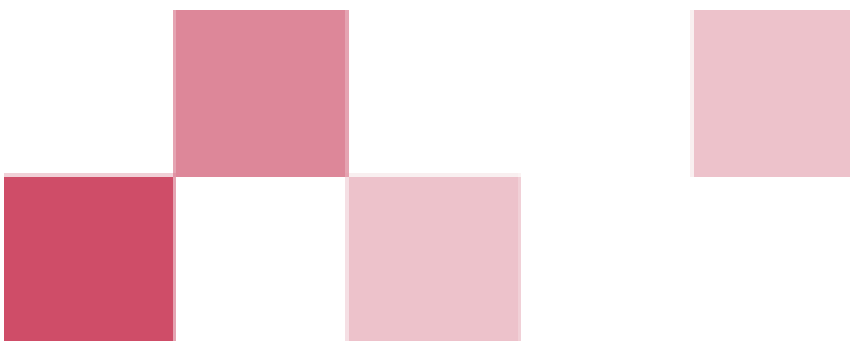


---

# Anàlisi de les conductes de risc en la mobilitat a Barcelona des d'una perspectiva de gènere

Informe de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona a encàrrec de la  
Tinència de Previsió i Seguretat de l'Ajuntament de Barcelona

Desembre de 2020



A series of seven light red squares of varying sizes arranged in a descending staircase pattern from the middle of the page towards the bottom right.

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

Autors/res: Carlos González, Marta Murrià i Núria Pérez Sans

Suport estadístic: Carlos González i Manel Pons

Desembre de 2020

# Índex

<b>Introducció</b> .....	<b>4</b>
<b>1. La mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere: patrons i elements explicatius</b> .....	<b>7</b>
1.1. La mobilitat de les persones residents en dia fener .....	7
1.2. La mobilitat en dia feiner a Barcelona .....	17
1.3. Evolució de l'accés al permís de conduir .....	19
<b>2. Opinió sobre els modes de transport amb perspectiva de gènere: percepció de seguretat i risc</b> .....	<b>22</b>
2.1 Percepció de seguretat .....	22
2.2 Atribució de risc .....	25
<b>3. Sinistralitat dels modes de transport amb perspectiva de gènere: víctimes i gravetat de les lesions</b> .....	<b>28</b>
3.1. Víctimes dels sinistres .....	28
3.2. Gravetat de les lesions .....	33
<b>4. Mobilitat, conductes de risc i victimització segons mode de transport amb perspectiva de gènere</b> .....	<b>34</b>
4.1. Vianants: mobilitat, conductes de risc i victimització .....	35
4.2. Cotxe: mobilitat, conductes de risc i victimització .....	41
4.3. Moto: mobilitat, conductes de risc i victimització .....	49
4.4. Bicicleta i vehicles de mobilitat personal: mobilitat, conductes de risc i victimització .....	55
<b>5. Intervencions penals i sancions administratives de trànsit amb perspectiva de gènere</b> .....	<b>61</b>
5.1. Conductes de risc amb intervenció penal .....	61
5.2. Conductes de risc amb sanció administrativa .....	64
<b>6. Síntesi i conclusions</b> .....	<b>70</b>

## Introducció

Barcelona ocupa un lloc central com a destinació diària de mobilitats, tant personals com ocupacionals, l'abast territorial de les quals és netament metropolitana. Cal afegir-hi també els desplaçaments que realitza la pròpia població barcelonina ja que, a resultes de la concentració de serveis i d'activitats que es dona a la ciutat, la majoria dels seus desplaçaments s'esdevenen a l'interior dels límits municipals. I no ens hem d'oblidar dels visitants i turistes que recorren la ciutat diàriament.

A més de la regularitat i de la intensitat que assoleixen aquests fluxos de mobilitat, cal considerar també que aquests desplaçaments es produeixen en un entorn que és cada cop més complex, en bona part per la creixent diversitat de mitjans de transport disponibles i que s'utilitzen per a completar aquests recorreguts, entre els quals han adquirit un recent protagonisme els modes actius tals com la bicicleta o els vehicles de mobilitat personal. Tanmateix, l'ús que es fa dels diferents mitjans de transport per part de la població no és homogeni. Les diferències de gènere en la mobilitat quotidiana són rellevants, com així ho expliquen les diferents fonts d'informació. I no només això. Les preferències i comportaments davant l'ús de l'espai públic, la percepció del risc i la seguretat en moure's són significativament diferents entre homes i dones.

Tot plegat suposa un repte a l'objectiu de garantir una mobilitat sostenible, eficient i segura per a la diversitat de persones que utilitzen la ciutat i els seus carrers. La ciutat es configura avui com un entorn mixt i, des del punt de vista de la població, el sol fet de desplaçar-se suposa crear-se amb d'altres persones amb les que s'han de negociar les opcions de pas i d'accés als espais. Malgrat aquestes qüestions sovint estan regulades, les diferències de massa i velocitat entre modes comporten un risc potencial per a les persones que utilitzen la via pública. Aquest risc emana de tres fonts distintes: (1) el propi context de la mobilitat (estat de les vies, oferta de transport, condicions de trànsit,...); (2) el grau d'exposició a aquest context (que resulta de les pròpies pautes i ritmes de la mobilitat); (3) les conductes que aquestes mateixes persones adopten en el transcurs dels seus desplaçaments (les quals poden comportar un perill per a la pròpia integritat, però també per a la de la resta de persones amb les que es conviu a la ciutat).

A nivell d'Europa cada cop són més freqüents les investigacions que estan examinant la relació que s'estableix entre les pautes de mobilitat de la població i les seves actituds i conductes en els desplaçaments. Entre les seves aportacions, aquests treballs han documentat l'existència d'importants divergències segons el sexe, posant de manifest les desigualtats existents entre homes i dones en relació a la mobilitat i a la seguretat viària.

En primer lloc, i malgrat en les darreres generacions han assolit una major participació numèrica en l'accés als permisos i a les llicències de conducció, les dades de les enquestes de mobilitat mostren que a Barcelona les dones en la seva diversitat –d'edats, origen o nivells de benestar material– segueixen

mantenint unes pautes de mobilitat força diferenciades les quals, a dia d'avui, són més sostenibles, saludables, complexes i diverses que no pas les dels homes, els quals tenen unes pautes més simples, menys sostenibles i saludables, amb un major ús dels mitjans de transport motoritzats.

En segon lloc, aquests resultats també han mostrat que les dones solen sustentar unes actituds i uns comportaments més segurs en relació a la mobilitat que no pas els homes. Entre aquests últims, són sobretot els segments més joves els que aprecien menys perills i els que més freqüentment mantenen comportaments susceptibles de posar en risc la seva pròpia seguretat i la de la resta de les persones que usen la ciutat.

### **Objectius i motivació de l'estudi**

La motivació de l'estudi neix de la necessitat per part de l'Ajuntament de Barcelona d'obtenir un major coneixement d'aquelles conductes que són susceptibles d'incidir en la sinistralitat vial des de la perspectiva de gènere, és a dir, si es duen a terme conductes diferenciades en funció del sexe de la persona responsable, i quines són aquestes conductes. En efecte, per tal de garantir una mobilitat sostenible, eficient i segura a la diversitat de persones que utilitzen la ciutat i els seus carrers no només és necessari estudiar la sinistralitat en relació amb la desigual composició dels fluxos de mobilitat (l'origen i la destinació dels desplaçaments, la seva durada, els modes de transport que s'utilitzen,...) i les característiques dels entorns on es concreten aquestes mobilitats diàries (infraestructures, estat i manteniment de les vies,...). També, sobretot, convé analitzar les pròpies actituds i conductes que les persones adopten en el transcurs dels seus desplaçaments diaris, la seva percepció del risc i si el sexe de la persona responsable incideix en aquestes conductes. La finalitat del projecte consisteix, doncs, en posar de relleu els diversos comportaments de seguretat viària des d'una perspectiva de gènere.

### **Metodologia i fonts d'informació**

Malgrat des de l'Ajuntament de Barcelona es disposa de diverses fonts de dades que permeten l'estudi de les diverses dimensions que integren aquests fenòmens, és clau un tractament integral d'aquestes informacions que en permeti l'anàlisi conjunta. Així doncs, a més d'identificar i d'analitzar els comportaments i els perfils de risc des d'una perspectiva de gènere, una part significativa de l'estudi ha consistit en implementar les tècniques de depuració, d'harmonització i d'anàlisi necessàries que permetin la integració i el tractament conjunt d'aquestes informacions. Les fonts d'informació emprades per aquest estudi són:

- El Cens de conductor/es de la DGT, que subministra el còmput anual de permisos de conducció vigents a Espanya, diferenciant entre homes i dones, antiguitat del permís, i distribuïts per tipus i edat de les persones que en són titulars.
- L'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF 2018), que permet analitzar les pautes de mobilitat diferenciades per gènere i/o altres variables, així com calcular volum de

desplaçaments i de persones mòbils. Es tracta d'una estadística oficial anual promoguda per l'ATM que compta amb el suport tècnic de l'Idescat i de l'IERMB. Té com a objectiu conèixer els hàbits de desplaçament i les actituds vers la mobilitat en dia feiner de la població de 16 i més anys resident a la província de Barcelona.

- L'estudi RACC 2018 sobre les actituds socials davant la mobilitat, que permeti estudiar la percepció del risc, així com les conductes admeses en l'ús dels diferents mitjans de transport.
- El Registre d'Accidents i Víctimes de la Guàrdia Urbana de Barcelona de l'any 2018. Dades que la Guàrdia Urbana de Barcelona recopila en relació a la sinistralitat vial, on consten les causes tècniques i conductuals que expliquen els accidents, el perfil de les persones que s'han investigat com a causants, els modes de mobilitat implicats, l'horari i la gravetat que s'han derivat d'aquests fets. Les dades han estat extretes durant el primer semestre de 2020.
- Les dades de la Guàrdia Urbana i els Mossos d'Esquadra sobre sancions administratives i sancions penals derivades del trànsit. Les dades han estat extretes durant el primer semestre de 2020.
- Les Xifres Oficials de Població a 1 de gener provinents del Instituto Nacional de Estadística.

## Estructura de l'informe

L'informe s'estructura en cinc capítols principals:

- En primer lloc, s'exposen les característiques de la mobilitat a la ciutat de Barcelona amb perspectiva de gènere; concretament, els patrons de mobilitat i la tinença de carnet de conduir.
- Un segon sobre l'opinió respecte de la seguretat dels diferents modes de transport així com el seu risc percebut per la resta d'usuaris de la via pública.
- El tercer descriu les característiques de la sinistralitat a la ciutat segons gènere.
- En el quart capítol s'aborda la qüestió de les diferències segons sexe per a cada un dels modes de transport individuals principals: anar a peu, el cotxe, la motocicleta i la bicicleta/vehicles no motoritzats.
- En el cinquè capítol s'aborden les sancions administratives i les intervencions penals en matèria de trànsit i sinistralitat vial.

Per acabar s'exposa un resum dels principals resultats, així com les conclusions de l'estudi.

# 1. La mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere: patrons i elements explicatius

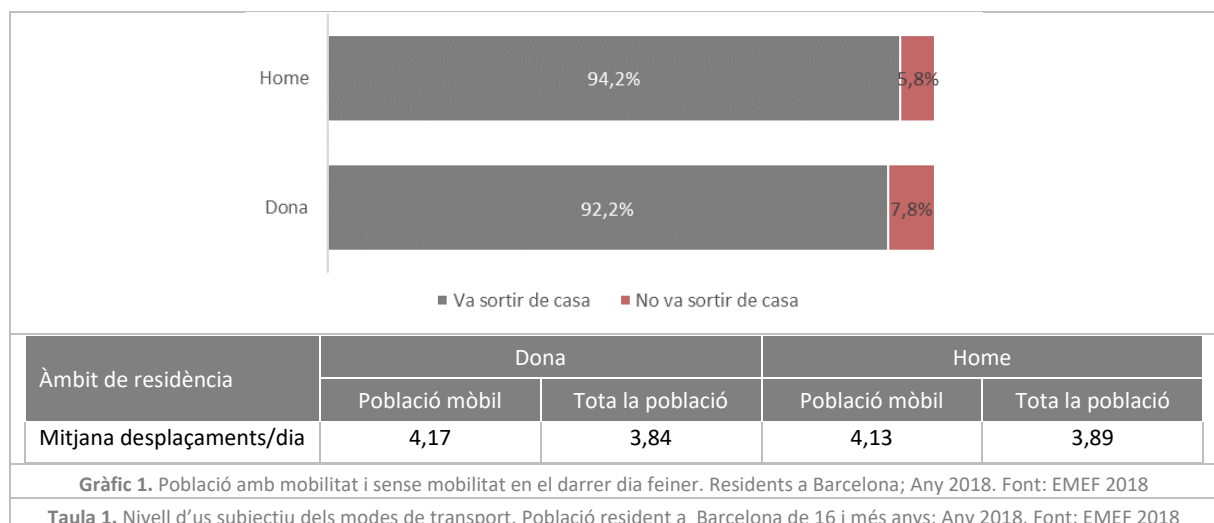
## 1.1. La mobilitat de les persones residents en dia feiner

En aquest apartat es fa l'anàlisi de la mobilitat des de l'òptica de les persones que viuen a Barcelona. És a dir, malgrat que la majoria dels desplaçaments dels barcelonins i de les barcelonines tenen com a origen o destinació la ciutat, cal tenir present que part de la seva mobilitat es pot donar també fora de la ciutat. Es creu necessari fer aquesta anàlisi ja que l'àmbit de residència impacta clarament en les pautes de població d'un determinat àmbit urbà, segons el sexe, l'edat, el barri o districte de residència, així com aspectes com la situació professional, el nivell de renda del barri de residència, entre d'altres.

En conjunt, la població barcelonina efectua, en un dia feiner, 5.422.287 desplaçaments, dels quals, el 80,7% tenen com a origen i destinació Barcelona. A continuació, s'analitzen aspectes bàsics de la mobilitat dels barcelonins i barcelonines a la vegada que s'afegeixen les raons que expliquen les diferències observades en els patrons de mobilitat.

### Immobilitats i grau de mobilitat diària

Al llarg d'un dia feiner, hi ha persones que declaren no haver fet cap desplaçament i que, per tant, no surten de casa per a fer cap activitat. Bàsicament, no surten de casa per impossibilitat (malaltia, discapacitat, tasques de cura, etc.) o per altres raons laborals o personals. 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 arribava al 7,8%, mentre que pel cas dels homes descendia fins al 5,8%. Una de les raons principals d'aquesta diferència és el major grau d'envelliment de la població a Barcelona femenina, ja que a mesura que incrementa l'edat, es redueixen les activitats a l'exterior de la llar. Barcelona comptava amb 66,5 homes per cada 100 dones (Idescat, 2018).



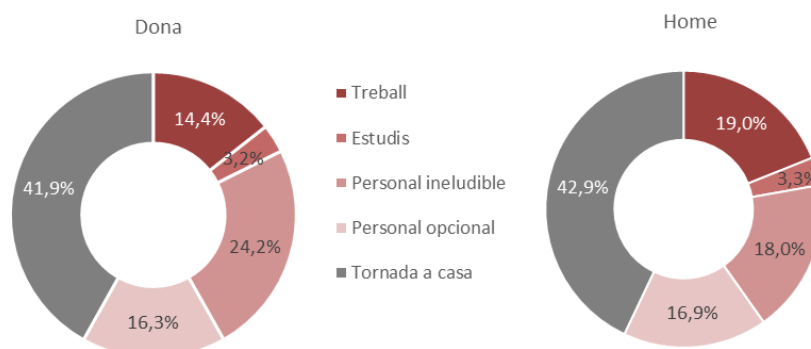
És també interessant conèixer el nombre de desplaçaments que efectua la ciutadania al llarg d'un dia feiner. Es tracta d'un indicador bastant similar entre homes i dones en termes agregats (a Barcelona 4,17 les dones i 4,13 els homes) però que presenta diferències destacables segons el perfil sociodemogràfic, com ara l'edat o la situació professional. Així, per exemple, les dones actives, correspon al grup de població que fa més desplaçaments al llarg del dia i, per tant, fa més activitats diàries fora de llar. Es tracta d'un grup de dones que acostuma a tenir uns usos del temps complexes, ja que a més de cobrir desplaçaments vinculats a la feina 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.

	Desplaçaments /dia de la població mòbil (despl./dia)					Total
	Actiu/va ocupat/da	Actiu/va en atur	Jubilat/da o pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	
Dona	4,28	4,2	4,02	4,00	3,79	4,17
Home	4,13	4,51	4,11	-	3,85	4,13

Taula 2. Mitjana de desplaçaments diaris de la població mòbil. Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018

## Motius de desplaçament

Els motius dels desplaçaments diaris reflecteixen clarament els usos socials del temps de la població i, alhora, aquests darrers 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 al conjunt de la resta de la província de Barcelona, es dona un patró clar: les dones fan menys desplaçaments per motiu feina i més desplaçaments per motius personals. Dins d'aquesta mobilitat, a més a més, les dones fan més viatges per a cobrir activitats de caràcter obligatori (mobilitat personal ineludible) necessàries per a desenvolupar la vida diària o les tasques de cura, tals com anar al metge, acompanyar a altres persones dependents o fer compres quotidianes. Alhora, pel que fa a la mobilitat de tipus 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 per la ciutat, mentre que les dones, contràriament, fan més visites a familiars o amics i més desplaçaments per compres no quotidianes.



Gràfic 2. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat). Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018



L'origen d'aquestes diferències cal vincular-los als rols que tradicionalment s'han assignat a les dones i als homes, on les primeres s'associen amb major intensitat amb les tasques de cura i aquelles que contribueixen a assegurar la vida humana. Aquest major grau de responsabilitat en les tasques domèstiques i familiars impacta en moltes esferes de la vida, generant-se, 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, generant menys mobilitat per feina.

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

Taula 3. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (desagregat). Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018

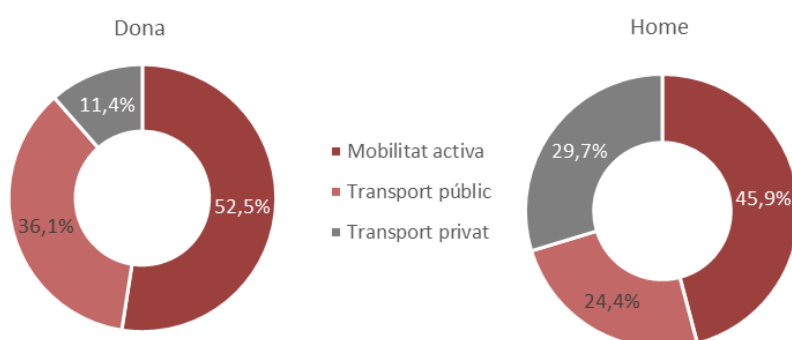
Val a dir que aquestes diferències s'expressen sobretot entre la població activa i entre la població d'entre 30 i 64 anys, ja que les activitats diàries entre els més joves són similars. Aquest fet reflecteix com la desigualtat de gènere està estretament vinculada a la maternitat i a l'assumpció de determinats rols dintre de la llar. La mobilitat personal ineludible, doncs, agafa més protagonisme entre les dones a partir dels 30 anys, havent-hi entre la població de 16 a 29 anys diferències segons el sexe molt menys importants.

	Mobilitat personal ineludible (%)			Total
	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	
Dona	15,0%	41,6%	56,3%	41,1%
Home	13,3%	31,1%	45,0%	30,8%

Taula 4. Percentatge de desplaçaments per motiu personal ineludible. Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018

## Modes i mitjans de transport

Les activitats quotidianes de la població se solen vincular a uns determinats modes de transport. Així, per exemple, les compres quotidianes o l'anada a l'escola, per exemple, es resolen principalment caminant, mentre que l'accés a la feina es resol sobretot en modes motoritzats, ja sigui en transport públic o en vehicle privat. En conseqüència, en la mesura que les dones fan més activitats que s'associen a desplaçaments de proximitat, el caminar guanya protagonisme. En el cas dels homes, si bé també és destacable el seu ús, el pes del vehicle privat augmenta considerablement, particularment vinculat a la mobilitat a la feina (de major distància). Addicionalment, el transport públic, és també un mitjà més associat a la població femenina.



Gràfic 3. Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport (agregat). Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018

Barcelona	Dona	Home	Total
Caminant	50,6%	41,7%	46,4%
Bicicleta	1,5%	3,4%	2,4%
Altres mitjans actius	0,5%	0,7%	0,6%
<b>Mobilitat activa</b>	<b>52,5%</b>	<b>45,9%</b>	<b>49,4%</b>
Autobús	14,6%	7,2%	11,1%
Metro	14,5%	11,9%	13,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	5,5%	4,1%	4,8%
Resta transport públic	1,5%	1,3%	1,4%
<b>Transport públic</b>	<b>36,1%</b>	<b>24,4%</b>	<b>30,6%</b>
Cotxe conductor	5,1%	16,5%	10,5%
Cotxe acompanyant	3,1%	1,5%	2,3%
Moto	3,1%	10,3%	6,5%
Furgoneta i resta privat	0,1%	1,4%	0,7%
<b>Transport privat</b>	<b>11,4%</b>	<b>29,7%</b>	<b>20,0%</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Taula 5. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (desagregat). Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018

El nivell d'ús declarat en els desplaçaments efectuats en el darrer dia feiner, es pot complementar amb el nivell d'ús habitual per part de les persones entrevistades. Així, l'EMEF demana que s'avaluïn diferents modes de transport segons si els utilitzen: Mai/Quasi mai; A vegades; Sovint; Quasi sempre; Sempre (les dues darreres categories s'han agrupat per a simplificar els resultats i l'anàlisi). Com es pot observar, les persones residents a Barcelona es consideren sobretot vianants (75,1%) i usuàries del transport públic (64,92%), seguit del cotxe (21,1% com a conductor/a i el 18,0% com a acompanyant).

