, de manera estructural, un clar biaix segons el sexe. L'any 2018 a Barcelona el pes de les dones no mòbils va ser del 7,8%, mentre que pel cas dels homes descendia fins al 5,1%. Una de les raons d'aquesta diferència és el grau d'envelliment més elevat de la població femenina, que en condiciona també la salut.

Cal destacar que, malgrat que l'envelliment de Barcelona és superior al de la resta de la província, el grau d'immobilitat creix entre les dones que viuen fora de Barcelona (ascendeix pràcticament fins al 10% a la resta de l'STI). Així doncs, a Barcelona les dones d'edat avançada tenen una vida més activa en l'àmbit de la mobilitat respecte a la població que viu fora de la ciutat. A priori, aquesta dada que es podria associar a un estil de vida més saludable entre les dones grans de Barcelona és difícil d'afirmar de manera rotunda, perquè l'activitat física i l'exercici es poden també desenvolupar en l'esfera privada. Segurament també caldria tenir en compte altres aspectes que responguessin a aquesta diferent mobilitat, com ara la possibilitat de realitzar els viatges en unes condicions adients.

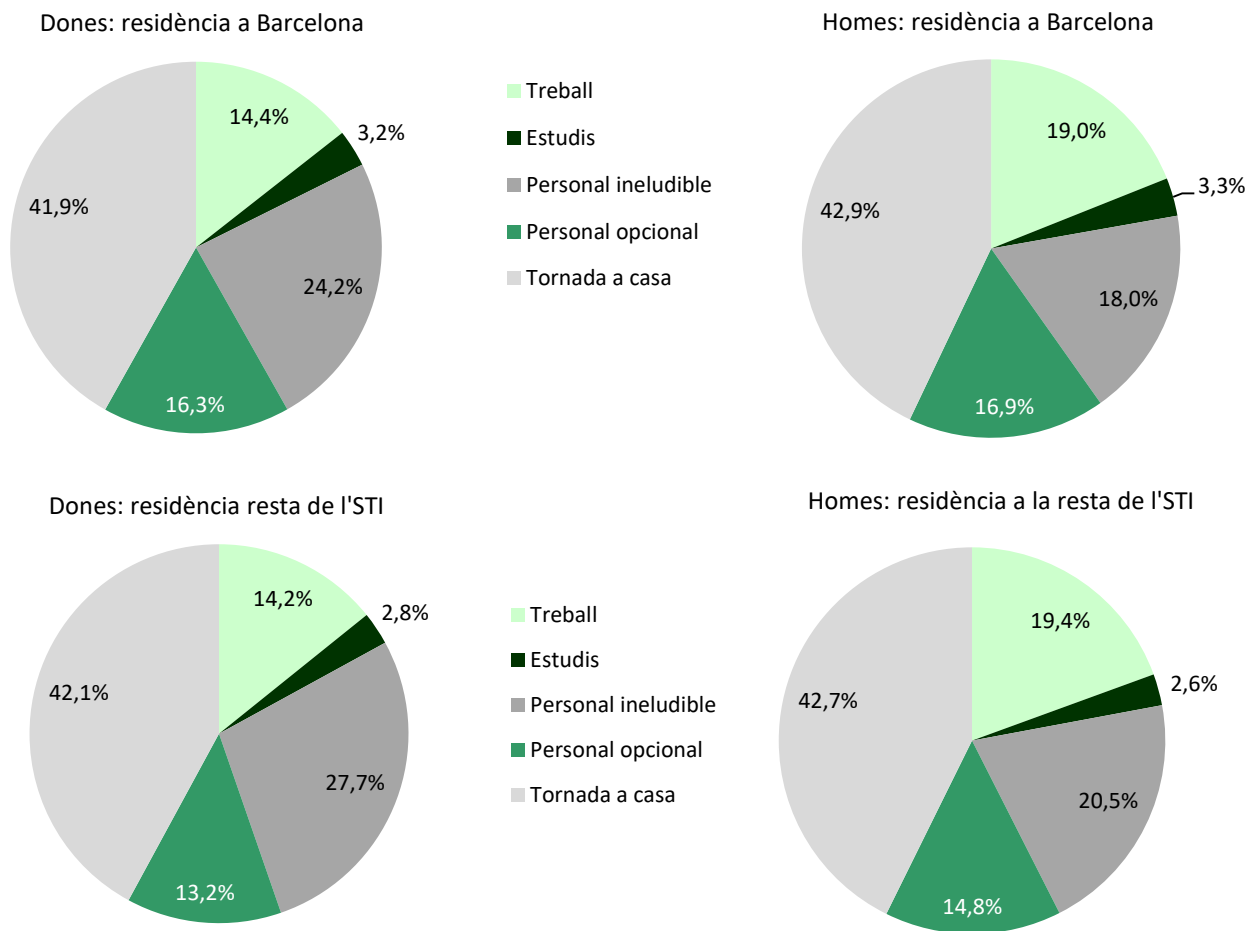
A més de la immobilitat, és interessant conèixer el nombre de desplaçaments que efectua la ciutadania al llarg d'un dia feiner. Es tracta d'un valor bastant similar entre homes i dones en termes agregats (a Barcelona, 4,17 les dones, i 4,13 els homes) però que presenta diferències destacables segons el perfil sociodemogràfic. Per exemple, les dones actives (ocupades o en situació d'atur) són les que fan al llarg del dia més desplaçaments i, per tant, més activitats diàries fora de la llar. Es tracta d'un grup de dones que acostuma a tenir uns usos del temps complexos, ja que, a més de cobrir desplaçaments vinculats a la feina (en cas d'estar ocupades), cobreixen bona part dels desplaçaments associats a les activitats domèstiques i de cura d'infants o d'altres persones dependents, i que solen intensificar en cas d'estar a l'atur.

2.2. Motius de desplaçaments diferenciats

Els motius pels quals es fan els desplaçaments diaris reflecteixen clarament els usos socials del temps de la població i, alhora, aquests estan estretament relacionats amb l'edat o la situació professional. A més a més, el sexe configura rutines diàries diferenciades, fet que es fa palès també en la mobilitat quotidiana. Tant a Barcelona com a la resta de l'STI es dona un patró clar: les dones fan menys desplaçaments per motius de feina i més desplaçaments per motius personals. Dins de la mobilitat personal, a més a més, les dones fan més viatges per cobrir activitats de caràcter obligatori (mobilitat personal ineludible) necessàries per desenvolupar la vida diària o les tasques de cura, com ara anar al metge, acompanyar altres persones dependents o fer compres quotidianes. Alhora, pel que fa a la resta de la mobilitat personal de caràcter més opcional, també s'observen diferències en els tipus d'activitats segons el sexe. Els homes fan més desplaçaments vinculats a l'oci i el lleure i passen més, mentre que les dones, contràriament, fan més visites a familiars o amics i més desplaçaments per a compres no quotidianes.

4 | Barcelona Societat – Experiències

Gràfic 1. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI. Any 2018



Font: Elaborat a partir de dades de l'EMEF 2018 (ATM).

L'origen d'aquestes diferències és evident i conegut: els rols que tradicionalment s'han assignat a les dones s'associen amb més intensitat amb les tasques de cura i aquelles que contribueixen a assegurar la vida humana. Aquest grau de responsabilitat més gran en les tasques domèstiques i familiars impacta en moltes esferes de la vida, la qual cosa

genera, entre d'altres, activitats diàries diferenciades. Així, a Catalunya, l'any 2011 les dones van destinar el doble de temps que els homes a la llar i a la família, mentre que els homes van destinar un 34% del temps més al treball remunerat i un 42% més a aficions i informàtica (Enquesta d'ús del temps 2011, Idescat). L'exercici d'aquest treball no

remunerat de les dones, a més de generar més desplaçaments per motius personals de caràcter ineludible, penalitza la seva participació en el mercat laboral, i genera menys mobilitat per feina. Val a dir que aquestes diferències s'expressen sobretot entre la població activa i entre la població d'entre 30 i 64 anys, ja que les activitats diàries entre els més joves són similars. Aquest fet reflecteix com la desigualtat de gènere està estretament vinculada a la maternitat i a l'assumpció de determinats rols dintre de la llar.