També es constata un percentatge elevat de persones que declaren no utilitzar mai o quasi mai la bicicleta (79,5%) o la moto (80,5%).

En aquestes dades, s'aprecien també diferències significatives de sexe. Com es pot observar, el 71,2% de les dones expliquen que fan un ús freqüent dels transports públics i el 74,9% afirmen que habitualment es desplacen a peu; aquestes proporcions són més baixes entre els homes pel que fa al transport públic (57,8%) però no en la mobilitat peu, on no s'aprecien diferències entre les dones (75,4%) diferenciant-se respecte d'allò que assenjala el repartiment modal. Per la seva banda, els homes es defineixen més sovint com a conductors habituals de cotxe (31,6%), de moto (17,7%) o de bicicleta (15,4%) que les dones. Que existeix un eventual desequilibri en la conducció a favor dels homes s'aprecia molt especialment en l'elevada proporció de dones que diuen desplaçar-se en cotxe habitualment com a acompanyants (25,6% de les barcelonines i tan sols el 9,2% dels barcelonins).

	Dones %	Homes %	Total %	Var. Abs. (Dones-Homes)
<b>A peu</b>				
Mai/Quasi mai	5,5%	7,0%	6,2%	-1,5%
A vegades	19,6%	17,6%	18,7%	2,0%
Sovint/Quasi sempre/Sempre	74,9%	75,4%	75,1%	-0,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	
<b>Transport públic</b>				
Mai/Quasi mai	6,1%	14,2%	9,9%	-8,1%
A vegades	22,6%	28,0%	25,2%	-5,4%
Sovint/Quasi sempre/Sempre	71,2%	57,8%	64,9%	13,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%
<b>Cotxe conductor</b>				
Mai/Quasi mai	74,2%	44,2%	60,2%	30,1%
A vegades	13,9%	24,2%	18,7%	-10,3%
Sovint/Quasi sempre/Sempre	11,9%	31,6%	21,1%	-19,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	
<b>Cotxe acompanyant</b>				
Mai/Quasi mai	30,7%	60,2%	44,4%	-29,4%
A vegades	43,6%	30,7%	37,6%	13,0%
Sovint/Quasi sempre/Sempre	25,6%	9,2%	18,0%	16,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	
<b>Moto</b>				
Mai/Quasi mai	84,4%	76,0%	80,5%	8,4%
A vegades	6,5%	6,3%	6,4%	0,3%
Sovint/Quasi sempre/Sempre	9,1%	17,7%	13,1%	-8,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	
<b>Bicicleta</b>				
Mai/Quasi mai	87,3%	70,5%	79,5%	16,9%
A vegades	6,5%	14,1%	10,0%	-7,6%
Sovint/Quasi sempre/Sempre	6,2%	15,4%	10,5%	-9,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	

Taula 6. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport. Població resident a Barcelona de 16 i mes anys; 2018. Font: EMEF 2018

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 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 es decanten més pel vehicle privat que les noies de la mateixa edat (22,2% i 12,3% respectivament). Aquestes diferències de gènere, a més a més, s'amplifiquen a partir dels 30 anys d'edat.

	Quota modal del vehicle privat (%)			
	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Total
Dones	12,3%	14,0%	4,8%	11,4%
Homes	22,2%	35,5%	19,7%	29,7%

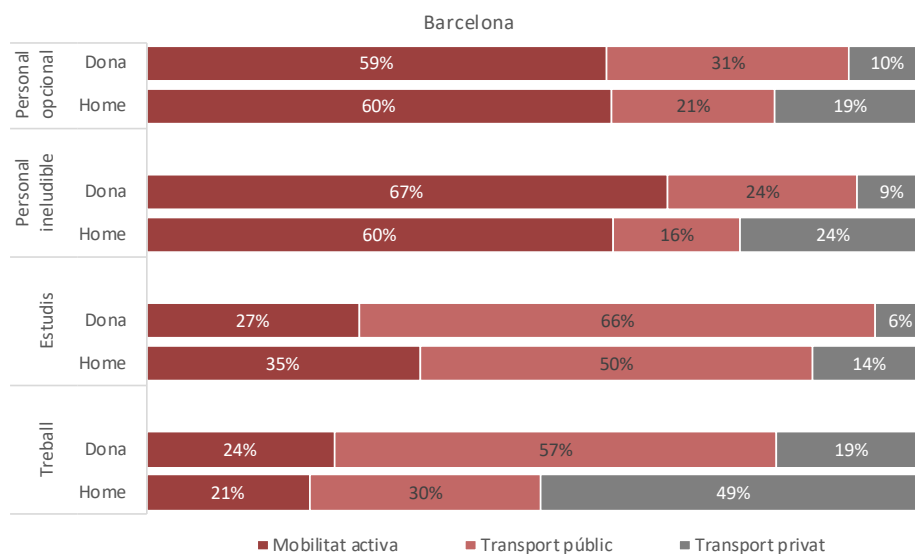
Taula 7. Quota modal dels desplaçaments en vehicle privat (%). Població resident a Barcelona de 16 i mes anys; 2018. Font: EMEF 2018

A continuació, de manera sintètica s'exposen algunes raons d'aquestes diferències en l'ús dels modes de transport:

- Menor 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 resoldre 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 mesura en emplaçaments urbans on és més viable l'accés a peu o en transport públic (Enquesta de Cohesió Urbana, 2017).
- Menor accés al vehicle privat: la desigualtat generada per la diferent participació de les dones en l'àmbit laboral (més jornades parcials, major temporalitat dels contractes, menor accés a càrrecs directius, etc.), a banda de generar un menor accés al vehicle privat per raó d'uns ingressos més baixos associats a la major precarietat laboral, 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. D'acord amb això, l'any 2011 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).

## Motiu i mode

Els motius dels desplaçaments s'associen a uns determinats modes de transport. Així per exemple, les dones, a l'hora d'accedir al lloc de treball, és quan fan un ús més intensiu del transport privat, mentre que els homes, assolixen un comportament més sostenible quan es desplacen per fer activitats personals ineludibles o opcionals. Tot i això, el següent gràfic mostra que també hi ha un patró diferencial en l'ús dels modes de transport en funció del sexe dins de cadascuna de les agrupacions de motius. És a dir, en qualsevol dels motius de mobilitat, les dones continuen assolint uns patrons de mobilitat més orientats al transport públic i la mobilitat a peu. Particularment, s'observa que en el motiu feina és on les diferències entre homes i dones s'amplifiquen més.



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

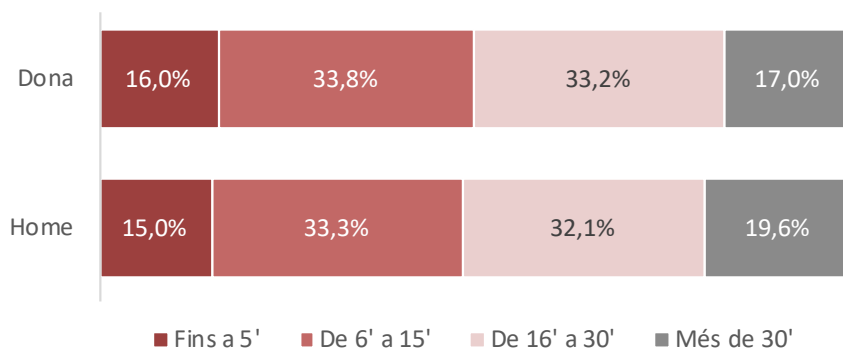
## Temps, autocontenció i distribució horària

Com a reflex del tipus d'activitats i mitjans utilitzats, s'observa com en l'autocontenció municipal (desplaçaments fets en el municipi de residència respecte al total de desplaçaments dels residents), els homes fan més desplaçaments fora de la ciutat i les dones en fan més dintre de la ciutat.

Contràriament, les dades sobre la durada mitjana dels desplaçaments no mostren diferències rellevants en funció del sexe. Així, malgrat que les dones fan més desplaçaments actius i, per tant, de major proximitat, no hi ha clares diferències en la durada mitjana dels desplaçaments. Això, s'explica en part, per l'assumpció de majors costos temporals en els desplaçaments en transport públic, ja que aquets tenen de mitjana, una durada superior que els desplaçaments en vehicle privat. Complementant aquestes dades de l'EMEF, l'Enquesta de Cohesió Urbana de Barcelona 2017, recull que 87,5% dels homes de l'àrea metropolitana de Barcelona necessiten menys de 15 minuts per arribar

a la feina quan aquesta es troba al mateix barri del mateix municipi de residència, xifra que ascendeix fins al 76,3% entre les dones.

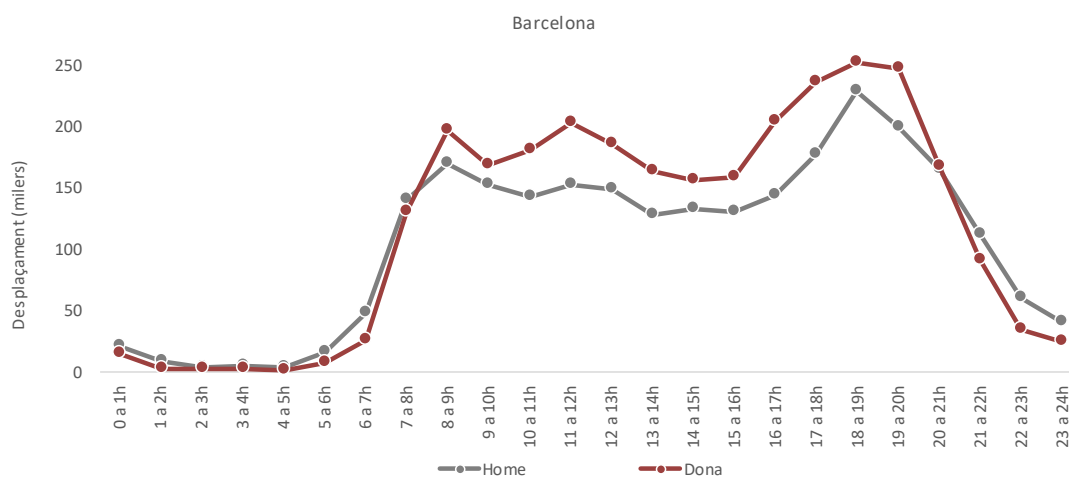
Dones		Homes	
Durada mitjana percebuda	Autocontenció municipal	Durada mitjana percebuda	Autocontenció municipal
22,5	89,7%	23,9	80,7%



Taula 8. Autocontenció municipal i durada mitjana percebuda dels desplaçaments. Residents a Barcelona, 2018. Font: EMEF 2018.

Gràfic 5. Distribució dels desplaçaments segons durada. Residents a Barcelona; 2018. Font: EMEF 2018

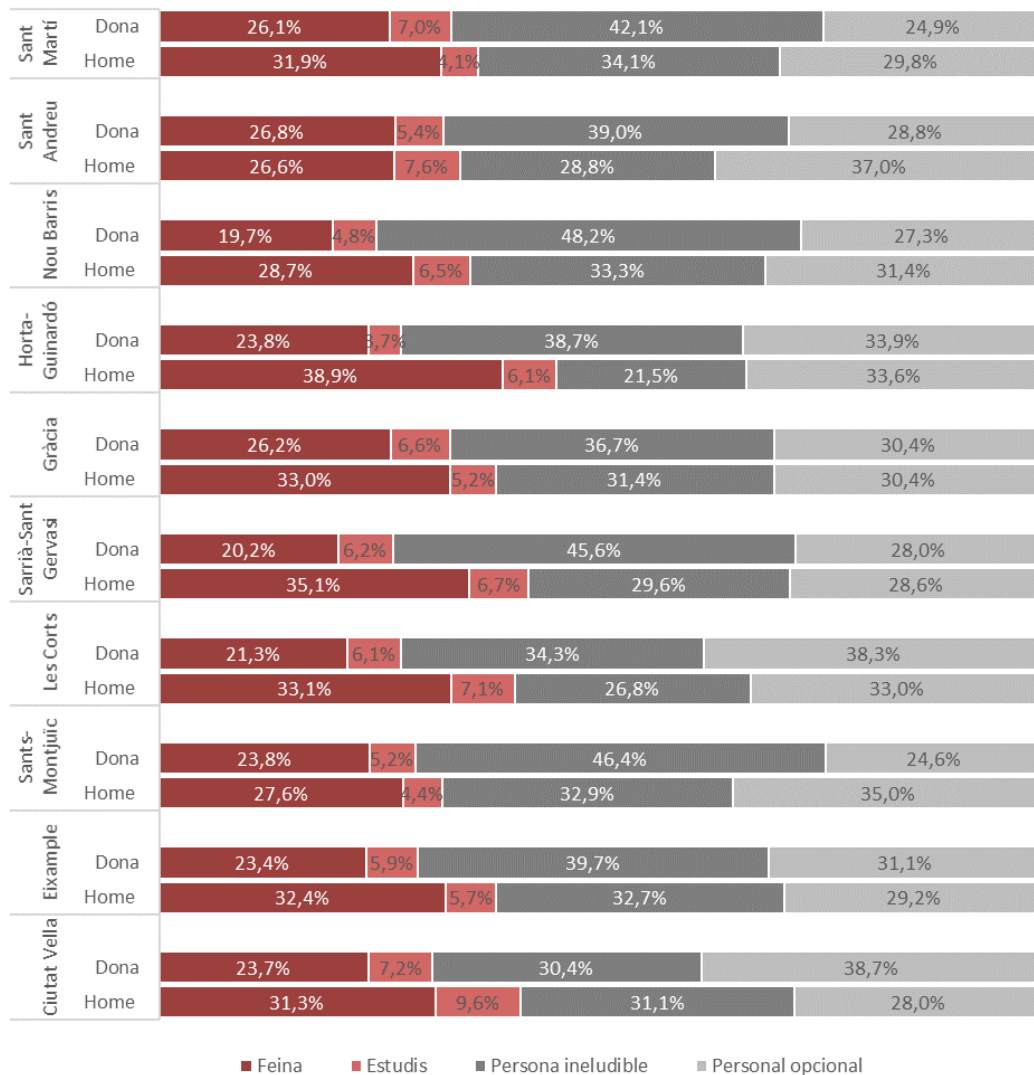
Pel que fa a la distribució horària, a grans trets, els homes inicien els desplaçaments més d'hora i els acaben més tard. Un altre element diferencial és que l'hora punta al matí, de 8h a 9h, és més pronunciada per les dones. Al migdia les dones tenen una hora punta d'11 a 12h i, per la tarda, el període de concentració més desplaçaments s'inicia a les 16h de la tarda i s'acaba a les 19h. Contràriament, els homes l'inicien a les 18h i l'acaben entre les 20 i les 21 hores.



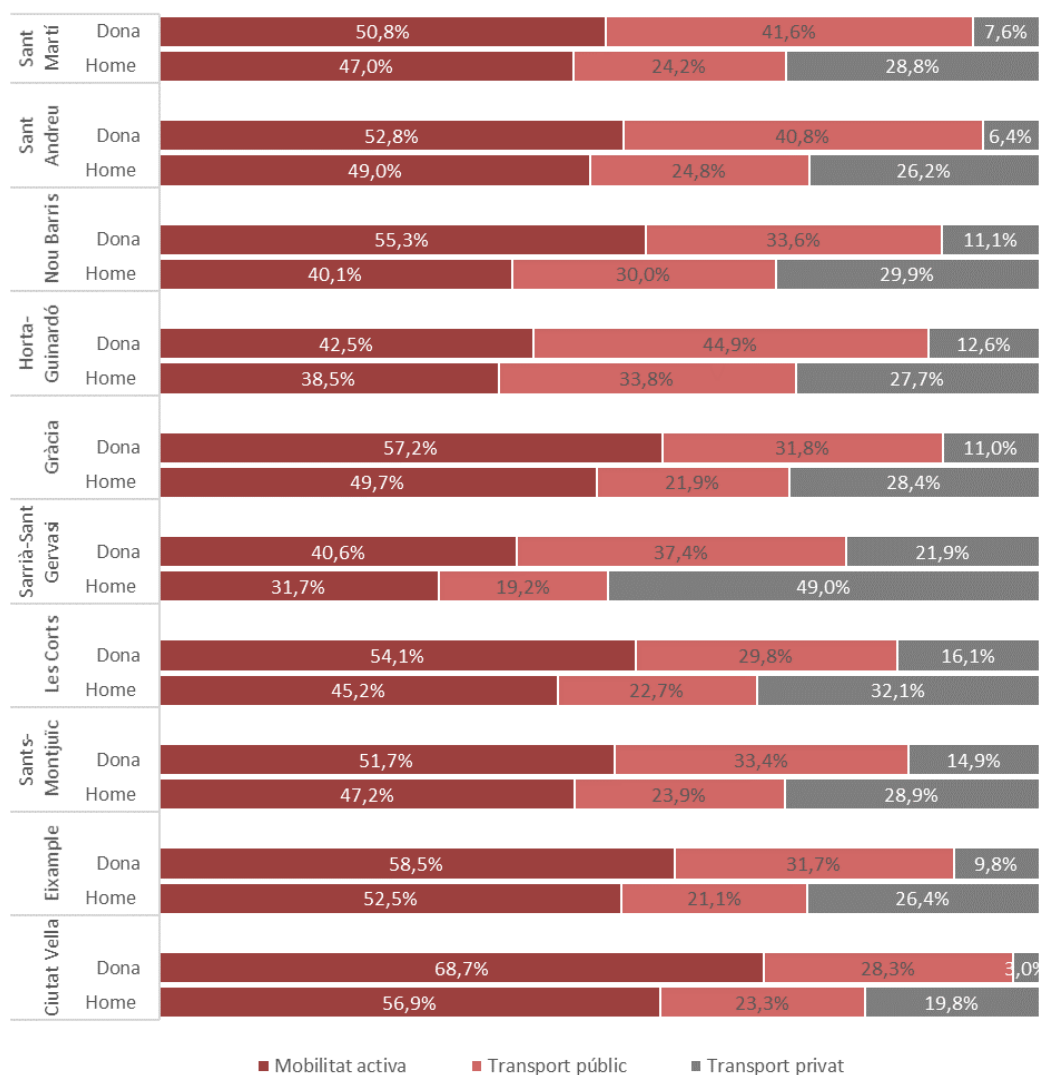
Gràfic 6. Distribució horària dels desplaçaments. Residents a Barcelona; 2018. Font: EMEF 2018

## La mobilitat quotidiana segons districte de residència

Els hàbits de mobilitat de la població també estan estretament associats a la component territorial, tant per homes com per dones. Això implica alguns canvis pel que fa als motius dels desplaçaments però sobretot impacta en l'ús mitjans de transport. Així, per exemple, en els districtes més excèntrics de la ciutat, els modes motoritzats incrementen, sent els districtes amb rendes més altes on el vehicle privat guanya protagonisme. En qualsevol cas, en tots els districtes les diferències de gènere es mantenen, sent les dones les que tenen uns hàbits de mobilitat més sostenibles i saludables.



Gràfic 7. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat) segons districte de residència. Residents a Barcelona; Any 2018.  
Font: EMEF 2018. Nota: s'integren les tornades a casa en cadascun dels motius corresponents.



**Gràfic 8.** Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport (agregat) i districte de residència. Residents a Barcelona; Any 2018. Font: EMEF 2018. Nota: s'integren les tornades a casa en cadascun dels motius corresponents.



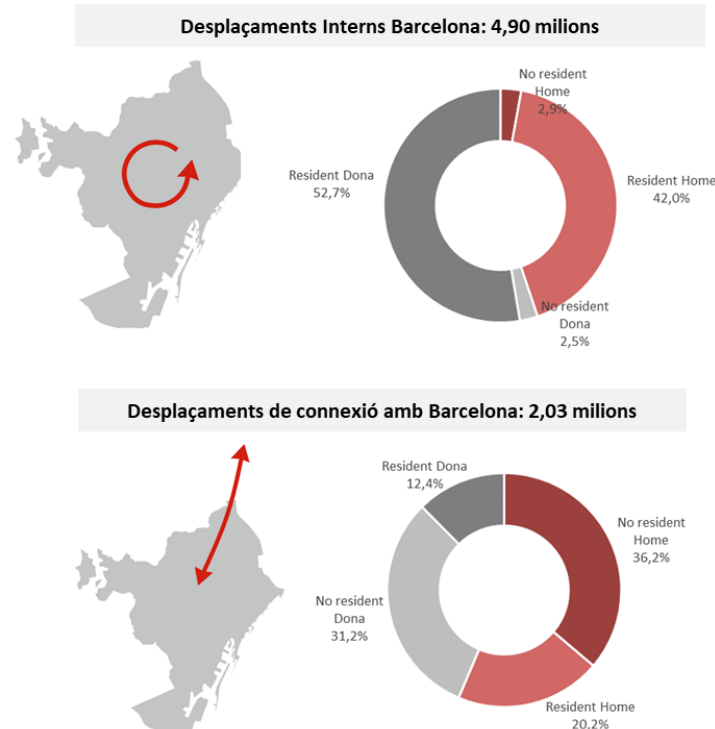
## 1.2. La mobilitat en dia feiner a Barcelona

A continuació s'analitzen les xifres de mobilitat a Barcelona amb perspectiva de gènere considerant els desplaçaments que es donen a la ciutat amb independència del lloc de residència. Aquesta serà la informació que s'utilitzarà com a referència en els següents capítols per a relacionar la victimització derivada del trànsit amb la mobilitat. Tot i això, en aquesta primera taula s'han incorporat els desplaçaments dels residents per tal de poder fer una comparativa respecte la mobilitat que es dona a la ciutat.

A grans trets, respecte de la mobilitat dels residents, s'observa com, la mobilitat que hi ha a la ciutat creix notablement atesa la pròpia centralitat de Barcelona dins de la metròpoli. Diàriament es fan doncs, 6,9 milions de desplaçaments, bona part dels quals són desplaçaments interns. Destaca, però, el pes de les persones no residents en els desplaçaments connectius amb altres municipis (67,4%) en relació als desplaçaments interns (5,3%). La distribució d'aquestes dades en funció del sexe mostren com en les connexions la participació de les dones és inferior respecte dels homes (43,6%), mentre que en els desplaçaments interns, incrementa el pes de les dones (55,1%).

Tipus de flux	Desplaçaments residents Barcelona	Desplaçaments a Barcelona	Desplaçaments a Barcelona (no residents)	
			N	%
Interns Barcelona	4.634.421	4.896.155	261.734	5,3%
Connexió Barcelona	662.023	2.032.763	1.370.740	67,4%
Externs	125.843	-		
<b>Total</b>	<b>5.422.287</b>	<b>6.928.918</b>	<b>1.632.474</b>	<b>23,6%</b>

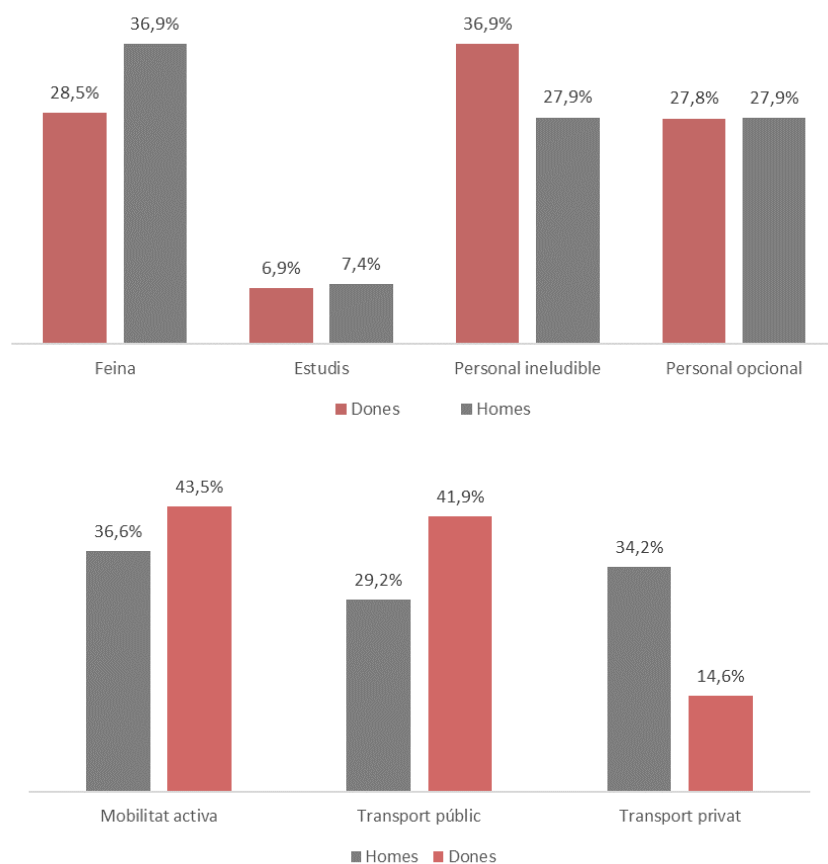
Taula 9. Desplaçaments dels residents a Barcelona i desplaçaments que es donen a la ciutat de Barcelona en dia feiner. Any 2018. Font: EMEF 2018



Gràfic 9. Distribució dels desplaçaments interns i de connexió a Barcelona segons la residència. Any 2018. Font: EMEF 2018

Les diferències en els motius de desplaçaments són semblants en la mobilitat dels barcelonins i les barcelonines, tot i que aquestes diferències no són tan acusades. Cal tenir en compte, que bona part dels desplaçaments de connexió s'associen més a motius ocupacionals (feina i estudis).

Pel que fa als modes, es continuen observant diferències destacables, doncs el transport públic i la mobilitat activa és molt més present en els desplaçaments de les dones (41,9% i 43,5% respectivament).



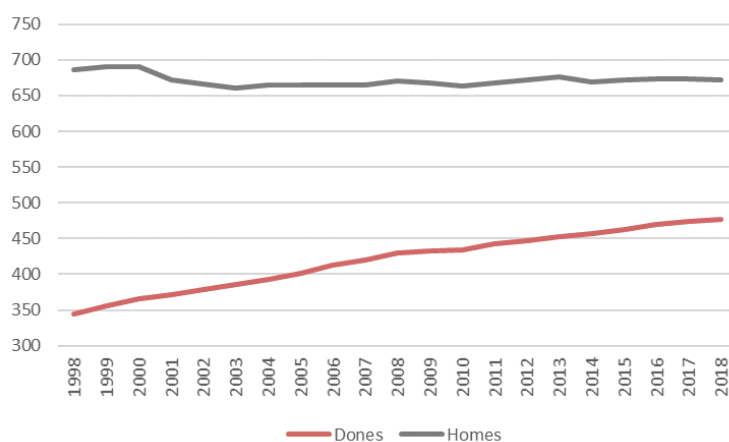
**Gràfic 10.** Distribució dels desplaçaments a Barcelona segons el motiu i sexe. Any 2018. Font: EMEF 2018. Nota: s'integren les tornades a casa en cadascun dels motius corresponents.

**Gràfic 11.** Distribució dels desplaçaments a Barcelona segons el mode de transport i sexe. Any 2018. Font: EMEF 2018.

### 1.3. Evolució de l'accés al permís de conduir

En l'anàlisi de les pautes de mobilitat de les barcelonines i dels barcelonins, així com de la mobilitat que es dona a Barcelona en un dia feiner, s'ha vist clarament que hi ha una major proporció d'homes que utilitzen el vehicle privat motoritzat. Això fa, doncs, que també hi hagi un biaix clar pel que fa a la tinença de permisos de conduir. A Barcelona, l'any 2018, 477 de cada 1.000 dones tenen accés a un permís de conduir, mentre que pels homes aquest valor ascendeix fins a 672.

No obstant això, aquest estudi vol plasmar també l'evolució dels permisos de conducció vigents que registra anualment la Direcció General de Trànsit (DGT), on s'aprecia com el nombre de dones amb un permís de conducció vigent ha anat augmentant progressivament. L'any 1998 disposaven d'un permís de conduir vigent 686 de cada mil homes i 345 de cada mil dones espanyoles. La relació de sexes (dones/homes) se situava en el 0,53, és a dir, les dones amb permís de conduir eren pràcticament la meitat dels homes. Com s'ha vist, l'any 2018 aquestes diferències s'havien reduït notablement (amb relació de sexes del 0,74). Ara bé, malgrat les dones han assolit una major participació numèrica en la disposició de permís, l'equiparació no ha estat plena. D'una banda, persisteixen diferències generacionals, tota vegada que en les noves generacions el volum de dones amb permís de conducció vigent sempre és menor que entre els seus coetanis.

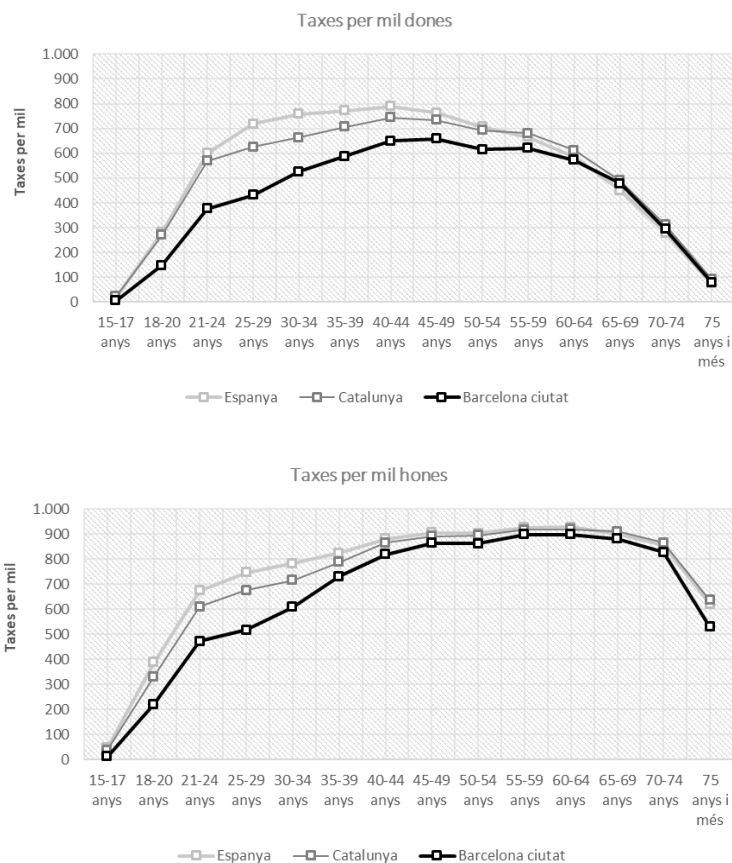


Any	Dones	Homes	TOTAL	Rel. Sexes (Dones/Homes)
1998	345,1	685,9	511,8	0,53
2000	365,7	690,5	524,8	0,55
2002	378,0	665,9	519,6	0,59
2004	393,4	664,9	527,3	0,61
2006	412,1	664,9	537,1	0,63
2008	429,7	670,5	548,9	0,65
2010	434,8	663,4	547,7	0,67
2012	447,5	671,3	557,7	0,69
2014	457,5	669,1	561,4	0,71
2016	469,4	673,3	569,4	0,72
2018	477,2	672,4	572,9	0,74

**Gràfic 12 i Taula 10.** Evolució de les taxes de permisos de conduir vigents a Espanya segons sexe i relació de sexes. Font: Direcció General de Trànsit. NOTA: Relació de sexes: un valor d'1 en aquest indicador indica la paritat entre sexes, per sobre d'1 la diferència és a favor de les dones i per sota d'1 un major predomini en els homes.

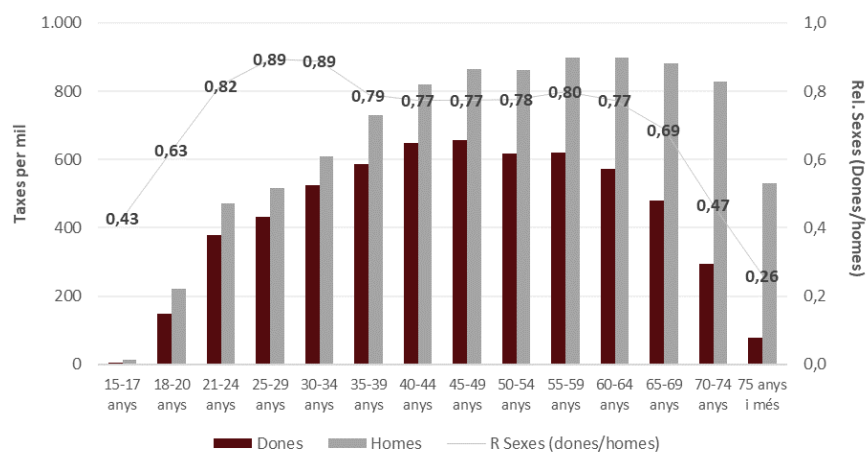
Per conèixer les diferències generacionals, s'han obtingut les taxes de dones i d'homes amb permís de conducció vigent a Espanya, a Catalunya i a Barcelona. En primer lloc, si es compara l'evolució a Espanya i a Catalunya amb la situació de Barcelona, s'aprecia com l'obtenció d'un permís de conduir es produeix a un ritme més lent a la ciutat i que són menys les persones que n'acaben tenint un, sobretot entre les dones. En segon lloc, si s'atén més a la forma de les corbes que a les seves magnituds, es poden apreciar pautes recurrents en l'accés als permisos de conducció i diferències significatives en funció del sexe.

Així, la tinença d'un permís de conduir augmenta progressivament en els grups d'edat compresos entre els 15 i els 24 anys d'edat, si bé arreu aquest increment és més ràpid en els homes que en les dones. Considerant Barcelona i partint del grup de 15 a 17 anys, que és quan la població pot obtenir permís de ciclomotor, disposen d'aquest document 6 de cada mil dones i 13 de cada mil homes. En assolir l'edat mínima per accedir al carnet de cotxe, són 148 de cada mil les dones amb un permís de conduir vigent i 222 homes. A partir dels 30 anys el volum de dones i d'homes amb permís de conduir augmenta de manera força homogènia fins a arribar al grup de 45 a 49 anys d'edat. En les dones, el volum de permisos de conduir decau de manera molt significativa a partir dels 65 anys d'edat. A partir dels 75 anys d'edat no arriben a 100 de cada mil les dones amb un permís de conduir vigent. Per contra, el volum de permisos de conduir es manté en els homes, i arriben a 700 de cada mil els que disposen d'un carnet de conduir vigent passats els 75 anys.



Gràfic 13. Permisos de conducció segons sexe. Taxes Espanya, Catalunya i Barcelona, 2018. Font: Direcció General de Trànsit

S'han representat aquestes taxes per la ciutat de Barcelona i s'ha calculat també la relació de sexes. En aquest gràfic s'aprecien tant la més ràpida motorització dels homes, com la major persistència dels permisos de conduir en edats més avançades. Així, en el grup de 15 a 17 anys la relació de sexes és del 0,43 (amb 12,7 permisos de conduir per cada 1.000 homes i 5,8 permisos per cada mil dones). Entre els 18 i els 20 anys, la relació de sexes arriba a 0,63 (respectivament 221,5 permisos per cada mil homes i 147,8 per cada mil dones). Posteriorment, la relació de sexes és favorable als homes però s'estabilitza al voltant dels 0,8 punts. Les diferències tornen a augmentar a partir dels 65 anys d'edat, amb molts més homes amb permís de conduir vigent.



Gràfic 14. Permisos de conducció segons sexe a Barcelona, 2018. Font: Direcció General de Trànsit

Pel que fa als tipus de permís de conducció també s'observen diferències segons homes i dones. En aquest cas, encara que no es disposen de dades de Barcelona, a Espanya, el 94% de les dones disposen d'un sol tipus de permís de conducció. En canvi, fins al 30,7% dels homes disposen llicències per a conduir dos o més vehicles. Les diferències es donen sobretot en les motos i els vehicles pesants, vehicles més clarament associats als homes. Així, el 97,1% de les dones amb permís de conduir són titulars d'un carnet de cotxe i el 8% disposen d'un carnet o llicència de moto. En canvi, el 36,1% dels homes amb permís de conduir són titulars d'una llicència o carnet de moto.

## 2. Opinió sobre els modes de transport amb perspectiva de gènere: percepció de seguretat i risc

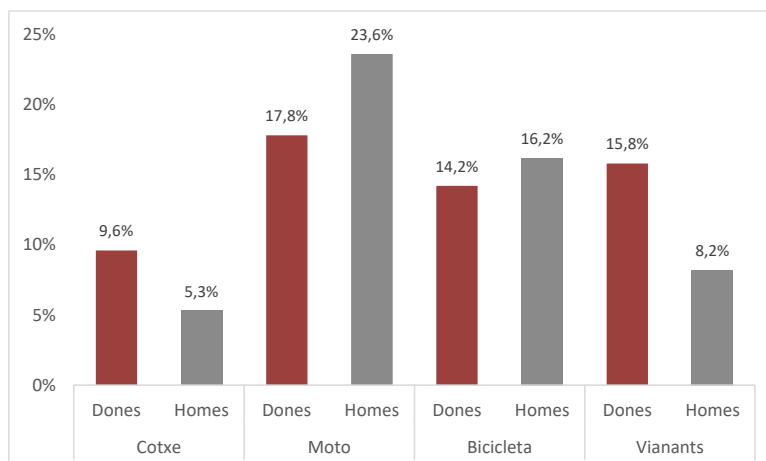
En aquest apartat s'aborda la diferent opinió sobre els modes de transport en funció del sexe. Concretament, la percepció de seguretat i de risc associada a cada mode.

### 2.1 Percepció de seguretat

En primer lloc, s'estudia la percepció de seguretat en base a l'Estudi de Mobilitat del RACC de 2018. En aquest treball es demanava a les persones que subjectivament es definien com a conductores de cotxe, de moto, de bicicleta o bé com a vianants, fins a quin punt consideraven segur desplaçar-se per la ciutat fent servir aquests mitjans de transport. En termes globals, la moto i la bicicleta són mitjans que es consideren més insegurs que el cotxe i l'anar a peu.

Les principals diferències segons sexe s'observen en la seguretat que generen els desplaçaments a peu, en què un 77% dels homes els considera bastant o molt segurs, vers un 65% de les dones. Aquestes diferències segons sexe s'aprecien més clarament si es té en compte que el 15,8% de les dones vianants consideren que caminar per Barcelona és poc o gens segur. Aquesta proporció disminueix fins al 8,2% entre els homes, és a dir, la meitat. El major risc de patir assetjament sexual per part de les dones en els desplaçaments a peu per la ciutat podria ser una de les possibles explicacions a aquesta major percepció d'inseguretat, si bé caldria ampliar les presents anàlisis per a poder corroborar aquesta associació.

A partir de l'anàlisi de les respostes, s'observa també que tant la majoria de conductores dones com d'homes conductors consideren bastant o molt segur anar en cotxe, si bé els homes ho declaren amb major intensitat que les dones (82% i 76% respectivament). Alhora, destaca una major proporció d'homes que de dones que atorga gens o poca seguretat a la motocicleta (23,60% vers 17,80%). Les diferències segons sexe són menors quant a la bicicleta, malgrat que la proporció d'homes ciclistes que les considera insegures és major que la de dones (16,2% i 14,2% respectivament).