2.3. Modes de transport

En la mesura que les dones fan més activitats que s'associen a models de desplaçaments de proximitat, el fet de caminar guanya protagonisme entre elles. En el cas dels homes, si bé també n'és destacable l'ús, el pes del vehicle privat augmenta considerablement, particularment vinculat a la mobilitat a la feina (sovint de més distància). Les dones, a més a més, efectuen més desplaçaments en transport públic (gràfic 2 de la següent pàgina).

Particularment a Barcelona, malgrat que la mobilitat activa i l'ús del transport públic són molt transversals entre la població resident, el percentatge d'ambdós modes arriba al 88% entre les dones i baixa fins al 70% entre els homes.

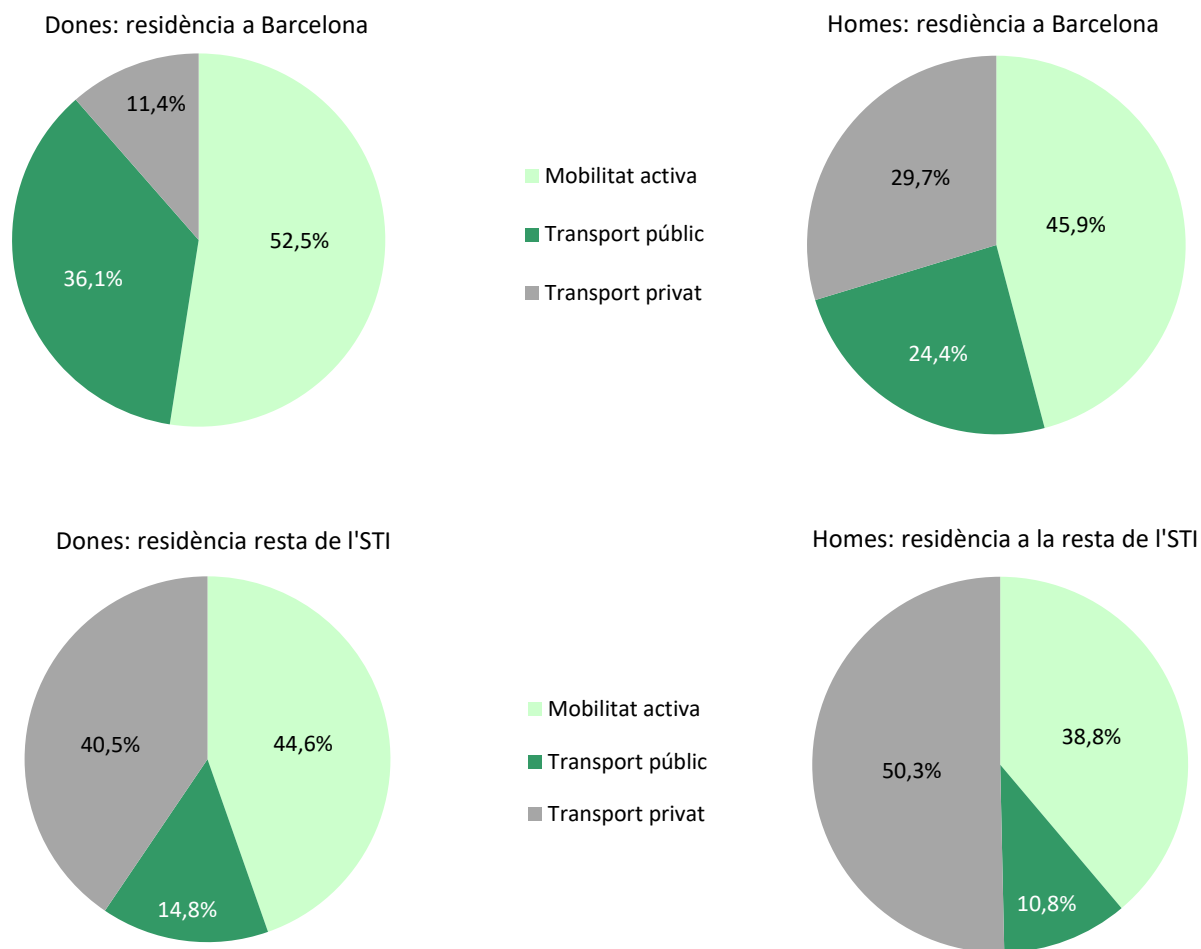
L'explicació d'aquestes dades, però, va molt més enllà de la menor participació en el mercat laboral per part de les dones. De fet, se sap que en els mateixos estrats d'edat, de situació professional, de nivell de renda o de grau d'accessibilitat al transport públic, les dones continuen tenint hàbits de mobilitat més sostenibles. Així, per exemple, tot i que com s'ha dit no hi ha diferències destacables entre noies i nois en relació amb els motius de desplaçaments, a l'hora de resoldre'ls, els nois d'entre 16 i 29 anys i els estudiants homes es decanten més pel vehicle privat (el 50% dels