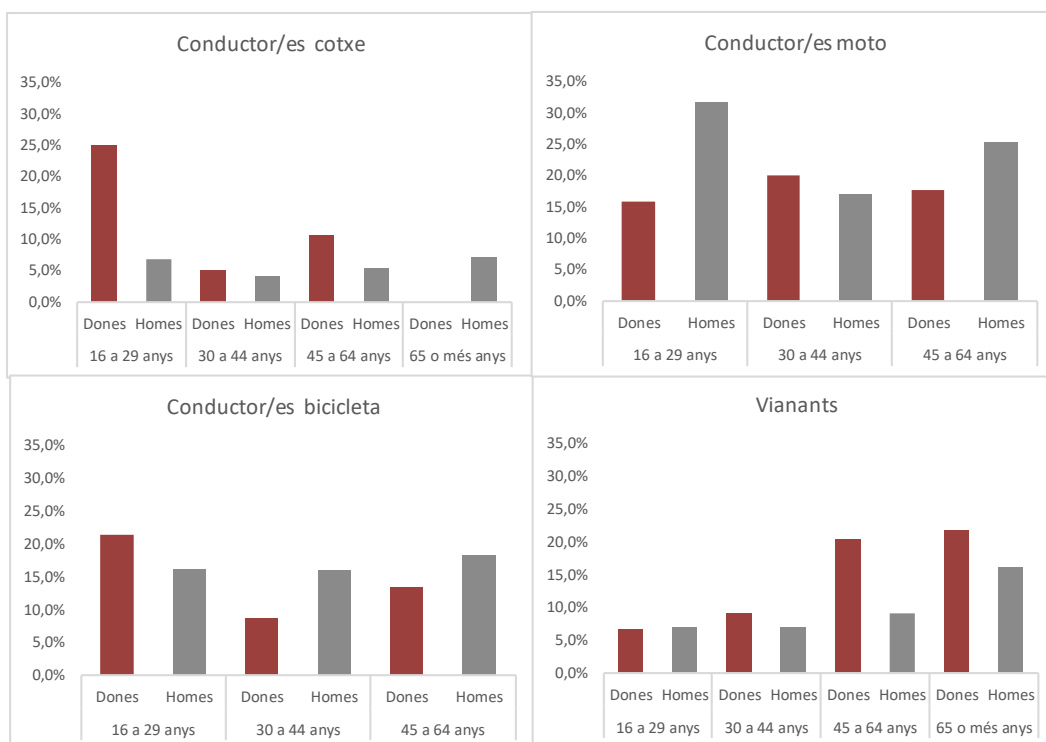


Gràfic 15. Percepció de seguretat baixa (poc o gens segur) segons ús subjectiu dels modes de transport i sexe. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

	Gens o poc segur	Una mica segur	Bastant o molt segur	Total
<b>Conductor/es de cotxe</b>				
Dones	9,6%	14,7%	75,7%	100,0%
Homes	5,3%	12,8%	81,8%	100,0%
Total	7,4%	13,7%	78,9%	100,0%
<b>Conductor/es de moto</b>				
Dones	17,8%	26,7%	55,6%	100,0%
Homes	23,6%	20,4%	56,0%	100,0%
Total	21,9%	22,2%	55,9%	100,0%
<b>Conductor/es de bicicleta</b>				
Dones	14,2%	38,3%	47,5%	100,0%
Homes	16,2%	30,6%	53,2%	100,0%
Total	15,5%	33,3%	51,1%	100,0%
<b>Vianants</b>				
Dones	15,8%	19,6%	64,6%	100,0%
Homes	8,2%	14,5%	77,2%	100,0%
Total	11,7%	16,9%	71,4%	100,0%

Taula 11. Percepció de seguretat segons ús subjectiu dels modes de transport i sexe. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

Les diferències segons sexe en relació a la percepció d'inseguretat en l'ús dels modes de transport s'accentuen entre alguns grups d'edat. Així, la major inseguretat de les dones com a conductores de cotxe és especialment rellevant entre les més joves en què la diferència amb la proporció d'homes que declaren aquest mitjà com a insegur és de fins a 18 punts percentuals (25,0% vers 6,8%). La major inseguretat entre els homes conductors de motocicleta és especialment rellevant entre els més joves i els més grans. En el cas de la bicicleta, són les dones més joves les que se senten més insegures que els homes (21,4% vers 16,0%). Altra vegada, caldria aprofundir en l'estudi d'aquesta percepció d'inseguretat per a determinar si es relaciona amb la percepció de risc viari o bé si altres factors com el risc de patir assetjament sexual poden ser un factor determinant. Finalment, la major inseguretat de les dones que es desplacen a peu respecte als homes es dona especialment entre les de 45 a 64 anys: fins un 20,% de les dones d'aquest grup d'edat declaren que anar a peu és poc o gens segur, vers sols el 9,0% dels homes de la mateixa edat.



Gràfic 16. Percepció de seguretat baixa (poc o gens segur) segons ús subjectiu dels modes de transport, sexe i grup d'edat. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

Edat	Sexe	Conductor/es cotxe	Conductores moto	Conductor/es bicicleta	Vianants
16 a 29 anys	Dones	25,0%	15,8%	21,4%	6,6%
	Homes	6,8%	31,7%	16,0%	6,9%
30 a 44 anys	Dones	5,0%	20,0%	8,5%	9,0%
	Homes	4,1%	17,0%	15,9%	6,9%
45 a 64 anys	Dones	10,6%	17,6%	13,3%	20,3%
	Homes	5,3%	25,4%	18,2%	9,0%
65 o més anys	Dones	0,0%	-	-	21,7%
	Homes	7,1%	-	-	16,0%
Total	Dones	9,6%	17,8%	14,2%	15,8%
	Homes	5,3%	23,6%	16,2%	8,2%
	Total	7,4%	21,9%	15,5%	11,7%

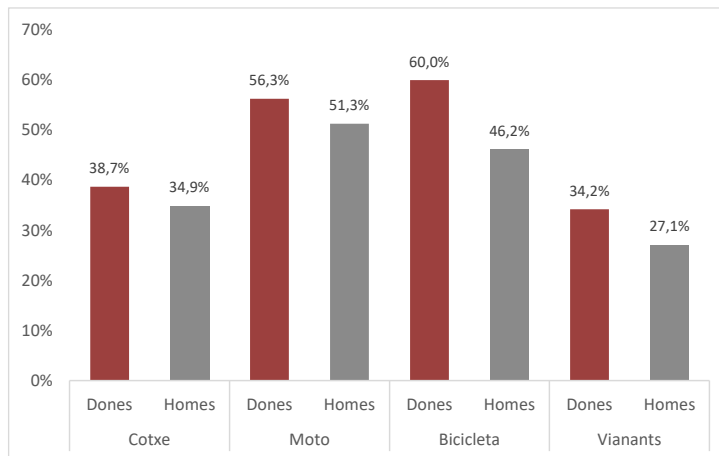
Taula 17. Percepció de seguretat baixa (poc o gens segur) segons ús subjectiu dels modes de transport, sexe i grup d'edat. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018. Nota: L'estudi només va entrevistar 5 persones majors de 64 anys que declaressin ser usuàries de moto (2 dones i 3 homes) i cap persona major de 64 anys usuàries habitual de bicicleta.



## 2.2 Atribució de risc

L'Estudi de Mobilitat del RACC demanava a les persones entrevistades fins a quin punt consideren que els cotxes, motos, bicicletes i vianants posen en risc la seguretat de la resta de persones que usen la via pública. La primera constatació és que les dones atorguen un major grau de risc a tots els modes de transport: la proporció de dones que opina que els diferents mitjans suposen un risc bastant o molt elevat per a la resta d'usuaris de la via pública és sempre més elevada que la d'homes. Per contra, són sempre més el percentatge d'homes que opina que els diferents modes de transport suposen un risc baix o molt baix per a la seguretat viària.

Aquesta diferència segons sexe és especialment accentuada en el cas de la bicicleta: fins un 60% de les dones opina que les bicicletes suposen un risc elevat per a la resta d'usuaris de la via pública, mentre que la proporció disminueix fins al 46,2% entre els homes. El major ús de l'anar a peu entre les dones suposa que aquestes han de conviure més amb les bicicletes en l'espai públic, el que pot ser una explicació d'aquesta major percepció de risc. Tanmateix, són també força més les dones que els homes que opinen que les persones vianants suposen un risc elevat per a la seguretat viària (34,2% i 27,1% respectivament). L'opinió respecte el risc de la resta de modes presenta menors diferències segons sexe, sempre, però, amb la major percepció de risc entre la població femenina.

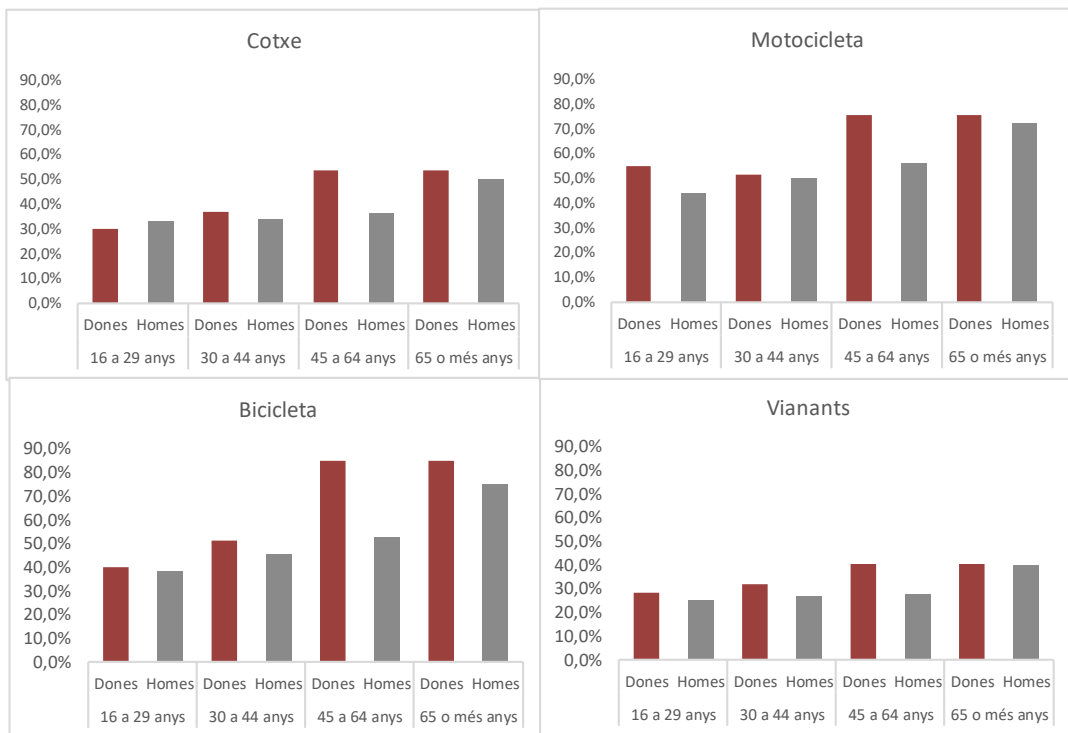


Gràfic 17. Percepció de risc alt (bastant o molt) de diferents modes de transport segons sexe. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

	Gens o poc risc	Una mica de risc	Bastant o molt risc	Total
<b>Cotxe</b>				
Dones	27,1%	34,2%	38,7%	100,0%
Homes	29,3%	35,9%	34,9%	100,0%
Total	28,4%	35,2%	36,5%	100,0%
<b>Motocicleta</b>				
Dones	17,2%	26,5%	56,3%	100,0%
Homes	21,4%	27,4%	51,3%	100,0%
Total	19,7%	27,0%	53,4%	100,0%
<b>Bicicleta</b>				
Dones	19,3%	20,8%	60,0%	100,0%
Homes	26,7%	27,1%	46,2%	100,0%
Total	23,5%	24,4%	52,0%	100,0%
<b>Vianants</b>				
Dones	33,7%	32,1%	34,2%	100,0%
Homes	39,6%	33,3%	27,1%	100,0%
Total	37,1%	32,8%	30,2%	100,0%

Taula 13. Percepció de risc de diferents modes de transport segons sexe. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

La percepció de risc elevat per part de les dones en comparació amb els homes es manté en pràcticament tots els grups d'edat. Destaquen especialment les dones d'entre 45 i 64 anys, que atorguen en molta més proporció que els homes un elevat risc a tots els mitjans de transport, especialment a la bicicleta (32 punts percentuals més que els homes), però també als cotxes i a les motos (més de 15 punts percentuals per sobre dels homes). Amb menors diferències, destaca la major atribució de risc per part de les dones que dels homes del mateix grup d'edat (30 a 44) a les persones vianants, i de les dones més joves a les motocicletes (10 punts per sobre dels homes). L'única excepció es troba en el risc atribuït als cotxes, lleugerament major entre els homes joves que entre les dones del mateix grup d'edat (32,9% i 29,8% respectivament).



Gràfic 18. Percepció de risc alt (bastant o molt) dels diferents modes de transport segons sexe i grup d'edat. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

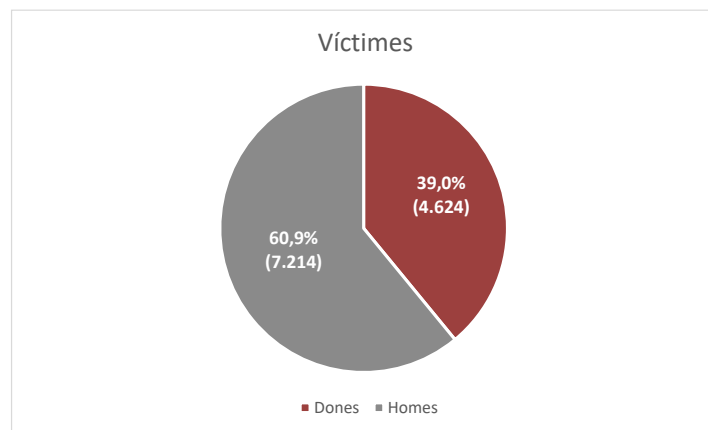
Edat	Sexe	Cotxe	Motocicleta	Bicicleta	Vianants
16 a 29 anys	Dones	29,8%	54,7%	39,8%	28,2%
	Homes	32,9%	44,2%	37,9%	25,1%
30 a 44 anys	Dones	36,7%	51,4%	51,0%	31,8%
	Homes	33,8%	50,3%	45,3%	27,0%
45 a 64 anys	Dones	53,5%	75,7%	84,7%	40,3%
	Homes	36,3%	56,0%	52,2%	27,7%
65 o més anys	Dones	53,5%	75,7%	84,7%	40,3%
	Homes	50,0%	72,1%	75,0%	39,7%
Total	Dones	38,7%	56,30%	60,0%	34,2%
	Homes	34,9%	51,30%	46,2%	27,1%
	Total	36,5%	53,40%	52,0%	30,2%

Taula 14. Percepció de risc alt (bastant o molt risc) dels diferents modes de transport segons sexe i grup d'edat. Població resident a Barcelona; 2018. Font: RACC 2018

## 3. Sinistralitat dels modes de transport amb perspectiva de gènere: víctimes i gravetat de les lesions

### 3.1. Víctimes dels sinistres

D'acord amb les informacions contingudes al Registre d'Accidents i Víctimes de la Guàrdia Urbana de Barcelona, l'any 2018 es van produir un total de 9.926 sinistres de trànsit a la ciutat. Entre aquests, en 9.193 sinistres hi va haver víctimes de distinta gravetat (lesionades lleus, greus o mortes) i en 733 ocasions no hi va haver víctimes. Com es veu en el gràfic següent, d'aquests sinistres en van resultar ferides o mortes 11.845 persones, de les quals 4.624 van ser dones (el 39% de les víctimes) i 7.214 homes (el 60,9%).

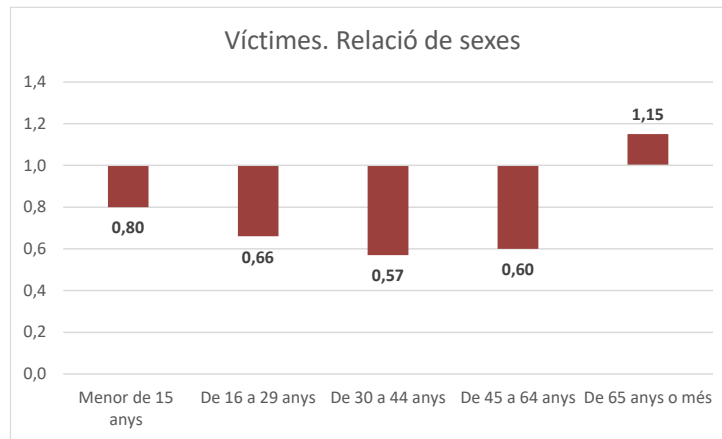


Gràfic 19. Víctimes de sinistre segons sexe. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

NOTA: No es coneix el sexe i/o l'edat de 7 persones

Tal i com mostra la taula següent, el 2018 hi va haver una major proporció de persones victimitzades en el grup de 30 a 44 anys, tant entre les dones (31,9%) com entre els homes (36,1%), seguides del grup de 16 a 29 anys d'edat (29,9% i 28,9% respectivament) i del de 45 a 64 anys (24,7% vers 26,5%). La proporció de persones victimitzades és menor entre la població gran, tant entre les dones com entre els homes. Ara bé, les diferències de gènere s'expressen sobretot quan s'estudia el sexe de les víctimes en els diferents grups d'edat.

D'acord amb aquestes dades, la victimització de les dones grans és significativament major a la dels homes de la mateixa edat: la proporció de dones de més de 65 anys víctimes de sinistre és molt més elevada que la d'homes grans (9,7% i 5,4% per a cada sexe, amb una relació de sexes de l'1,5 i un 53,5% de dones víctimes vers un 46,5% d'homes dins el grup d'edat de 65 i més anys ). En la resta de grups d'edat hi va haver un major nombre d'homes que de dones víctimes.



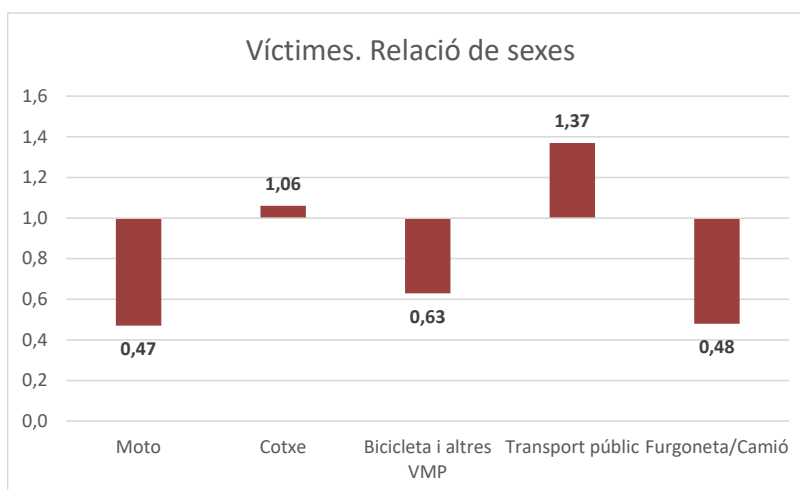
**Gràfic 19.** Relació de sexes (N dones/ N homes) de les víctimes de sinistre segons grup d'edat. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018.

	Dones			Homes			Total			Relació de sexes (N dones/ N homes)
	N	% FILA	% COL	N	% FILA	%COL	N	% FILA	% COL	
Menor de 15 anys	166	44,4%	3,6%	208	55,6%	2,9%	374	100,0%	3,2%	0,80
De 16 a 29 anys	1.383	39,8%	29,9%	2.087	60,1%	28,9%	3.471	100,0%	29,3%	0,66
De 30 a 44 anys	1.475	36,1%	31,9%	2.607	63,9%	36,1%	4.082	100,0%	34,5%	0,57
De 45 a 64 anys	1.141	37,4%	24,7%	1.910	62,6%	26,5%	3.051	100,0%	25,8%	0,60
De 65 anys o més	447	53,5%	9,7%	389	46,5%	5,4%	836	100,0%	7,1%	1,15
<b>Total</b>	<b>4.624</b>	<b>39,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.214</b>	<b>60,9%</b>	<b>100,00%</b>	<b>11.845</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,64</b>

**Taula 20.** Víctimes de sinistre segons sexe i grup d'edat. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

NOTA: No es coneix el sexe i/o l'edat de 7 persones

Pel que fa als tipus de vehicle, les xifres constaten com la moto és el mitjà que destaca per estar més present entre la població victimitzada (58%), seguit del cotxe (22%). En relació a les diferències segons el sexe, s'observa una major victimització femenina que masculina en els sinistres amb cotxe: el 29,2% de les dones va ser víctima d'un accident de trànsit on hi estava implicat un cotxe, mentre que pels homes, aquest valor descendeix fins al 17,7%. També s'estableixen diferències segons sexe rellevants en els sinistres on hi està implicat el transport públic: van ser victimitzades el 12,9% de dones vers el 6,0% d'homes.



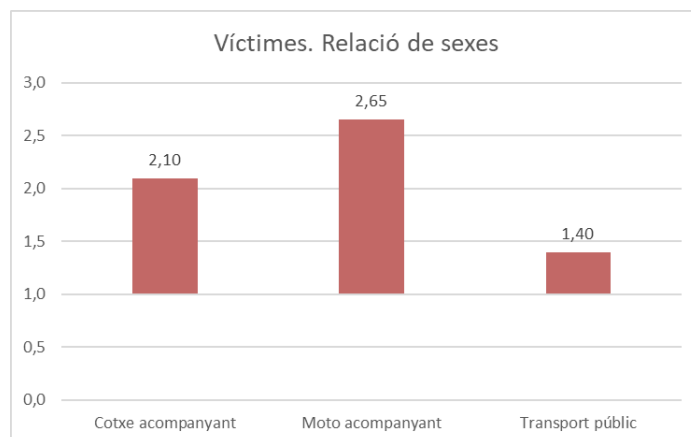
Gràfic 21. Relació de sexes (N dones/ N homes) de les víctimes de sinistre segons tipus de vehicle. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018.

	Dones		Homes		Total		Relació de sexes (N dones/ N homes)
	N	%	N	%	N	%	
Moto	2.202	47,6%	4.685	64,9%	6.889	58,2%	0,47
Cotxe	1.351	29,2%	1.274	17,7%	2.628	22,2%	1,06
Bicicleta i VMP	332	7,2%	528	7,3%	861	7,3%	0,63
Transport públic	598	12,9%	436	6,0%	1.034	8,7%	1,37
Furgoneta/Camió	130	2,8%	269	3,7%	400	3,4%	0,48
Altres vehicles	7	0,2%	15	0,2%	22	0,2%	0,47
Desconegut	4	0,1%	7	0,1%	11	0,1%	0,57
<b>Total</b>	<b>4.624</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.214</b>	<b>100,00%</b>	<b>11.845</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,64</b>

Taula 16. Víctimes de sinistre segons sexe i tipus de vehicle implicat. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

NOTA: No es coneix el sexe de 7 persones

Segons la relació de la persona respecte el vehicle utilitzat, el 49,9% de les víctimes eren conductors o conductores de moto, sent tant per homes com per dones el perfil principal de víctimes (60,4% i 33,7% respectivament). Les diferències segons el sexe s'accentuen en el cotxe acompanyant, el la moto acompanyant i en transport públic, atesa la major participació de les dones com acompanyants del cotxe i la moto, i també, com a usuàries del transport públic.



Gràfic 22. Relació de sexes (N dones/ N homes) de les víctimes de sinistre segons relació amb la mobilitat. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018.

	Dones		Homes		Total		Relació de sexes (N dones/ N homes)
	N	%	N	%	N	%	
Cotxe conductor	557	12,0%	829	11,5%	1.389	11,7%	0,67
Cotxe acompanyant	549	11,9%	262	3,6%	811	6,8%	2,10
Moto conductor	1.556	33,7%	4.359	60,4%	5.916	49,9%	0,36
Moto acompanyant	512	11,1%	193	2,7%	706	6,0%	2,65
Furgoneta	51	1,1%	206	2,9%	258	2,2%	0,25
Bicicleta i VMP	236	5,1%	471	6,5%	708	6,0%	0,50
Transport públic	517	11,2%	370	5,1%	887	7,5%	1,40
Vianant	640	13,8%	513	7,1%	1.153	9,7%	1,25
Altres vehicles o desconegut	6	0,1%	11	0,2%	17	0,1%	0,55
<b>Total</b>	<b>4.624</b>	<b>100%</b>	<b>7.214</b>	<b>100%</b>	<b>11.845</b>	<b>100%</b>	<b>0,64</b>

Taula 17. Víctimes de sinistre segons sexe i relació amb la mobilitat. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

NOTA: No es coneix el sexe de 7 persones

Segons el dia de la setmana i l'hora en què va ocórrer el sinistre, les diferències segons sexe són menors i en tots els casos el nombre de dones víctimes va ser menor que el d'homes. Pel que fa a la distribució, tant en les dones com en els homes hi va haver una major victimització en els dies feiners (78,7% i 79,6% respectivament), amb una major volum de víctimes en divendres (17,2% i 16,9%) i menor els diumenges (9% en ambdós sexes), fet que s'explica per les diferències en el volum de desplaçaments en funció del dia de la setmana. Quant a l'horari, el 40,8% de les dones i el 39,7% dels homes van esdevenir víctimes del trànsit durant les tardes dels dies feiners. A una tercera part de la població els hi va esdevenir un sinistre pels matins dels dies laborables. Es caps de setmana es produeix una major

frequència de victimitzacions durant la tarda, lleugerament superior entre les dones (10,7% de les dones i 9,4% entre els homes).

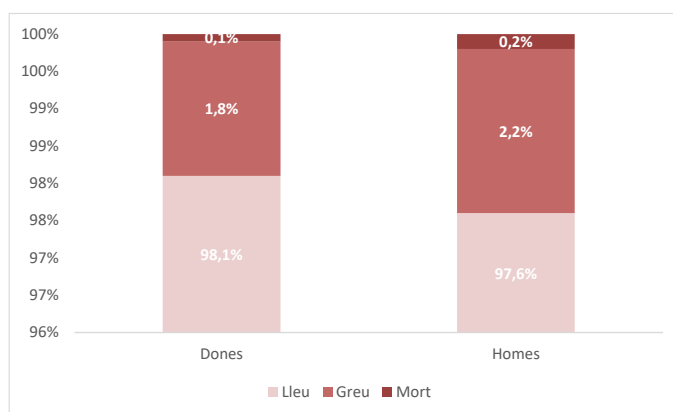
	Dones		Homes		Total		Relació de sexes (N dones/ N homes)
	N	%	N	%	N	%	
<b>Dia feiner</b>	<b>3.637</b>	<b>78,7%</b>	<b>5.743</b>	<b>79,6%</b>	<b>9.385</b>	<b>79,2%</b>	<b>0,63</b>
Dilluns	723	15,6%	1.088	15,1%	1.811	15,3%	0,66
Dimarts	713	15,4%	1.158	16,1%	1.871	15,8%	0,62
Dimecres	710	15,4%	1.138	15,8%	1.851	15,6%	0,62
Dijous	697	15,1%	1.143	15,8%	1.841	15,5%	0,61
Divendres	794	17,2%	1.216	16,9%	2.011	17,0%	0,65
<b>Cap de setmana</b>	<b>987</b>	<b>21,3%</b>	<b>1.471</b>	<b>20,4%</b>	<b>2.460</b>	<b>20,8%</b>	<b>0,67</b>
Dissabte	570	12,3%	828	11,5%	1.400	11,8%	0,69
Diumenge	417	9,0%	643	8,9%	1.060	8,9%	0,65
<b>Total</b>	<b>4.624</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.214</b>	<b>100,0%</b>	<b>11.845</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,64</b>
	Dones		Homes		Total		Relació de sexes (N dones/ N homes)
	N	%	N	%	N	%	
<b>Dia feiner</b>	<b>3.637</b>	<b>78,7%</b>	<b>5.743</b>	<b>79,6%</b>	<b>9.385</b>	<b>79,2%</b>	<b>0,63</b>
Matí	1.484	32,1%	2.275	31,5%	3.760	31,7%	0,65
Tarda	1.885	40,8%	2.867	39,7%	4.753	40,1%	0,66
Nit	268	5,8%	601	8,3%	872	7,4%	0,45
<b>Cap de setmana</b>	<b>987</b>	<b>21,3%</b>	<b>1.471</b>	<b>20,4%</b>	<b>2.460</b>	<b>20,8%</b>	<b>0,67</b>
Matí	298	6,4%	464	6,4%	762	6,4%	0,64
Tarda	495	10,7%	676	9,4%	1.172	9,9%	0,73
Nit	194	4,2%	331	4,6%	526	4,4%	0,59
<b>Total</b>	<b>4.624</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.214</b>	<b>100,0%</b>	<b>11.845</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,64</b>

Taula 18. Víctimes de sinistre segons sexe, dia de la setmana i horari. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018. NOTA: No es coneix el sexe de 7 persones



## 3.2. Gravetat de les lesions

A continuació es descriuen les lesions de les víctimes dels sinistres de trànsit segons el seu sexe, edat, relació amb la mobilitat i el mode de transport implicat. En termes generals, no s'aprecien diferències molt rellevants de sexe en la gravetat de les lesions, si bé s'aprecia certa tendència a una menor gravetat en els sinistres de les dones: la mortalitat masculina i les lesions greus són més freqüents entre la població masculina, mentre que entre les dones hi ha més ferides lleus (amb diferències tanmateix per sota del punt percentual). Si es té en compte el sexe i l'edat de les víctimes s'aprecia que és especialment en els grups d'adults on els homes pateixen conseqüències més greus en la sinistralitat que les dones.



Gràfic 23. Víctimes de sinistre segons sexe i gravetat de la lesió. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

	Dones				Homes			
	Lleu	Greus	Mort	Total	Lleu	Greus	Mort	Total
Menor de 15 anys	98,8%	1,2%	0,0%	100,0%	98,6%	1,4%	0,0%	100,0%
De 16 a 29 anys	99,2%	0,8%	0,0%	100,0%	98,0%	1,8%	0,2%	100,0%
De 30 a 44 anys	98,4%	1,3%	0,2%	100,0%	97,9%	2,0%	0,2%	100,0%
De 45 a 64 anys	97,1%	2,7%	0,1%	100,0%	97,3%	2,5%	0,3%	100,0%
De 65 anys o més	95,7%	4,0%	0,2%	100,0%	95,6%	3,9%	0,5%	100,0%
<b>Total</b>	<b>98,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>0,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>97,6%</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>100,0%</b>

Taula 19. Víctimes de sinistre segons sexe, edat i gravetat de la lesió. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

Segons la relació amb la mobilitat les principals diferències segons sexe s'observen en una major proporció de víctimes greus entre els homes conductors i vianants que entre les dones. Ara bé, la mortalitat femenina va ser major entre les dones vianants que entre els homes vianants, i, al contrari, la mortalitat masculina va ser major entre els conductors que entre les conductores.

	Dones				Homes			
	Lleu	Greus	Mort	Total	Lleu	Greus	Mort	Total
Conductor/a	98,5%	1,4%	0,0%	100,0%	97,8%	2,0%	0,2%	100,0%
Passatger/a	98,8%	1,2%	0,0%	100,0%	98,9%	1,0%	0,0%	100,0%
Vianant	94,9%	4,4%	0,8%	100,0%	93,9%	5,5%	0,6%	100,0%
<b>Total</b>	<b>98,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>0,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>97,6%</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>100,0%</b>

Taula 2024. Víctimes de sinistre segons sexe, relació amb la mobilitat i gravetat de la lesió. Font: Registres d'accidents i víctimes de la GUB, 2018

## 4. Mobilitat, conductes de risc i victimització segons mode de transport amb perspectiva de gènere

De forma complementària als capítols precedents, es fa una anàlisi particular dels modes de transports que s'utilitzen a la via pública, les conductes de risc i victimització associada, des d'una perspectiva de gènere. En particular dels i de les **vianants**, dels i de les **conductors/res de cotxe**, dels i de les **acompanyants del cotxe**, dels i de les **motoristes** i dels i de les **ciclistes**. Els vehicles de mobilitat personal s'integren en l'anàlisi de la bicicleta.

Per a cadascun dels modes es fa el següent tipus d'anàlisi amb perspectiva de gènere:

- **Mobilitat:** anàlisi dels perfils de mobilitat en l'ús dels modes de transport amb origen i/o destinació Barcelona.
- **Conductes de risc:** s'elabora una anàlisi de les principals conductes de risc observades entre els modes de transport i de les conductes de risc que les persones entrevistades declaren dur a terme.
- **Victimització:** es recorden els valors de les víctimes i s'examina la distribució temporal de la victimització en els desplaçaments del mode.
- **Responsabilitat:** s'analitza la responsabilitat dels sinistres ocasionats per a les persones que es desplaçaven en el mode.
- **Síntesi mode:** s'incorporen els principals indicadors recollits en els punts anteriors i es calculen diversos indicadors sintètics que ajuden a elaborar unes idees clau de cadascun dels modes analitzats.

## 4.1. Vianants: mobilitat, conductes de risc i victimització

### Mobilitat a peu

Entre la població mòbil que hi ha en un dia feiner a la ciutat de Barcelona, hi ha més dones que es desplacen a peu (50,1%) que no pas homes (40,5%), i completen també un major nombre trajectes com a vianants. La població femenina mòbil realitza una mitjana de 3,01 desplaçaments diaris a peu, el que suposa el 41,8% de tots els seus desplaçaments habituals en dia feiner. Aquestes xifres són sensiblement més elevades que en el cas dels homes, ja que els desplaçaments a peu (2,85 diaris) suposen el 33,2% dels seus desplaçaments habituals.

De manera complementària i en funció de l'edat i el sexe s'observa que en tots els grups d'edat, a excepció de la població jove, es donen diferències significatives en la mobilitat peu.

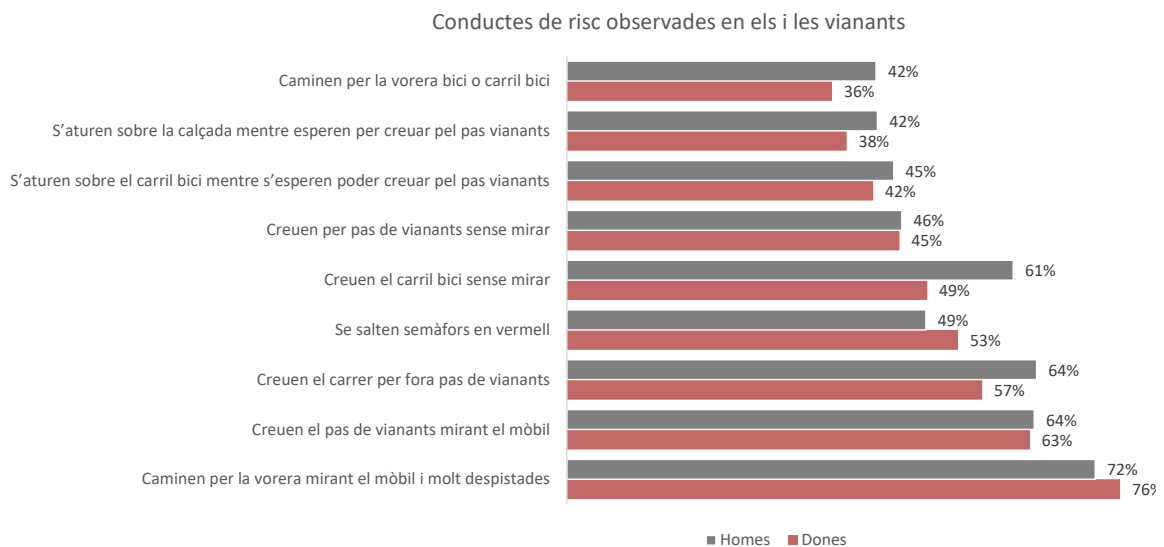
Vianants	Grup d'edat	Dones	Homes	Total
<b>Distribució població mòbil</b>		<b>56,2%</b>	<b>43,8%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Població mòbil vianant</b>	16-29 anys	74.672	72.698	147.369
	30-44 anys	125.969	90.608	216.577
	45-64 anys	155.011	122.519	277.530
	65 anys i més	142.801	102.945	245.746
	<b>Total</b>	<b>498.452</b>	<b>388.769</b>	<b>887.221</b>
<b>Vianants/població mòbil (%)</b>	16-29 anys	37,8%	37,1%	37,4%
	30-44 anys	45,6%	30,3%	37,6%
	45-64 anys	49,9%	40,5%	45,3%
	65 anys i més	67,8%	63,7%	66,0%
	<b>Total</b>	<b>50,1%</b>	<b>40,5%</b>	<b>45,4%</b>
<b>Promig desplaçaments a peu/dia</b>	16-29anys	2,34	2,51	2,43
	30-44 anys	2,97	2,62	2,82
	45-64 anys	3,11	2,97	3,05
	65 anys i més	3,27	3,16	3,23
	<b>Total</b>	<b>3,01</b>	<b>2,85</b>	<b>2,94</b>
<b>Desplaçaments a peu</b>	16-29anys	174.787	182.722	357.509
	30-44 anys	373.821	237.804	611.625
	45-64 anys	482.541	363.691	846.232
	65 anys i més	467.157	325.571	792.728
	<b>Total</b>	<b>1.498.306</b>	<b>1.109.789</b>	<b>2.608.095</b>
<b>Quota modal desplaçaments a peu (%)</b>	16-29anys	28,2%	27,5%	27,9%
	30-44 anys	37,0%	24,0%	30,6%
	45-64 anys	41,5%	33,9%	37,8%
	65 anys i més	58,8%	53,2%	56,4%
	<b>Total</b>	<b>41,8%</b>	<b>33,2%</b>	<b>37,6%</b>

Taula 21. Indicadors bàsics de la mobilitat a peu a Barcelona segons el sexe. Font: EMEF 2018

## Conductes de risc

Com s'ha vist en el capítol 2, els desplaçaments caminant es consideren principalment segurs pel conjunt de la població (65% les dones i 77% els homes). També s'ha vist que la percepció del risc que els desplaçaments a peu generen sobre la resta de persones que utilitzen la via pública se situa per darrere de la moto i la bicicleta. No obstant això, en el cas de les dones, el risc atorgat als desplaçaments a peu se situa al mateix nivell que en el cotxe (al voltant del 34%).

Complementàriament, es plantejaven 11 possibles conductes de risc sobre les quals es demana a les persones entrevistades fins a quin punt són freqüents i observades entre la resta dels i les vianants. Les respostes mostren un ampli consens entre dones i homes quan afirmen que veuen persones caminant per la vorera molt despistades mirant el telèfon mòbil (75,5% i 72,1% respectivament). En segon lloc, tant homes com dones (el 63% en ambdós casos) declaren que és molt freqüent veure persones creuant els passos de vianants mirant el mòbil, creuant-los per fora, o travessant-los sense mirar. En tercer lloc, prop del 50% dels barcelonins i de les barcelonines veuen persones que ignoren els senyals i se salten semàfors en vermell. Finalment, es consideren altres pràctiques de risc que impliquen ocupar trams de la calçada reservats a altres vehicles, ja sigui perquè els vianants creuen el carril bici sense mirar, perquè s'aturen sobre aquest carril o sobre la calçada mentre s'esperen a poder creuar o directament perquè hi transiten a peu. Totes aquestes situacions són considerades més freqüents i resulten més visibles als homes, amb dues excepcions: caminar per la vorera mirant el mòbil i saltar-se el semàfor en vermell.

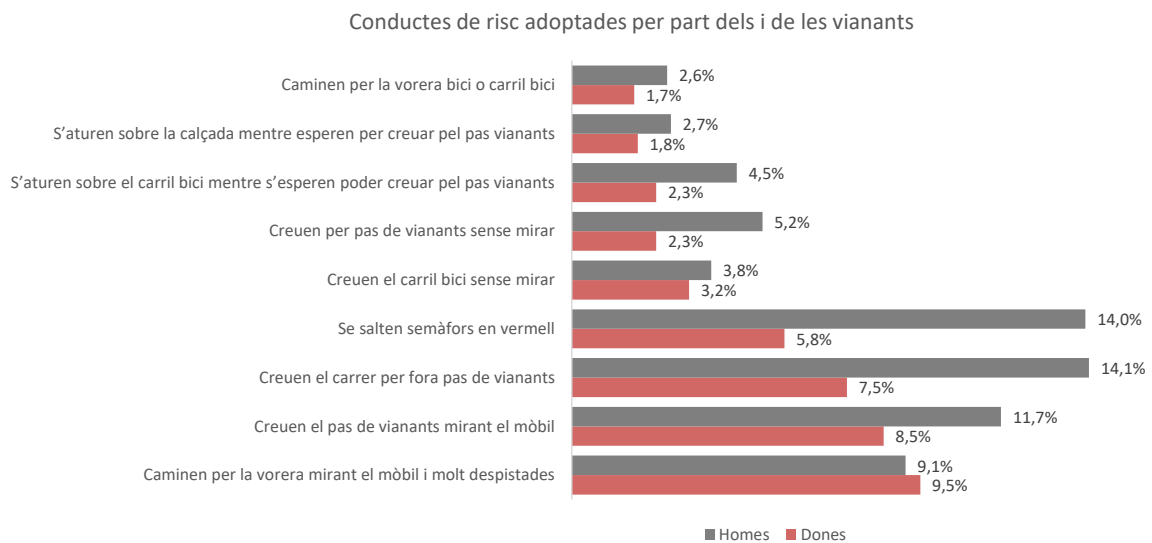


**Gràfic 25.** Freqüència amb que s'observen conductes de risc dels i les vianants. Residents a Barcelona; 2018. Font: Estudi de mobilitat RACC

Una segona qüestió s'orientava a conèixer quins comportaments de risc adoptaven com a vianants les pròpies persones entrevistades. Generalment, les persones observen més conductes de risc en les altres persones vianants que no pas en elles mateixes. També s'observa que, comparació amb els homes, les barcelonines afirmen mantenir menys conductes de risc en els seus desplaçaments a peu per la ciutat, tota vegada que senyalen comportaments diferents que els homes.

Les conductes que les dones admeten i que poden suposar un risc per al trànsit queden molt concentrades en l'ocupació de la calçada mentre s'esperen per creuar el carrer (9,5%), caminar per la vorera mirant el mòbil (8,5%) i saltar-se els semàfors en vermell (7,5%). De la seva banda, el 14,1% dels homes afirmen saltar-se semàfors en vermell mentre caminen i també apunten més conductes de risc en la seva relació amb els passos de vianants.

El major diferencial de sexe s'observa precisament en el fet de saltar-se semàfors (un 14,1% dels homes vers un 7,5% de les dones) i el travessar el carrer fora dels passos de vianants (un 14,0% dels homes vers un 5,8% de les dones). Les pràctiques de risc que impliquen la invasió del carril bici també son més freqüents entre els homes sobretot quan implica creuar-lo (el 4,5% dels homes i el 2,2% de les dones).



Gràfic 25. Freqüència amb que s'adopten conductes de risc com a vianant segons sexe. Residents a Barcelona; 2018. Font: Estudi de mobilitat RACC

## Victimització

Els vianants van estar implicats en 975 dels 9.193 sinistres amb víctimes que es van comptabilitzar a la ciutat durant l'any 2018 (el 10,6% del total), amb un balanç de 1.154 víctimes, 640 de les quals eren dones i 513 eren homes (la relació de sexes és de 1,25). A continuació s'analitzen algunes de les característiques.

Si es té en compte el dia de la setmana en que van passar els sinistres, s'observa com la major victimització és en els dies feiners, sobretot entre les dones. Així, el 82,3% de les dones víctimes de sinistres a peu ho van ser en dies feiners, mentre que en el cas dels homes van ser el 80,1%, amb una major proporció de víctimes en cap de setmana que elles (19,9% els homes i 17,7% les dones). Tant entre els homes com entre les dones, hi va haver més víctimes de sinistres els dijous (18,3% i 19,1% respectivament). En els caps de setmana, la major victimització es produeix els dissabtes tant en dones com en homes (10,5% dels homes i 9,4% en les dones).