desplaçaments de les dones estudiants a Barcelona són resolts en transport públic, mentre que en el cas dels homes estudiants el transport públic baixa al 43%). En resum, de manera sintètica s'exposen algunes raons d'aquestes diferències en l'ús dels modes de transport:

- **Menys necessitat d'utilitzar el vehicle privat:** com s'ha vist, part de les activitats de les dones responen a activitats que, en la nostra societat, solen ser de proximitat i que, per tant, s'acostumen a efectuar en modes actius. A més a més, en moltes ocasions acaben prioritant feines més properes a l'entorn de residència i que permeten un accés més fàcil caminant. La necessitat de conciliar la vida laboral i familiar explicaria, doncs, que un 81% de les dones que resideixen a l'àmbit de l'AMB tinguin la feina al mateix municipi on viuen davant del 65% dels homes. Les feines a què accedeixen (o les que acaben prioritant), a més, s'ubiquen en major grau en emplaçaments urbans on és més viable l'accés a peu o en transport públic (Enquesta de cohesió urbana, 2017).

- **Menys accés al vehicle privat:** la desigualtat generada per la diferent participació de les dones en l'àmbit laboral (més jornades parcials, més temporalitat dels contractes, menys accés a càrrecs directius, etc.), a banda de generar un accés menor al vehicle privat per raó d'uns ingressos més baixos associats a una precarietat laboral més gran, també contribueix a perpetuar els rols tradicionals sobre masculinitat i feminitat. Així, quan la participació de les dones en els ingressos de la llar és inferior a la de l'home, tendeix a ser la persona de gènere masculí la que acostuma a fer un ús habitual del vehicle privat. L'any 2011, en tan sols el 17% de les llars metropolitanes on només es disposa d'un vehicle, era la dona la que en feia un ús habitual (ECVHP, 2011).

Gràfic 2. Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI. Any 2018



Font: Elaborat a partir de dades de l'EMEF 2018 (ATM).