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
<b>Dia feiner</b>	<b>527</b>	<b>82,3%</b>	<b>411</b>	<b>80,1%</b>	<b>938</b>	<b>81,4%</b>	<b>1,3</b>
Dilluns	95	14,8%	67	13,1%	162	14,1%	1,4
Dimarts	117	18,3%	83	16,2%	200	17,3%	1,4
Dimecres	100	15,6%	87	17,0%	187	16,2%	1,1
Dijous	122	19,1%	94	18,3%	216	18,7%	1,3
Divendres	93	14,5%	80	15,6%	173	15,0%	1,2
<b>Cap de setmana</b>	<b>113</b>	<b>17,7%</b>	<b>102</b>	<b>19,9%</b>	<b>215</b>	<b>18,6%</b>	<b>1,1</b>
Dissabte	60	9,4%	54	10,5%	114	9,9%	1,1
Diumenge	53	8,3%	48	9,4%	101	8,8%	1,1
<b>Total</b>	<b>640</b>	<b>100,0%</b>	<b>513</b>	<b>100,0%</b>	<b>1153</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,2</b>

Taula 2226. Víctimes dels sinistres a peu segons dia de la setmana i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

Quant a la distribució horària, la victimització dels vianants és més freqüent a les tardes, tant en les dones (52,3%) com en els homes (50,9%). Al matí la victimització és major entre les dones, mentre que a la nit és força major entre els homes.

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
Matí	262	40,9%	204	39,8%	466	40,4%	1,3
Tarda	335	52,3%	261	50,9%	596	51,7%	1,3
Nit	43	6,7%	48	9,4%	91	7,9%	0,9
<b>Total</b>	<b>640</b>	<b>100,0%</b>	<b>513</b>	<b>100,0%</b>	<b>1153</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,2</b>

Taula 23. Víctimes dels sinistres a peu segons horari i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB.

## Vianants i responsabilitat de sinistres

Les persones vianants són víctimes rellevants dels sinistres a la ciutat, però també, en alguns casos són responsables dels mateixos. D'acord amb el registre de la Guàrdia Urbana on consta l'atribució de possible responsabilitat del sinistre, en un 43,7% dels casos en què es va identificar la persona vianant com a responsable aquesta va ser una dona, i en un 54,0% un home (en la resta de casos no es va identificar el possible responsable). Si aquestes dades es posen en relació a la població mòbil i als desplaçaments a peu de dones i homes, es constata un major nombre de casos en què l'home vianant ha estat el possible responsable del sinistre.

	Dones	Homes	Total
Vianants responsables	221 (43,7%)	273 (54,0%)	506*
Desplaçaments a peu	1.498.306	1.109.789	2.608.095
Població mòbil vianant	498.452	388.769	887.221
Responsables per a milió de desplaçaments diaris	0,6	1,0	0,8
Responsables per a 10.0000 persones mòbils	4,4	7,0	5,7

\*En 12 casos (2,4% no es va identificar possible responsable)

Taula 24. Vianants responsables de sinistres a segons sexe, desplaçaments i població mòbil, 2018. Fonts: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB i EMEF 2018

## Síntesi vianants

Per tal de sintetitzar el risc real i percebut dels desplaçaments a peu amb perspectiva de gènere, les taules següents resumeixen els principals indicadors sobre mobilitat, sinistralitat, percepció de seguretat i de risc segons sexe. Així, pel que fa als desplaçaments a peu:

- Els resultats reflecteixen una major incidència de la victimització en els desplaçaments a peu entre les dones que entre els homes (10,57 víctimes per cada 10.000 dones vianants, vers 9,88 homes).
- Si les víctimes es posen en relació amb la mobilitat (nombre de desplaçaments diaris a peu), es constata altra vegada la major victimització femenina: 1,41 víctimes per a cada 1.000.000 de desplaçaments diaris i a peu, vers 1,38 homes.
- Pel que fa a les persones vianants com a responsables de sinistres, la responsabilitat s'ha atribuït més homes que a dones vianants, tant en termes absoluts com en relació als desplaçaments i a la població mòbil en aquest mode.
- La major victimització femenina en els desplaçaments a peu concorda també amb una major percepció d'inseguretat entre les dones vianants. D'altra banda, les dones consideren en major proporció que els homes que les persones vianants suposen un alt risc per al trànsit.

Vianants: mobilitat i sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Població sotmesa a risc (habitants i població mòbil)</b>				
Persones mòbils a peu majors 15 anys, dia feiner (vianants)	498.452	388.769	887.221	1,28
<i>Persones mòbils a peu majors 15 anys, dia feiner (vianants) (%)</i>	50,1%	40,5%	45,4%	9,6%
<b>Mobilitat (factors d'exposició)</b>				
Desplaçaments a peu, dia feiner (majors 15 anys)	1.498.306	1.109.789	2.608.095	1,35
<i>Quota modal desplaçaments a peu, dia feiner (majors 15 anys) (%)</i>	41,8%	33,2%	37,6%	8,6%
<b>Victimització per trànsit (factors d'incidència)</b>				
Persones lesionades o mortes (vianants)	640	513	1.153	1,25
<i>Persones lesionades o mortes (vianants) (% respecte el total)</i>	13,8%	7,1%	9,7%	6,7%
Persones lesionades o mortes majors de 15 anys, dia feiner (vianants)	527	384	911	1,37
<b>Responsabilitat persones vianants</b>				
<i>Responsables per a milió de desplaçaments diaris</i>	0,6	1,0	0,8	0,6
<i>Responsables per a 10.0000 persones mòbils</i>	4,4	7,0	5,7	0,6

Vianants: Incidència i exposició a la sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Indicadors d'incidència (valors anuals)</b>				
<i>Víctimes majors 15 anys per 10.000 persones mòbils a peu dia feiner (vianants)</i>	10,57	9,88	10,27	1,07
<b>Indicadors d'exposició (valors diaris)</b>				
<i>Víctimes per 1.000.000 desplaçaments dia feiner (població mòbil major 15 anys, vianants)</i>	1,41	1,38	1,40	1,02

Vianants: Percepció de seguretat i de risc	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Percepció d'inseguretat i de risc viari</b>				
Percepció alta o molt alta d'inseguretat moure's a peu (%)	15,8%	8,2%	11,7%	7,6%
Percepció de risc elevat pel trànsit (%)	34,2%	27,3%	30,1%	6,9%



## 4.2. Cotxe: mobilitat, conductes de risc i victimització

### Mobilitat en cotxe

Tal com s'observa en la següent taula es pot comprovar com la proporció d'homes que es desplacen a Barcelona en cotxe com a conductors se situa molt per sobre de la proporció de dones conductores (són respectivament el 28,5% i el 12,2% de la població mòbil). A Barcelona, diàriament s'efectuen 659.698 desplaçaments diaris fets per homes conductors, molt per sobre dels que realitzen dones conductores (287.728) (amb una quota modal del 19,7 i 8,1%, respectivament).

Proporcionalment, els homes fan un major ús del cotxe com a conductors en totes les edats, sent els usuaris tipus els homes d'entre 30 a 64 anys. Amb tot, les majors diferències segons sexe es produeixen en el grup de 65 anys i de més edat, amb 4,6% de dones conductores vers un 26,7% d'homes conductors.

Cotxe conductor	Grup d'edat	Dones	Homes	Total
<b>Distribució població mòbil</b>		<b>30,7%</b>	<b>69,3%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Població mòbil en cotxe conductor</b>	16-29 anys	15.463	26.353	41.817
	30-44 anys	46.590	101.647	148.236
	45-64 anys	50.888	102.751	153.640
	65 anys i més	8.401	43.118	51.519
	<b>Total</b>	<b>121.343</b>	<b>273.870</b>	<b>395.212</b>
<b>Conductors cotxe/població mòbil (%)</b>	16-29 anys	7,8%	13,4%	10,6%
	30-44 anys	16,9%	34,0%	25,8%
	45-64 anys	16,4%	34,0%	25,1%
	65 anys i més	4,0%	26,7%	13,8%
	<b>Total</b>	<b>12,2%</b>	<b>28,5%</b>	<b>20,2%</b>
<b>Promig desplaçaments en cotxe conductor/dia</b>	16-29anys	1,94	2,14	2,07
	30-44 anys	2,49	2,44	2,46
	45-64 anys	2,37	2,41	2,39
	65 anys i més	2,54	2,49	2,50
	<b>Total</b>	<b>2,37</b>	<b>2,41</b>	<b>2,40</b>
<b>Desplaçaments en cotxe conductor</b>	16-29anys	29.934	56.500	86.435
	30-44 anys	116.082	248.349	364.430
	45-64 anys	120.381	247.374	367.755
	65 anys i més	21.330	107.475	128.805
	<b>Total</b>	<b>287.728</b>	<b>659.698</b>	<b>947.425</b>
<b>Quota modal desplaçaments en cotxe conductor (%)</b>	16-29anys	4,8%	8,5%	6,7%
	30-44 anys	11,5%	25,1%	18,2%
	45-64 anys	10,4%	23,0%	16,2%
	65 anys i més	2,7%	17,5%	9,2%
	<b>Total</b>	<b>8,0%</b>	<b>19,7%</b>	<b>13,7%</b>

Taula 25. Indicadors bàsics de la mobilitat en cotxe conductor a Barcelona segons el sexe. Font: EMEF 2018

La taula següent permet examinar el perfil de les persones que es relacionen amb el cotxe com a acompanyants. En un dia feiner aquesta mobilitat implica el 7,7% de les dones i només el 3,8% dels homes amb importants diferències segons sexe i d'edat, entre les quals es destaca la rellevància d'aquest mode de transport entre les dones de 16 a 29 anys. Els desplaçaments en cotxe com a

acompanyant suposen el 6,3% de les seves mobilitats i el 2,7% dels desplaçaments diaris dels homes de la mateixa edat.

Cotxe acompanyant	Grup d'edat	Dones	Homes	Total
<b>Distribució població mòbil</b>		<b>67,8%</b>	<b>32,2%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Població en cotxe acompanyant</b>	16-29 anys	25.188	10.784	35.972
	30-44 anys	18.834	8.199	27.033
	45-64 anys	16.842	9.221	26.063
	65 anys i més	15.898	8.180	24.078
	<b>Total</b>	<b>76.763</b>	<b>36.384</b>	<b>113.147</b>
<b>Acompanyants cotxe/població mòbil (%)</b>	16-29 anys	12,8%	5,5%	9,1%
	30-44 anys	6,8%	2,7%	4,7%
	45-64 anys	5,4%	3,0%	4,3%
	65 anys i més	7,6%	5,1%	6,5%
	<b>Total</b>	<b>7,7%</b>	<b>3,8%</b>	<b>5,8%</b>
<b>Promig desplaçaments cotxe acompanyant/dia</b>	16-29 anys	1,56	1,64	1,58
	30-44 anys	1,69	1,58	1,65
	45-64 anys	1,57	1,79	1,65
	65 anys i més	2,09	1,66	1,94
	<b>Total</b>	<b>1,70</b>	<b>1,67</b>	<b>1,69</b>
<b>Desplaçaments en cotxe acompanyant</b>	16-29 anys	39.202	17.728	56.930
	30-44 anys	31.767	12.957	44.724
	45-64 anys	26.420	16.491	42.910
	65 anys i més	33.184	13.590	46.774
	<b>Total</b>	<b>130.572</b>	<b>60.766</b>	<b>191.338</b>
<b>Quota modal desplaçaments en cotxe acompanyant (%)</b>	16-29 anys	6,3%	2,7%	4,4%
	30-44 anys	3,1%	1,3%	2,2%
	45-64 anys	2,3%	1,5%	1,9%
	65 anys i més	4,2%	2,2%	3,3%
	<b>Total</b>	<b>3,6%</b>	<b>1,8%</b>	<b>2,8%</b>

Taula 26. Indicadors bàsics de la mobilitat en cotxe acompanyant a Barcelona segons el sexe. Font: EMEF 2018

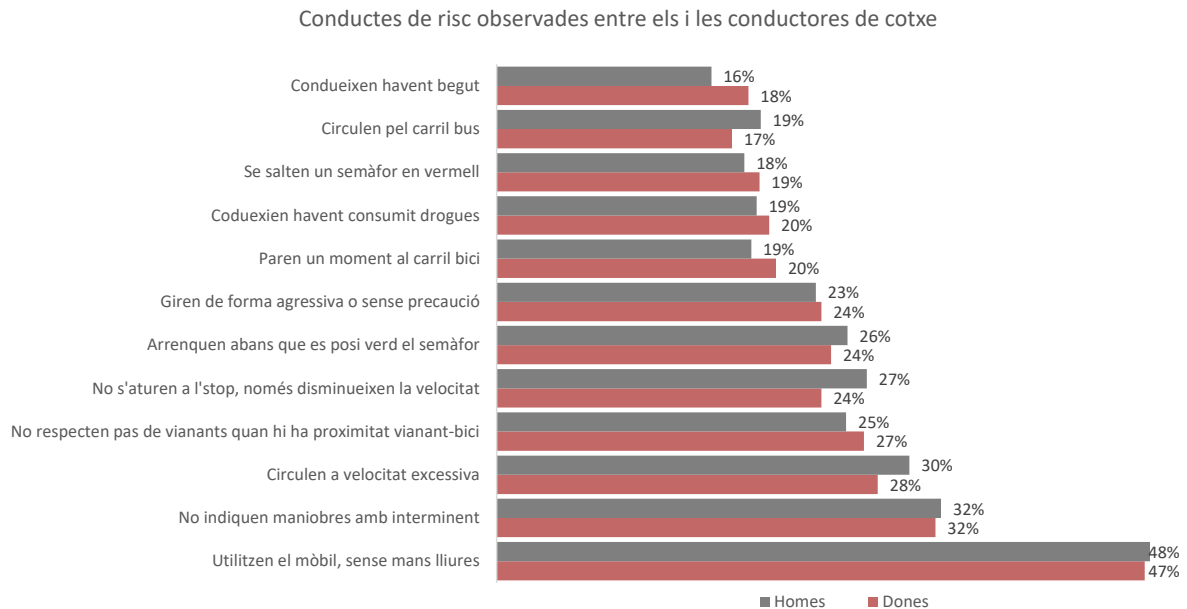
## Conductes de risc

Com s'ha vist en el capítol 2, els desplaçaments en cotxe es consideren principalment segurs pel conjunt de la població, si bé amb major proporció entre els homes (82% i 76% les dones). També s'ha vist que la percepció del risc que suposen els cotxes per a la resta d'usuaris és més elevada entre les dones que entre els homes (38,7% vers 34,9%).

Si es consideren les diverses conductes de risc associades als desplaçaments en cotxe, el sexe no apareix com un factor rellevant a l'hora d'observar diferències en les persones conductores. Ara bé, quan es tenen en compte les conductes assumides per persones que condueixen, sí que afloren diferències rellevants de sexe.

Així, pel que fa a les conductes observades en les altres persones, el 47,5% dels homes i el 47,1% les dones afirmen que és molt freqüent veure persones conduint mentre fan ús dels telèfons mòbils sense el mans lliures. Al voltant del 30% de la població li sembla habitual que no se senyalin les maniobres amb els llums intermitents, o trobar-se amb vehicles que circulen pels carrers a velocitat excessiva. L'opinió que els cotxes sovint no respecten els pas de zebra, no s'aturen als stops, arrenquen abans

que els semàfors es posin en verd o giren de forma agressiva és compartida per una de cada quatre persones residents a la ciutat. Sembla menys freqüent topar-se amb persones que condueixen havent consumit drogues o begudes, que se salten els semàfors en vermell o circulen habitualment pel carril bus.

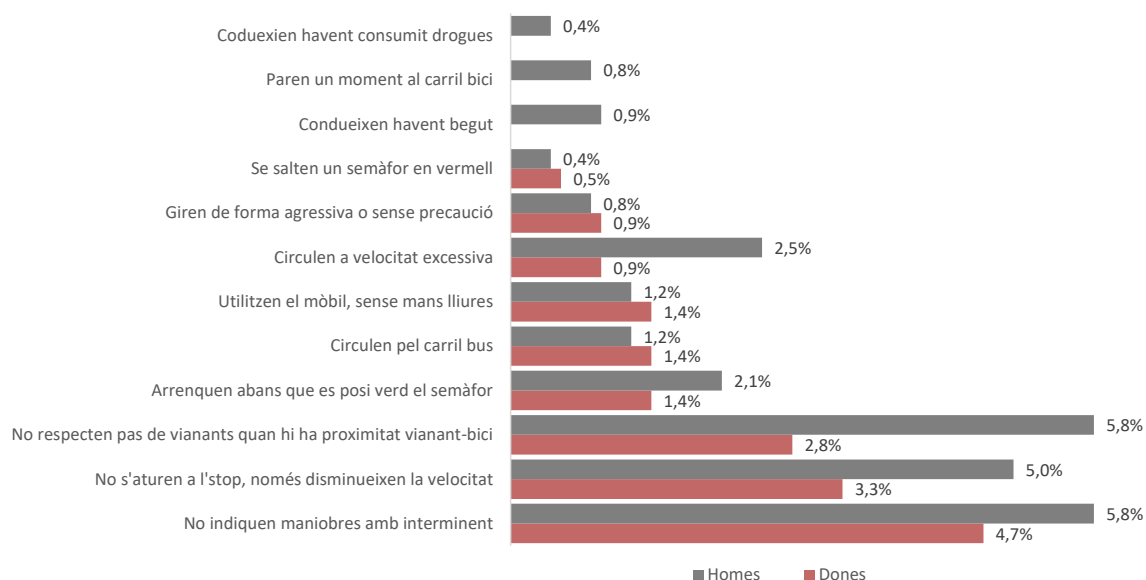


Gràfic 26. Freqüència amb que s'observen conductes de risc dels i les conductores de cotxe. Barcelona, 2018. Estudi de mobilitat RACC.

La situació és en canvi molt diferent respecte de les conductes pròpies, atès que els conductors de cotxe reconeixen més pràctiques de risc que les conductores. El 5,8% dels homes expressen que amb freqüència no indiquen maniobres amb l'intermitent, i el mateix percentatge admet que no respecta els passos de zebra en la proximitat amb els carrils bici. En canvi, entre les dones aquests percentatges han estat del 4,7% i del 2,8% respectivament. No aturar-se als stops, arrencar abans que el semàfor es posi en verd i circular a velocitat excessiva també són conductes més freqüents en els homes que en les dones. D'igual forma, el 0,9% dels homes entrevistats diuen haver conduït havent begut, el 0,4% havent consumit drogues i el 0,8% saltar-se semàfor en vermell. Cap dona ha dit mantenir alguna d'aquestes conductes; en canvi, expliquen un major ús del mòbil.

En síntesi, la majoria de conductes de risc al volant són més freqüents entre els homes que entre les dones, especialment no respectar el pas de zebra, no aturar-se als stop i circular a velocitat excessiva. D'altres conductes com saltar-se semàfors, fer girs inapropiats, l'ús del telèfon mòbil i circular pel carril bus són lleugerament més assumides per les dones, si bé les diferències no són significatives (menys de 0,5 punts percentuals).

### Conductes de risc adoptades per part dels i les conductores de cotxe



Gràfic 27. Freqüència amb que s'adopten conductes de risc com a conductor/a segons sexe, 2018. Estudi de mobilitat RACC.

## Victimització

Els sinistres de cotxe van ocasionar 1.389 víctimes conductores i 811 acompanyants, de les quals 557 dones conductores i 549 acompanyants, mentre que entre els homes la xifra de conductors victimitzats va ser major, però menor quan eren acompanyants.

Tal i com mostra la taula següent, la distribució setmanal de la sinistralitat mostra una major victimització en dies feiners, i menys nombre de víctimes durant els caps de setmana sense que s'aprecien diferències rellevants de sexe.

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
<b>Dia feiner</b>	<b>765</b>	<b>69,2%</b>	<b>761</b>	<b>69,8%</b>	<b>1.526</b>	<b>69,5%</b>	<b>1,0</b>
Dilluns	149	13,5%	168	15,4%	317	14,4%	0,9
Dimarts	153	13,8%	152	13,9%	305	13,9%	1,0
Dimecres	141	12,7%	151	13,8%	292	13,3%	0,9
Dijous	133	12,0%	135	12,4%	268	12,2%	1,0
Divendres	189	17,1%	155	14,2%	344	15,7%	1,2
<b>Cap de setmana</b>	<b>341</b>	<b>30,8%</b>	<b>330</b>	<b>30,2%</b>	<b>671</b>	<b>30,5%</b>	<b>1,0</b>
Dissabte	187	16,9%	173	15,9%	360	16,4%	1,1
Diumenge	154	13,9%	157	14,4%	311	14,2%	1,0
<b>Total</b>	<b>1.106</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.091</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.197</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,0</b>

Taula 27. Víctimes dels sinistres en cotxe segons dia de la setmana i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

Quant a la distribució horària, la victimització és més freqüent a la tarda, seguida per la franja del matí i menor mesura per la nit. L'anàlisi segons el sexe de les víctimes mostra una tendència a la major victimització masculina durant les hores nocturnes, i una major sinistralitat de les dones durant la tarda.