A banda d'aquests dos elements, és important considerar el component territorial, perquè ajuda també a entendre certs patrons de mobilitat des d'una òptica de gènere. En zones de més baixa densitat de població amb funcions principalment residencials o les que tenen dinàmiques més pròximes a la

ruralitat de l'àmbit de l'STI i, en general, allà on disminueix l'accessibilitat en mitjans de transport públic, el vehicle privat és molt més habitual entre les dones. Així, malgrat que les rutines entre homes i dones continuen sent diferenciades, l'ús del vehicle privat entre les dones i homes pràcticament

7 | Barcelona Societat – Experiències

s'igualava, i ascendeix fins al 53% en l'àmbit de la darrera corona de l'àmbit de l'STI (vegeu la taula 1). Accedir a un vehicle privat és, de fet, en aquests àmbits (també es poden donar en les zones més excèntriques de la conurbació barcelonina) particularment necessari entre les dones, ja que no tenir-ne podria comportar una pèrdua d'oportunitats certament important.

Taula 1. Quota modal de la moto i del cotxe segons la corona de residència. Any 2018

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

Font: Elaborat a partir de dades de l'EMEF 2018 (ATM).

Contràriament, les dones que viuen en àmbits més densos assoleixen patrons de mobilitat molt més saludables i de menys impacte ambiental: a Barcelona, per exemple, l'11,4% dels desplaçaments de les dones es resolen en vehicle privat, mentre que entre els homes aquest valor ascendeix fins al 27,9%. No obstant això, aquest comportament pot ser un

Taula 2. Percentatge de cotxes per llar segons el nombre d'habitants del municipi de residència a la resta de l'STI i a Barcelona. Any 2018

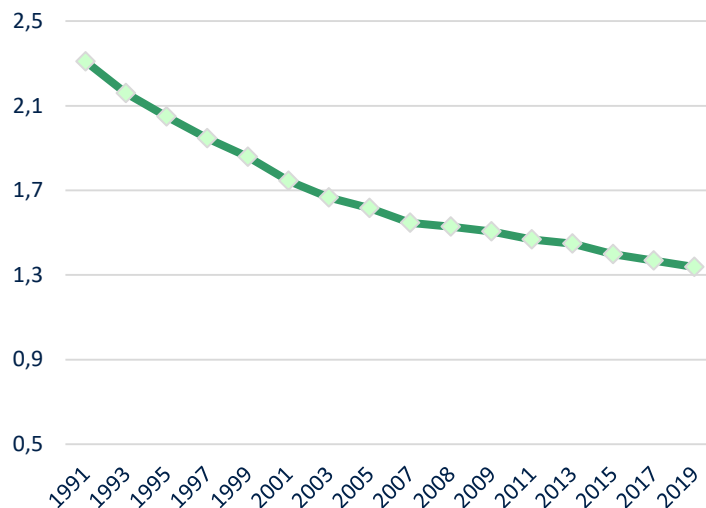
Cotxes per llar	Menys 5.000 hab.	Entre 5.000-20.000 hab.	Entre 20.000 i 50.000 hab.	Més 50.000 hab. (sense BCN)	BCN	Total STI
Cap cotxe	2,2	5,1	9,5	12,9	28,0	14,9
1 cotxe	30,0	40,7	48,6	55,3	57,0	51,0
2 o + cotxes	67,8	54,2	41,8	31,8	15,1	34,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Elaborat a partir de dades de l'EMEF 2018 (ATM).

factor de desigualtat. Efectivament, en la mesura que la pressió urbana impedeix en molts casos disposar de més d'un vehicle privat a les llars (vegeu taula 2), per raons culturals associades als rols de gènere, és freqüent que sigui l'home qui n'acostuma a fer un ús habitual.

Des del punt de vista de l'evolució de les dades, la sèrie històrica de l'EMEF no permet observar encara una tendència clara sobre un canvi d'hàbits en la mobilitat diària de les dones o dels homes. Ara per ara, la majoria de canvis que s'observen s'associen als canvis derivats dels cicles econòmics (per exemple, durant el període de crisi 2009-2014 els homes van tendir a feminitzar els seus patrons de mobilitat). No obstant això, sí que és cert que la distància en l'accés al vehicle privat es va escurçant, atès que la relació de masculinitat del cens de conductors en l'àmbit de l'Estat segueix una clara tendència a la baixa.

Gràfic 3. Relació de masculinitat de la població amb una llicència o permís de conduir a Espanya. Evolució 1991-2019



Font: Elaborat a partir de dades de la Direcció General de Trànsit (DGT).

2.4. Preferències i predisposicions

L'EMEF constata any rere any com la nostra societat valora més bé els mitjans de transport individuals que els mitjans de transport col·lectius i que no hi ha diferències rellevants en funció del sexe. Després del fet d'anar a peu i d'anar en bicicleta, la moto i el cotxe són anualment els mitjans que més bona puntuació assoleixen. Tots els transports públics registren valoracions inferiors, i el tramvia és el mitjà públic que obté més bona puntuació. Tanmateix, els homes puntuen millor certs mitjans com la moto i el metro, probablement perquè permeten experimentar una certa sensació de velocitat o rapidesa, element que culturalment és més propi de la masculinitat. L'EMEF també recull com la preferència pel transport privat és una resposta prou esmentada com a motiu per no utilitzar el transport públic (entre un 8% i un 10% de les respostes), sense haver-hi tampoc diferències rellevants en funció del sexe.

Taula 3. Satisfacció dels mitjans de transport. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI. Any 2018 (10 = molt satisfet/a, 0 = gens satisfet/a)

Mitjà de transport	Barcelona		Resta de l'STI	
	Dones	Homes	Dones	Homes
Caminant	8,5	8,3	8,4	8,2
Bicicleta	8,2	8,2	8,2	8,2
Patinet, segway, altres ginys	7,3	7,4	7,6	8,1
Metro	6,8	7,2	6,9	6,9
Autobús TMB	7,0	7,0	6,9	6,8
Altre autobús urbà	6,5	6,6	6,6	6,5
Autobús interurbà	6,6	6,7	6,8	6,6
Tramvia	7,4	7,3	7,5	7,2
Renfe Rodalies	6,3	6,2	6,4	6,3
Renfe regional / mitjana distància	6,4	6,3	6,9	6,4
Taxi/Uber/Cabify	6,6	6,6	6,7	6,4
Cotxe conductor	7,3	7,1	7,8	7,7
Cotxe acompanyant	7,7	6,9	8,0	6,9
Moto	7,9	8,1	7,7	8,3
Transport públic	7,0	7,0	6,9	6,8

Font: Elaborat a partir de dades de l'EMEF 2018 (ATM).

Aquestes dades posen de manifest el prestigi del qual el vehicle privat encara gaudeix entre la ciutadania de manera transversal. La llibertat de moviment i horària, la privacitat física o l'estatus social que atorga, serien, entre d'altres, possibles factors explicatius. La manca de diferències rellevants en funció del sexe també posa en relleu com, ara per ara, tant dones com homes en un escenari d'emergència climàtica continuem valorant millor la mobilitat motoritzada privada que no el transport públic col·lectiu.

3. Pot el model de mobilitat actual accentuar situacions de desigualtat de gènere?

Com s'ha vist, els hàbits de mobilitat més sostenibles i saludables de les dones, en bona part, s'expliquen per la desigualtat estructural de gènere encara persistent i molt palpable en la nostra quotidianitat. Addicionalment, també s'ha vist com el model urbà i l'accessibilitat als mitjans de transport públic i, també, la construcció de l'espai públic urbà contribueixen a modular també els comportaments de la mobilitat diària de les dones i les diferències de gènere. A continuació, s'expressa de manera sintètica en quina mesura el model de mobilitat femení, molt més adaptat a un context d'emergència climàtica, contribueix, al mateix temps, a perpetuar o ampliar desigualtats entre homes i dones.