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
Matí	403	36,4%	389	35,7%	792	36,0%	1,0
Tarda	544	49,2%	480	44,0%	1.024	46,6%	1,1
Nit	159	14,4%	222	20,3%	381	17,3%	0,7
<b>Total</b>	<b>1.106</b>	<b>100,0%</b>	<b>1091</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.197</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,0</b>

Taula 28. Víctimes dels sinistres en cotxe segons horari i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

## Conductors/res de cotxe i responsabilitat de sinistres

Després d'estudiar les víctimes de sinistres en cotxe, s'analiza la responsabilitat de les persones conductores en els sinistres. D'acord amb el registre de la Guàrdia Urbana on consta l'atribució de possible responsabilitat del sinistre, en un 26,0% dels casos en què es va identificar la persona conductora de cotxe com a responsable aquesta va ser una dona, i en un 69,9% un home (en la resta de casos no es va identificar el possible responsable). Si aquestes dades es posen en relació a la població mòbil i als desplaçaments en cotxe conductor/a de dones i homes, es constata un major nombre de casos en què l'home ha estat el possible responsable del sinistre.

	Dones	Homes	Total
Conductors/es cotxe responsables	1.188 (26,0%)	3.202 (69,9%)	4.578*
Desplaçaments cotxe conductor/a	287.728	659.698	947.425
Població mòbil cotxe conductor/a	121.343	273.870	395.212
Responsables per a milió de desplaçaments diaris	16,5	19,4	19,3
Responsables per a 10.0000 persones mòbils	97,9	116,9	115,8

\* En 188 casos (4,1% no es va identificar possible responsable)

Taula 29. Conductors/es cotxe responsables de sinistres a segons sexe, desplaçaments i població mòbil, 2018. Fonts: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB i EMEF 2018

## Síntesi cotxe

Per tal de sintetitzar el risc real i percebut dels desplaçaments en cotxe amb perspectiva de gènere, les taules següents resumeixen els principals indicadors sobre mobilitat, sinistralitat, percepció de seguretat i de risc segons sexe. Així, pel que fa als desplaçaments en cotxe com a persona conductora:

- Quan el nombre de víctimes dones es posa en relació al total de població conductora, s'evidencia una major incidència de sinistralitat entre les dones. Així, mentre el 2018 hi va haver 39,64 dones víctimes per a cada 10.000 persones conductores, entre els homes aquesta incidència va ser de 25,60.
- El mateix succeeix quan es tenen en compte les víctimes en relació al volum de desplaçaments en cotxe com a conductor/a: les dones apareixen més exposades a la sinistralitat quan es té en compte el volum de desplaçaments en cotxe com a persona conductora: el 2018 hi va haver 6,29 dones víctimes per a cada 1.000.000 de desplaçaments en cotxe com a conductor/a diaris, mentre en els homes van ser 4,25.
- Pel que fa a la responsabilitat dels conductors/es de cotxe en els sinistres, en la majoria de casos aquesta s'atribueix a homes, tant en termes globals com en relació a la mobilitat.
- Les dades anteriors, tenen certa coherència amb la percepció d'inseguretat i de risc d'aquest mode de transport: les dones atribueixen una major inseguretat als desplaçaments en cotxe que els homes, mentre que també és el conjunt de població femenina qui atorga un major risc del cotxe per a la seguretat viària.

Els resultats anteriors s'inverteixen quan es consideren la mobilitat en cotxe com a persona acompanyant.

- Els indicadors d'incidència i d'exposició al risc resulten majors entre els homes, amb 59 víctimes per a cada 10.000 persones acompanyants i 14,28 per a cada milió de desplaçaments diaris de persones acompanyants .

Cotxe conductor/a: mobilitat i sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Població sotmesa a risc (població mòbil)</b>				
Persones mòbils en cotxe conductor majors 15 anys, dia feiner (conductors/es cotxe)	121.343	273.870	395.212	0,44
<i>Persones mòbils en cotxe conductor majors 15 anys, dia feiner (conductors cotxe) (%)</i>	12,2%	28,5%	20,2%	-16,3%
<b>Mobilitat (factors d'exposició)</b>				
Desplaçaments en cotxe conductor, dia feiner (majors 15 anys)	287.728	659.698	947.425	0,44
<i>Quota modal desplaçaments en cotxe conductor, dia feiner (majors 15 anys) (%)</i>	8,0%	19,7%	13,7%	-11,7%
<b>Victimització per trànsit (factors d'incidència)*</b>				
Persones lesionades o mortes (conductors/es cotxe)	557	829	1.389	0,67
<i>Persones lesionades o mortes (conductors/es de cotxe) (% respecte el total)</i>	12,0%	11,5%	11,7%	0,6%
Persones lesionades o mortes majors de 15 anys, dia feiner (conductors/es cotxe)	481	701	1184	0,69
<b>Responsabilitat conductors/es cotxe</b>				
Responsables per a milió de desplaçaments diaris	16,5	19,4	19,3	0,9
Responsables per a 10.0000 persones mòbils	97,9	116,9	115,8	0,8

Cotxe conductor/a: incidència i exposició a la sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Indicadors d'incidència (valors anuals)</b>				
<i>Víctimes majors 15 anys per 10.000 persones mòbils dia feiner (conductors cotxe)</i>	39,64	25,60	29,96	1,55
<b>Indicadors d'exposició (valors diaris)</b>				
<i>Víctimes per 1.000.000 desplaçaments dia feiner (població mòbil major 15 anys, conductors cotxe)</i>	6,69	4,25	5,00	1,57

(\* Nota: les dades de victimització per trànsit corresponen a les persones conductores de cotxe que van ser víctimes d'un accident de trànsit.

Cotxe conductor/a: percepció de seguretat i de risc	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Percepció d'inseguretat i de risc viari</b>				
Percepció alta o molt alta d'inseguretat moure's en cotxe conductor (%)	9,6%	5,4%	7,4%	4,3%
Percepció de risc elevat pel trànsit (%)	38,7%	34,9%	36,5%	3,8%

Cotxe acompanyant: mobilitat i sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Població sotmesa a risc (habitants i població mòbil)</b>				
Persones mòbils en cotxe acompanyant majors 15 anys, dia feiner (acompanyant cotxe)	76.763	36.384	113.147	2,11
<i>Persones mòbils en cotxe acompanyant majors 15 anys, dia feiner (acompanyant cotxe) (%)</i>	7,7%	3,8%	5,8%	3,9%
<b>Mobilitat (factors d'exposició)</b>				
Desplaçaments en cotxe acompanyant, dia feiner (majors 15 anys)	130.572	60.766	191.338	2,15
<i>Quota modal desplaçaments en cotxe acompanyant, dia feiner (majors 15 anys) (%)</i>	3,6%	1,8%	2,8%	1,8%
<b>Victimització per trànsit (factors d'incidència)</b>				

Persones lesionades o mortes (acompanyant de cotxe)	549	262	811	2,10
<i>Persones lesionades o mortes (acompanyant de cotxe) (% respecte el total)</i>	<i>11,9%</i>	<i>3,6%</i>	<i>6,9%</i>	<i>8,2%</i>
Persones lesionades o mortes majors de 15 anys, dia feiner (acompanyant de cotxe)	438	217	655	2,02

(\*) Nota: les dades de victimització per trànsit corresponen a les persones acompanyants de cotxe que van ser víctimes d'un accident de trànsit.

Cotxe acompanyant: incidència i exposició a la sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe
<b>Indicadors d'incidència (valors anuals)</b>				
<i>Víctimes majors 15 anys per 10.000 persones mòbils dia feiner (acompanyant cotxe)</i>	<i>57,06</i>	<i>59,64</i>	<i>57,89</i>	<i>0,96</i>
<b>Indicadors d'exposició (valors diaris)</b>				
<i>Víctimes per 1.000.000 desplaçaments dia feiner (població mòbil major 15 anys, acompanyant cotxe)</i>	<i>13,42</i>	<i>14,28</i>	<i>13,69</i>	<i>0,94</i>



## 4.3. Moto: mobilitat, conductes de risc i victimització

### Mobilitat en moto

La proporció de dones que es desplacen en moto es del 4% i entre els homes ascendeix fins al 13,5%. Es tracta d'una diferència rellevant que també s'observa en la mobilitat: diàriament es fan 168.000 desplaçaments en motocicleta o ciclomotor a Barcelona, bona part dels quals estan efectuats per homes. La quota modal de la moto entre les dones és del 2,8% ascendint fins a l'11,1% entre els homes.

El grup de població d'entre 30 i 44 anys és el principal usuari de la moto a la ciutat, si bé continuen existint notables diferències entre homes i dones.

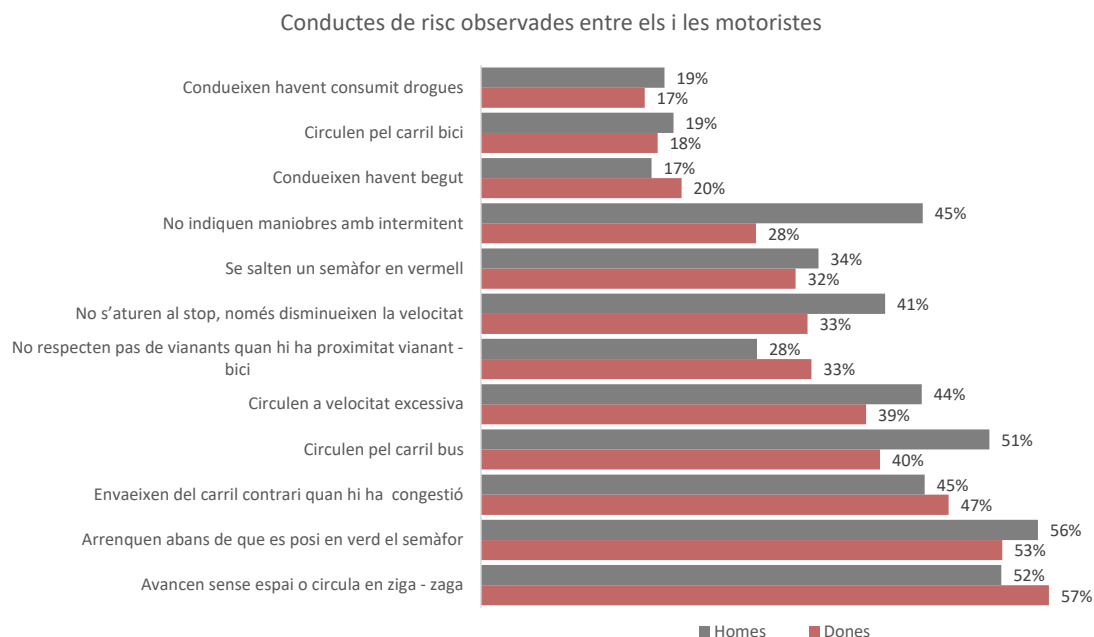
Moto	Grup d'edat	Dones	Homes	Total
<b>Distribució població mòbil</b>		<b>23%</b>	<b>77%</b>	<b>100%</b>
<b>Població mòbil en moto</b>	16-29 anys	6.549	28.344	34.893
	30-44 anys	18.112	53.602	71.714
	45-64 anys	14.323	41.475	55.798
	65 anys i més	574	5.854	6.428
	<b>Total</b>	<b>39.558</b>	<b>129.275</b>	<b>168.833</b>
<b>Motoristes/població mòbil (%)</b>	16-29 anys	3,3%	14,5%	8,9%
	30-44 anys	6,6%	17,9%	12,5%
	45-64 anys	4,6%	13,7%	9,1%
	65 anys i més	0,3%	3,6%	1,7%
	<b>Total</b>	<b>4,0%</b>	<b>13,5%</b>	<b>8,6%</b>
<b>Promig desplaçaments en moto/dia</b>	16-29anys	1,85	2,93	2,73
	30-44 anys	2,65	2,84	2,79
	45-64 anys	2,79	2,88	2,86
	65 anys i més	2,00	2,50	2,46
	<b>Total</b>	<b>2,56</b>	<b>2,86</b>	<b>2,79</b>
<b>Desplaçaments en moto</b>	16-29anys	12.145	83.106	95.251
	30-44 anys	48.035	151.973	200.008
	45-64 anys	40.020	119.633	159.653
	65 anys i més	1.147	14.647	15.794
	<b>Total</b>	<b>101.347</b>	<b>369.360</b>	<b>470.706</b>
<b>Quota modal desplaçaments en moto (%)</b>	16-29anys	2,0%	12,5%	7,4%
	30-44 anys	4,8%	15,3%	10,0%
	45-64 anys	3,4%	11,1%	7,1%
	65 anys i més	0,1%	2,4%	1,1%
	<b>Total</b>	<b>2,8%</b>	<b>11,1%</b>	<b>6,8%</b>

Taula 30. Indicadors bàsics de la mobilitat en moto a Barcelona segons el sexe. Font: EMEF 2018

## Conductes de risc

Tal com s'ha vist en el segon capítol, les motos es perceben com un mode de transport que genera un risc elevat per al trànsit. Els homes conductors de moto se senten més insegurs que les dones (una major proporció d'homes que de dones que atorga gens o poca seguretat a la motocicleta: 23,6% vers 17,8%), mentre que són les dones qui considera més freqüentment que les motos suposen un elevat risc per al trànsit (56,3% vers el 51,3% dels homes).

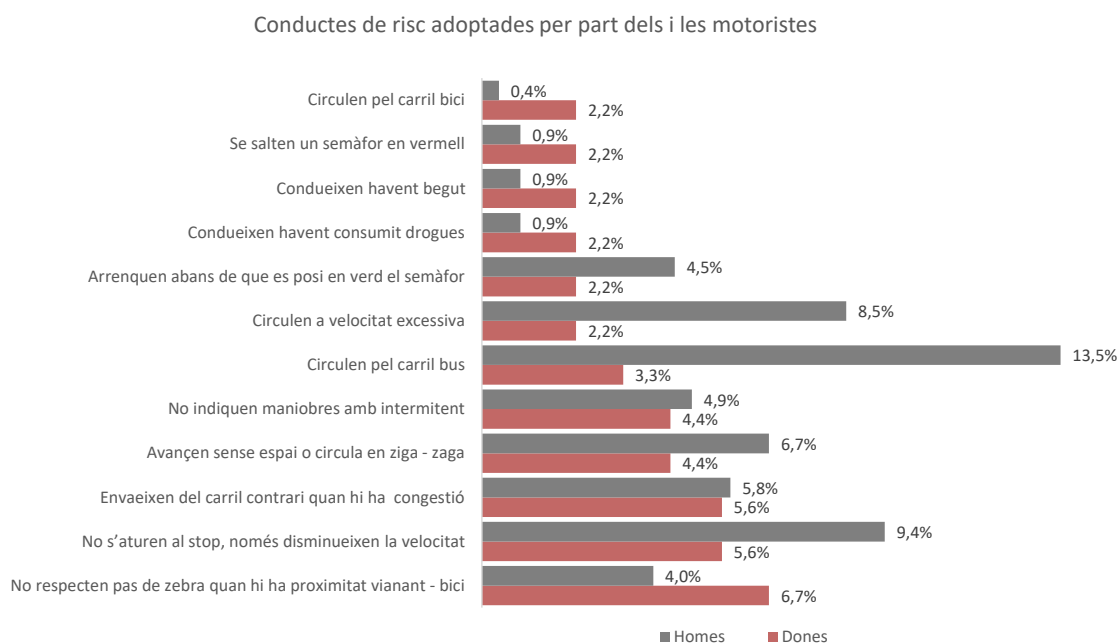
Quan es pregunta a dones i homes per les conductes de risc que observen en les persones motoristes, s'observa un ampli consens entre les barcelonines i els barcelonins en els dos comportaments que es perceben amb major freqüència: arrencar abans que el semàfor es posi verd (52,5% i 56,1% respectivament) i avançar quan no hi ha espai o circular en ziga-zaga (57,2% i 52,4% respectivament). De fet, la percepció que els/les motoristes fan aquest darrer comportament està força més estesa entre les dones, junt amb l'opinió que no respecten els passos de vianants (33,3% les dones vers el 27,8% els homes). Les dones també opinen en major freqüència que els/les motoristes condueixen sota els efectes de l'alcohol i que envaeixen el carril contrari quan hi ha congestió. Pel que fa a la resta de conductes, són els homes qui opinen en major proporció que les motos les duen a terme, especialment no indicar maniobres amb intermitent.



Gràfic 28. Freqüència amb que s'observen conductes de risc dels i les conductores de motocicletes. Barcelona, 2018. Font: Estudi de mobilitat RACC

Els resultats varien substancialment quan es tracta d'admetre les pròpies conductes de risc. En primer lloc, independentment del sexe, s'admeten conductes de risc en molta menys intensitat de les que es veuen en la resta de conductors i conductores de moto. Segonament, les majors diferències segons sexes s'observen en el fet de circular pel carril bus i amb velocitat excessiva, i també, en no aturar-se

als stops, amb una proporció de dones que afirma realitzar aquesta conducta significativament menor que la d'homes. Així, fins un 13,5% dels homes motoristes reconeix circular pel carril bus, percentatge que disminueix fins al 3,3% de les dones. La velocitat excessiva és admesa per un 8,5% dels motoristes i sols per un 2,2% de les dones que es desplacen en moto. En tercer lloc, també són força més els homes que admeten que no s'aturen als stops (9,4% vers el 5,6% de les dones). Les conductes que admeten més les dones que els homes són conduir sota efectes d'alcohol o drogues, saltar-se semàfors, circular pel carril bici i no respectar el pas de zebra quan hi ha proximitat de vianants, amb diferències menors respecte els homes que en la resta de comportaments.



Gràfic 29. Freqüència amb que s'adopten conductes de risc com a conductor/a de motocicleta segons sexe, 2018.

## Victimització

La major sinistralitat a la ciutat de Barcelona l'any 2018 va ser la relacionada amb les motocicletes. Aquest tipus de sinistres va resultar en 1.556 dones conductores víctimes, i 512 acompanyants. Entre els homes la xifra de conductors víctimes va ser molt superior, mentre que el nombre d'acompanyants victimitzats va ser menor que entre el de les dones.

Si es té en compte el dia de la setmana en que van passar els sinistres, s'observa un major nombre de víctimes en dies feiners, tant entre les dones com entre els homes. Així, el 80,9% de les dones víctimes en sinistres de moto ho van ser en dies feiners, especialment en divendres (17,8%) mentre que entre els homes aquests percentatges són del 82,3% i el 18,0%, respectivament. Ara bé, la relació de sexes mostra una major sinistralitat femenina els caps de setmana, en què va ser victimitzades el 19,1% de les dones vers el 17,7% dels homes.

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
<b>Dia feiner</b>	<b>1.674</b>	<b>80,9%</b>	<b>3.746</b>	<b>82,3%</b>	<b>5.420</b>	<b>81,9%</b>	<b>0,4</b>
Dilluns	336	16,2%	696	15,3%	1.032	15,6%	0,5
Dimarts	308	14,9%	760	16,7%	1.068	16,1%	0,4
Dimecres	332	16,1%	727	16,0%	1.059	16,0%	0,5
Dijous	330	16,0%	743	16,3%	1.073	16,2%	0,4
Divendres	368	17,8%	820	18,0%	1.188	17,9%	0,4
<b>Cap de setmana</b>	<b>394</b>	<b>19,1%</b>	<b>806</b>	<b>17,7%</b>	<b>1.200</b>	<b>18,1%</b>	<b>0,5</b>
Dissabte	244	11,8%	475	10,4%	719	10,9%	0,5
Diumenge	150	7,3%	331	7,3%	481	7,3%	0,5
<b>Total</b>	<b>2.068</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.552</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.620</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,5</b>

Taula 31. Víctimes dels sinistres en moto segons dia de la setmana i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

Pel que fa a la distribució horària, no s'observen grans diferències segons sexe, tret d'una proporció lleugerament major de víctimes dones que homes durant el matí, mentre que els homes van patir els sinistres a la nit en major proporció que les dones, sense que les diferències arribin al punt percentual.

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
Matí	806	39,0%	1.721	37,8%	2.527	38,2%	0,5
Tarda	1.073	51,9%	2.336	51,3%	3.409	51,5%	0,5
Nit	189	9,1%	495	10,9%	684	10,3%	0,4
<b>Total</b>	<b>2.068</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.552</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.620</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,5</b>

Taula 32. Víctimes dels sinistres en moto segons horari i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

## Conductors/res de moto i responsabilitat de sinistres

Després d'estudiar les víctimes de sinistres en moto, s'analitza la responsabilitat de les persones que es desplaçaven en moto com a causants de sinistre<sup>1</sup>. D'acord amb el registre de la Guàrdia Urbana on consta l'atribució de possible responsabilitat del sinistre, en un 23,6% dels casos en què es va identificar la persona que anava en moto com a causant d'un sinistre aquesta va ser una dona, i en un 74,9% un home (en la resta de casos no es va identificar el possible responsable). Si aquestes dades es posen en relació a la població mòbil i als desplaçaments en aquest mitjà de transport entre dones i homes, les dades s'equilibren i la responsabilitat es distribueix entre ambdós sexes, amb una lleugera major relació de dones motoristes causants de sinistre.