En primer lloc, és important posar en relleu la diferent participació de les dones pel que fa a les emissions de gasos contaminants responsables del canvi climàtic i de la pèrdua de qualitat de l'aire en entorns urbans. Així, malgrat tenir el mateix grau d'exposició a la contaminació atmosfèrica o als riscos associats als canvi climàtic, en són menys participants que els homes. Un estudi preliminar (IERMB, 2017) va permetre estimar l'impacte de la mobilitat quotidiana en funció del perfil sociodemogràfic dels individus residents a l'àmbit dels municipis de l'AMB. Els resultats van constatar com en qualsevol dels grups d'edat, la mobilitat de les dones

9 | Barcelona Societat – Experiències

contribueix menys al canvi climàtic (consum energètic i emissions de CO₂) i a l'empobriment de la qualitat de l'aire (emissions d'NO_x i de PM₁₀). Es posava en evidència la situació de desavantatge per part del col·lectiu femení i, també, de col·lectius que es desplacen principalment en modes actius o fan un ús més ampli del transport públic (infants i joves, gent gran, població de rendes més baixes, etc.), pel fet de ser menys emissors però sí receptors d'aquests impactes.

Paral·lelament a l'empobriment de la salut que també genera la contaminació acústica derivada del trànsit motoritzat (i que probablement té un comportament semblant a la de les emissions contaminants, en relació amb diferències de gènere), cal abordar també un altre efecte indesitjat de la mobilitat: la sinistralitat viària. És cert que, en aquest cas, les xifres a Catalunya constaten que el nombre de víctimes mortals i de ferits greus són molt més elevades entre els homes, atès que la participació numèrica en la conducció és desigual. Tot i això, alguns estudis recents sobre el risc viari a la ciutat de Barcelona palesen que hi ha més homes que són responsables d'accidents de trànsit i que hi ha més dones implicades com a vianants o com a acompanyants.

A banda dels costos sobre la salut, el sistema de mobilitat genera nombroses externalitats que impacten en la quotidianitat de les dones. Entre d'altres, cal parlar de la desigualtat en l'accessibilitat territorial, ja que el menor accés al vehicle privat pot contribuir a limitar la capacitat d'accedir al territori i, per tant, a empètir encara més els marcs territorials de referència. En conseqüència, quan les distàncies a recórrer no es poden cobrir en modes actius i els serveis de transport públic són insuficients, les dones que no tenen permís de conducció o disponibilitat d'un vehicle poden veure limitades les expectatives de desenvolupament personal (accés al treball, a l'educació, a la cultura, a les

relacions socials, etc.). De fet, és habitual que el percentatge de població no mòbil sigui més gran entre les dones que viuen en barris amb pocs serveis de transport públic. Així, tot i que en aquests àmbits les dones acostumen a utilitzar molt més freqüentment el vehicle privat, aquelles que no ho poden fer pateixen més estretament la desigualtat per la manca d'accés a l'espai urbà o al territori. Aquesta situació es pot accentuar entre les dones que viuen en barris amb uns índex de pobresa elevats o entre aquelles que pateixen algun tipus de discapacitat o disfunció sensorial, ja que entre aquests dos grups, el pes de la població no mòbil també augmenta.

Taula 4. Percentatge de població no mòbil i autocontenció municipal segons el sexe i l'índex d'accessibilitat al transport públic. Any 2018

AMB	Baixa accessibilitat en TP (%)		Alta accessibilitat en TP (%)	
	Dones	Homes	Dones	Homes
Població no mòbil	10,0	5,2	8,6	5,5
Autocontenció municipal	49,9	42,7	83,6	74,8

Font: Elaborat a partir de dades de l'EMEF 2018 (ATM).

Cal tenir present que la metròpolis de Barcelona disposa d'un extens sistema de transport públic, atesa la necessitat de donar resposta als alts volums de mobilitat de la població. Es tracta d'un sistema que cal considerar-lo en termes generals satisfactori, encara que la complexitat i la diversitat urbana no garanteix sempre les mateixes prestacions a tot arreu. En aquest context, cal tenir present que el 10% de població de l'àmbit de l'AMB viu en barris amb nivells d'accessibilitat inexistents o molt baixos, la qual cosa evidencia la possibilitat que hi hagi persones que es trobin en aquesta situació de desavantatge.

Un altre dels costos que les dones assumeixen està relacionat amb la desigualtat en la conciliació. Com és sabut, la durada

mitjana dels desplaçaments en transport públic és més elevada que en transport privat. És una constant en l'àmbit metropolità de Barcelona. En conseqüència, les dones, en tant que són més usuàries del transport públic, assumeixen uns costos temporals més grans que els homes en els desplaçaments diaris, perquè malgrat que les distàncies que recorren són inferiors, els temps de desplaçaments són més elevats. Segons l'ECURB 2017, el 87,5% dels homes de l'àrea metropolitana de Barcelona necessiten menys de 15 minuts per arribar a la feina quan aquesta està al mateix barri del mateix municipi de residència; aquesta xifra és del 76,3% entre les dones.

4. Algunes reflexions i conclusions finals

Com s'ha vist, la menor dependència dels mitjans motoritzats privats, el caràcter de proximitat dels viatges i l'ús més freqüent del transport públic en els entorns més urbanitzats i densos, fan que els hàbits de mobilitat de les dones esdevinguin un referent per estendre al conjunt de la societat en un escenari d'emergència climàtica. Tanmateix, aquests hàbits sovint responen a desigualtats estructurals de gènere, de manera que és essencial aconseguir trencar la relació que hi ha entre el perfil sociodemogràfic de la ciutadania i la seva utilització dels mitjans de transport. L'objectiu hauria de passar per aconseguir que, amb independència de la condició sociodemogràfica o econòmica, del lloc de residència o del tipus d'activitats per cobrir, la ciutadania aposti sempre pel mitjà de transport més eficient. Seguir aquesta via implica que, en la mesura que les desigualtats socials i de gènere s'escurcin, les dones o qualsevol grup que es troba en situació de desigualtat (com ara els que viuen en situació de pobresa) no assumeixin hàbits de mobilitat menys sostenibles i saludables. Més aviat al contrari.

Més enllà d'aquesta premissa, es proposen algunes vies en les quals des del camp de les polítiques públiques de mobilitat es podria avançar:

- Reformar l'espai urbà sota els principis de l'urbanisme feminista, sostenible i saludable.
- Fomentar el canvi d'hàbits en entorns urbans, particularment entre els homes: la "feminització" dels hàbits de mobilitat dels homes és essencial en l'àmbit de la conurbació central de la metròpolis, on els nivells de qualitat de l'aire i el soroll superen anualment els límits recomanats. L'elevada oferta dels serveis de transport públic o el model de ciutat en bona part compacta i diversa permet efectuar aquest canvi a través de mesures de gestió de la demanda del vehicle privat (extensió de la regulació de l'aparcament de cotxes i motocicletes, peatge urbà de congestió i toxicitat, etc.) i produir un traspàs modal.
- Oferir formació i fer divulgació: cal transformar les percepcions individuals envers els modes de transport més resilients davant del canvi climàtic mitjançant la formació en mobilitat sostenible en l'àmbit escolar i altres entorns formatius.
- Apostar per enfocaments interdisciplinaris: avançar en la creació d'equips de treball de diverses disciplines que permetin enfocaments més transversals. Sovint els equips estan integrats per persones formades en enginyeria o l'arquitectura, que, a banda de tenir un domini masculí, han tingut visions androcèntriques en el disseny de la ciutat i dels sistemes de transport.

11 | Barcelona Societat – Experiències

- Millorar la governança: avançar en acords interadministratius per executar les inversions en infraestructures per al transport públic, així com per al desplegament de les actuacions derivades dels plans de mobilitat aprovats. Avançar en la col·laboració horitzontal dintre i entre les administracions, amb àrees d'actuació fins ara no tan connexes amb la mobilitat, com poden ser salut, educació, treball o drets socials.

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

Bibliografia

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: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

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

MIRALLES-GUASCH, C. (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*, Quaderns de l'Institut, 14, Institut Català de les Dones. 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: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.