<sup>1</sup>Les dades no es desagreguen en funció de conductores o acompanyants, per la baixa significació de les segones, amb un índex d'ocupació de les motos entorn a l'1,02.

	Dones	Homes	Total
Motocicletes responsables	687 (23,6%)	2.181 (74,9%)	2.868*
Desplaçaments motocicleta	101.347	369.360	470.706
Població mòbil motocicleta	39.558	129.275	168.833
Responsables per a milió de desplaçaments diaris	27,1	23,6	24,4
Responsables per a 10.0000 persones mòbils	173,7	168,7	169,9

\* En 45 casos (1,5% no es va identificar possible responsable)

Taula 33. Motocicletes responsables de sinistres a segons sexe, desplaçaments i població mòbil, 2018. Fonts: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB i EMEF 2018

## Síntesi motocicletes

Per tal de sintetitzar el risc real i percebut amb perspectiva de gènere, les taules següents resumeixen els principals indicadors sobre mobilitat, sinistralitat, percepció de seguretat i de risc segons sexe. Així, pel que fa als desplaçaments en motocicleta<sup>2</sup>:

- Quan el nombre de víctimes dones es posa en relació al total de població que es desplaça en moto, es palesa una major incidència de sinistralitat entre les dones. Així, mentre el 2018 hi va haver 272,26 dones víctimes per a cada 10.000 dones mòbils en motocicleta, entre els homes aquesta incidència va ser de 201,97.
- El mateix passa quan es tenen en compte les víctimes en relació al volum de desplaçaments: les dones apareixen més exposades a la sinistralitat quan es té en compte el volum de desplaçaments en motocicleta: el 2018 hi va haver 42,51 dones víctimes per a cada 1.000.000 de desplaçaments en moto diaris, mentre en els homes van ser 28,28.
- Pel que fa a les motocicletes com a causants de sinistres, la responsabilitat s'equilibra força entre dones i homes quan les dades es posen en relació a la mobilitat, i s'observa certa tendència a favor de les dones com a responsables.
- Tot i les xifres anteriors, és destacable que les dones motoristes atribueixen inseguretat a aquest mode en menor proporció que els homes (23,6% i 17,8% respectivament).

<sup>2</sup> Nota: les dades de victimització per trànsit corresponen a les persones conductores i acompanyants de motocicleta i ciclomotor que van ser víctimes d'un accident de trànsit. Aquesta agrupació s'ha fet per la manca de dades amb suficient significació estadística en relació a la mobilitat diària en moto acompanyant. A mode orientatiu, d'acord amb l'EMEF 2018 l'ocupació de les motos se xifra entorn al 1,02.

Contràriament, el conjunt de població femenina que opina que les motos suposen un risc elevat per al trànsit és major que la masculina (56,3% i 51,3% respectivament).

Moto: mobilitat i sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Població sotmesa a risc (habitants i població mòbil)</b>				
Persones mòbils en moto 15 anys, dia feiner (moto)	39.558	129.275	168.833	0,31
<i>Persones mòbils en moto majors 15 anys, dia feiner (moto) (%)</i>	4,0%	13,5%	8,6%	-9,5%
<b>Mobilitat (factors d'exposició)</b>				
Desplaçaments en moto, dia feiner (majors 15 anys)	101.347	369.360	470.706	0,27
<i>Quota modal desplaçaments en moto, dia feiner (majors 15 anys) (%)</i>	2,8%	11,1%	6,8%	-8,2%
<b>Victimització per trànsit (factors d'incidència)</b>				
Persones lesionades o mortes (moto)	2.068	4.552	6.620	0,45
<i>Persones lesionades o mortes (moto) (% respecte el total)</i>	44,7%	63,1%	55,9%	-18,4%
Persones lesionades o mortes majors de 15 anys, dia feiner (moto)	1.077	2.611	3.688	0,41
<b>Responsabilitat motos</b>				
<i>Responsables per a milió de desplaçaments diaris</i>	27,1	23,6	24,4	1,1
<i>Responsables per a 10.0000 persones mòbils</i>	173,7	168,7	169,9	1,0

Moto: incidència i exposició a la sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Indicadors d'incidència (valors anuals)</b>				
<i>Víctimes majors 15 anys per 10.000 persones mòbils dia feiner (moto)</i>	272,26	201,97	218,44	1,35
<b>Indicadors d'exposició (valors diaris)</b>				
<i>Víctimes per 1.000.000 desplaçaments dia feiner (població mòbil major 15 anys, moto)</i>	42,51	28,28	31,34	1,50

Moto: percepció de seguretat i de risc	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Percepció d'inseguretat i de risc viari</b>				
Percepció alta o molt alta d'inseguretat moure's en moto (%)	17,8%	23,6%	21,9%	-5,8%
Percepció de risc elevat pel trànsit (%)	56,3%	51,3%	53,2%	5,0%

## 4.4. Bicicleta i vehicles de mobilitat personal: mobilitat, conductes de risc i victimització

### Mobilitat en bicicleta i VMP

De manera similar a les motos i els ciclomotors, la proporció d'homes que es desplacen en bicicleta i altres vehicles no motoritzats és més elevada que la població femenina (són el 5,2% i el 2,6% de la població mòbil, respectivament). A Barcelona els homes fan un total de 113.428 desplaçaments diaris en bicicleta (el 3,4% de tots els seus desplaçaments) davant els 60.658 desplaçaments que realitzen les dones (l'1,7% de quota modal).

L'ús de la bicicleta és més elevat entre els grups d'edat d'entre 30 i 44 anys. En el cas dels homes, però, també pren protagonisme en els joves de 16 i 29 anys.

Bicicleta i VMP	Grup d'edat	Dones	Homes	Total
<b>Distribució població mòbil</b>		<b>34,3%</b>	<b>65,7%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Població mòbil ciclista i usuari VMP</b>	16-29 anys	4.485	14.489	18.974
	30-44 anys	13.390	21.516	34.906
	45-64 anys	4.328	12.124	16.452
	65 anys i més	3.682	1.473	5.155
	<b>Total</b>	<b>25.885</b>	<b>49.602</b>	<b>75.486</b>
<b>Ciclistes i usuaris VMP/població mòbil (%)</b>	16-29 anys	2,3%	7,4%	4,8%
	30-44 anys	4,8%	7,2%	6,1%
	45-64 anys	1,4%	4,0%	2,7%
	65 anys i més	1,7%	0,9%	1,4%
	<b>Total</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,2%</b>	<b>3,9%</b>
<b>Promig desplaçaments en bicicleta o VMP/dia</b>	16-29 anys	1,98	2,08	2,05
	30-44 anys	2,19	2,36	2,29
	45-64 anys	3,34	2,45	2,68
	65 anys i més	2,19	2,00	2,13
	<b>Total</b>	<b>2,34</b>	<b>2,29</b>	<b>2,31</b>
<b>Desplaçaments en bicicleta o VMP</b>	16-29 anys	8.869	30.099	38.969
	30-44 anys	29.289	50.705	79.994
	45-64 anys	14.449	29.678	44.128
	65 anys i més	8.051	2.946	10.996
	<b>Total</b>	<b>60.658</b>	<b>113.428</b>	<b>174.087</b>
<b>Quota modal desplaçaments en bicicleta o VMP (%)</b>	16-29 anys	1,4%	4,5%	3,0%
	30-44 anys	2,9%	5,1%	4,0%
	45-64 anys	1,2%	2,8%	2,0%
	65 anys i més	1,0%	0,5%	0,8%
	<b>Total</b>	<b>1,7%</b>	<b>3,4%</b>	<b>2,5%</b>

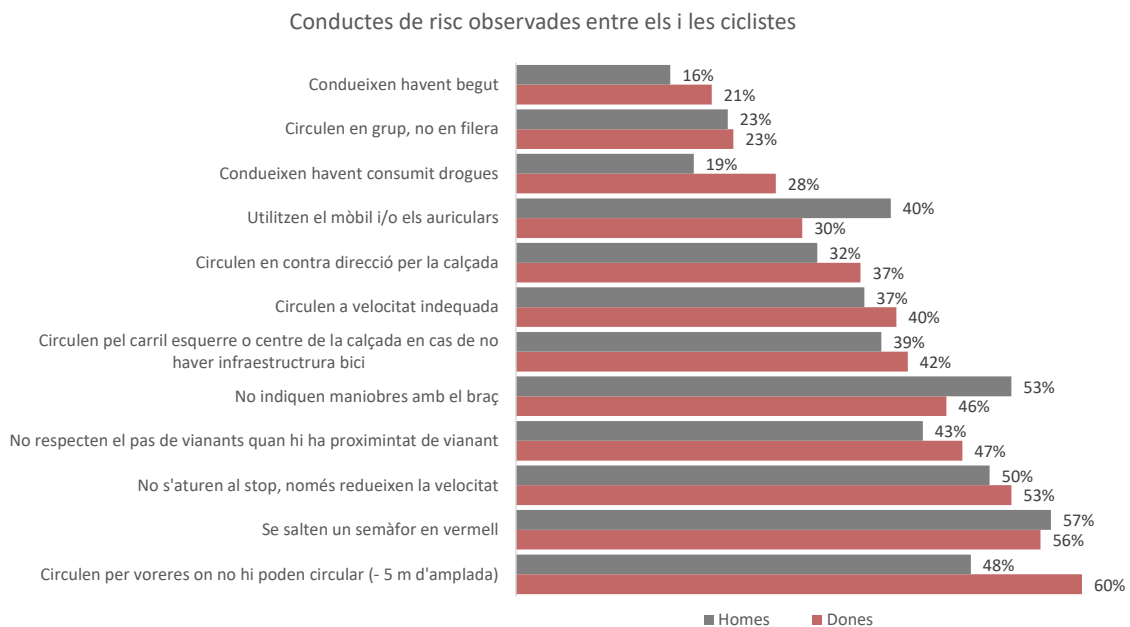
Taula 34. Indicadors bàsics de la mobilitat en bicicleta i VMP a Barcelona segons el sexe. Font: EMEF 2018

### Conductes de risc

En el capítol 2 es recollia una major atribució de risc a les bicicletes per part de les dones: fins un 60% de les dones opina que les bicicletes suposen un risc elevat per a la resta d'usuaris de la via pública, mentre que la proporció disminueix fins al 46,2% entre els homes, malgrat que la proporció d'homes ciclistes que les considera insegures és major que la de dones (16,2% i 14,2% respectivament).

Per tal d'estudiar amb quines conductes s'associa aquesta percepció de risc, el gràfic següent exposen una sèrie de comportaments de risc de les bicicletes. Com en la resta de mitjans, en el primer cas es presenta la percepció sobre les conductes de risc de les bicicletes, mentre que la segona taula il·lustra els comportaments admesos per les persones que es desplacen en aquest mode de transport.

Altra vegada, es constata com el risc observat en altres persones és sempre més ampli que el que s'admet com a conducta pròpia. Les respostes a aquestes qüestions mostren un ampli consens entre les barcelonines i els barcelonins quan afirmen que les bicicletes no respecten els semàfors en vermell (57,5% i 56,8 respectivament). La segona constatació és que les dones observen en major proporció que els homes les diferents conductes exposades, especialment el fet que les bicis circulin per la vorera (principal conducta observada per les dones, amb un 60,1%, molt per sobre del 48,3% dels homes). Per contra, els homes opinen en major proporció que les bicicletes utilitzen el mòbil o els auriculars, i no indiquen les maniobres amb el braç.

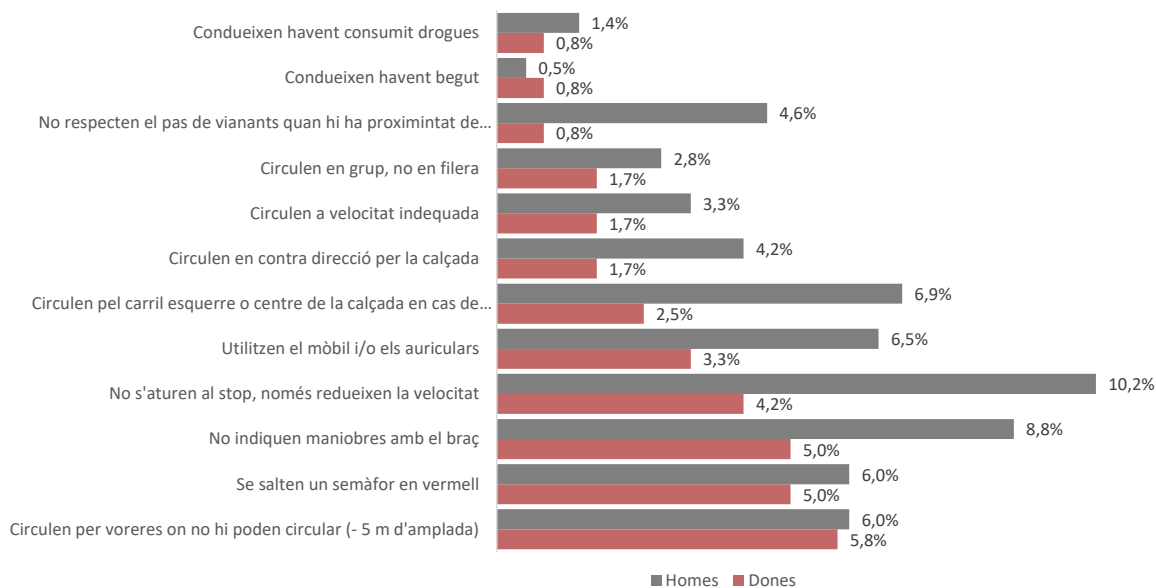


Gràfic 30. Freqüència amb que s'observen conductes de risc de les bicicletes. Barcelona, 2018. Font: Estudi de mobilitat RACC.

Quan es demana pels comportaments de risc adoptats per les pròpies persones entrevistades com a usuàries de bicicleta, es constata que en comparació amb els homes, les barcelonines afirmen mantenir menys conductes de risc en els seus desplaçaments en bicicleta per la ciutat. Aquestes diferències s'expressen sobretot en el fet de no aturar-se en stops, que admet un 10,2% dels homes vers un 4,2% de les dones. Circular pel carril esquerra o pel centre quan no hi ha carril bici, no respectar els passos de vianants i no indicar les maniobres amb el braç són també comportaments força més admesos entre els homes. En la resta de conductes, si bé són més assumides pels homes les diferències són menors, i sols en el cas del consum d'alcohol han estat més les dones que han admès aquesta conducta, si bé la diferència absoluta no arriba al mig punt percentual.



### Conductes de risc adoptades per part dels i les ciclistes



Gràfic 31. Freqüència amb que s'adopten conductes de risc com a ciclista segons sexe, 2018. Font: Estudi de mobilitat RACC

## Victimització

A continuació es tracta la distribució temporal de la sinistralitat de les bicicletes i dels vehicles no motoritzats i altres VMP. Els sinistres el 2018 en aquests modes van resultar en 332 dones víctimes i 861 homes. Si es té en compte el dia de la setmana, s'observa com es va produir una major victimització en dies feiners que en els caps de setmana, tant entre les dones com entre els homes. Així, el 67,8% de les dones van patir el sinistre en dia feiner, i un 32,2% en cap de setmana (les xifres pels homes són d'un 67,3% i un 32,7%, respectivament). La relació de sexes palesa una major victimització de les dones els dilluns, mentre que la proporció d'homes víctimes en divendres és superior a la de dones.

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
<b>Dia feiner</b>	<b>160</b>	<b>67,8%</b>	<b>317</b>	<b>67,3%</b>	<b>477</b>	<b>67,5%</b>	<b>0,5</b>
Dilluns	44	18,6%	67	14,2%	111	15,7%	0,7
Dimarts	44	18,6%	88	18,7%	132	18,7%	0,5
Dimecres	32	13,6%	79	16,8%	111	15,7%	0,4
Dijous	40	16,9%	83	17,6%	123	17,4%	0,5
Divendres	43	18,2%	75	15,9%	118	16,7%	0,6
<b>Cap de setmana</b>	<b>76</b>	<b>32,2%</b>	<b>154</b>	<b>32,7%</b>	<b>230</b>	<b>32,5%</b>	<b>0,5</b>
Dissabte	19	8,1%	43	9,1%	62	8,8%	0,4
Diumenge	14	5,9%	36	7,6%	50	7,1%	0,4
<b>Total</b>	<b>236</b>	<b>100,0%</b>	<b>471</b>	<b>100,0%</b>	<b>707</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,5</b>

Taula 35. Víctimes dels sinistres en bicicleta segons dia de la setmana i sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

Si es té en compte l'horari dels accidents, es pot observar com independentment del sexe, la majoria tenen lloc a la tarda, seguits del matí, mentre que a la nit en passen menys. Ara bé, les dones han estat força més victimitzades durant el matí que les homes, mentre que la proporció de dones víctimes en sinistralitat de bicicleta durant la nit és molt menor que la d'homes (6,4% i 12,5% respectivament).

	Sexe						Rel. sexes (Dones/Homes)
	Dones		Homes		Total		
	N	%	N	%	N	%	
Matí	106	44,9%	183	38,9%	289	40,9%	0,6
Tarda	115	48,7%	229	48,6%	344	48,7%	0,5
Nit	15	6,4%	59	12,5%	74	10,5%	0,3
<b>Total</b>	<b>236</b>	<b>100,0%</b>	<b>471</b>	<b>100,0%</b>	<b>707</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,5</b>

Taula 27. Víctimes dels sinistres en bicicleta segons horari i passat per sexe. Barcelona, 2018. Font: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB

## Bicicletes, VMP i responsabilitat de sinistres

A continuació s'analitza la responsabilitat de les persones que es desplaçaven en bicicletes i altres VMP com a causants de sinistre. D'acord amb el registre de la Guàrdia Urbana, en un 23,9% dels casos en què es va identificar la persona que anava en bicicleta com a responsable d'un sinistre aquesta va ser una dona, i en un 69,3% un home (en la resta de casos no es va identificar el possible responsable). Si aquestes dades es posen en relació a la població mòbil i als desplaçaments en aquest mitjà de transport entre dones i homes, es constata una major atribució cap als homes de la responsabilitat dels sinistres.

	Dones	Homes	Total
Bicicletes i VMP responsables	123 (23,9%)	356 (69,3%)	514
Desplaçaments bicicleta i VMP	60.658	113.428	174.087
Població mòbil bicicleta i VMP	25.885	49.602	75.486
Responsables per a milió de desplaçaments diaris	8,1	12,6	11,8
Responsables per a 10.0000 persones mòbils	47,5	71,8	68,1

\* En 35 casos (6,8% no es va identificar possible responsable)

Taula 37. Bicicletes i VMP responsables de sinistres a segons sexe, desplaçaments i població mòbil, 2018. Fonts: Registre d'Accidents i Víctimes, GUB i EMEF 2018

## Síntesi bicicleta i altres VMP

Les taules següents sintetitzen el risc real i percebut dels desplaçaments en bicicleta amb perspectiva de gènere<sup>3</sup>. D'acord amb els diferents indicadors treballats al llarg d'aquest informe:

- Quan el nombre de víctimes dones es posa en relació al total de població que es desplaça en bicicleta, es palesa una lleuger major incidència de sinistralitat entre les dones. Així, mentre el 2018 hi va haver 50,61 dones víctimes per a cada 10.000 persones mòbils en bicicleta, entre els homes aquesta incidència va ser de 46,77.
- Si es tenen en compte les víctimes en relació al volum de desplaçaments en bicicleta, les dones apareixen exposades lleugerament a l'alça respecte dels homes: el 2018 hi va haver 8,64 dones víctimes per a cada 1.000.000 de desplaçaments en bicicleta diaris, mentre en els homes van ser 8,18.
- Pel que fa a la responsabilitat dels i les ciclistes en els sinistres, en la majoria de casos aquesta s'atribueix a homes, tant en termes globals com en relació a la mobilitat
- De la mateixa manera que en la moto, les dones ciclistes atribueixen inseguretat a aquest mode en menor proporció que els homes (14,2% i 16,2% respectivament). Similarment, el conjunt de població femenina que opina que les bicicletes suposen un risc elevat per al trànsit és significativament major que la masculina (59,9% i 46,7% respectivament).

---

<sup>3</sup> Nota: les dades de victimització per trànsit corresponen a les persones conductores i acompanyants de bicicleta i usuaris de VMP que van ser víctimes d'un accident de trànsit. Aquesta agrupació s'ha fet per la manca de dades amb suficient significació estadística en relació a la mobilitat diària en bicicleta acompanyant.

Bicicleta i VMP: mobilitat i sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Població sotmesa a risc (habitants i població mòbil)</b>				
Persones mòbils en bicicleta i VMP 15 anys, dia feiner	25.885	49.602	75.486	0,52
<i>Persones mòbils en bicicleta i VMP majors 15 anys, dia feiner (%)</i>	2,6%	5,2%	3,9%	-2,6%
<b>Mobilitat (factors d'exposició)</b>				
Desplaçaments en bicicleta i VMP, dia feiner (majors 15 anys)	60.658	113.428	174.087	0,53
<i>Quota modal desplaçaments en bicicleta i VMP, dia feiner (majors 15 anys) (%)</i>	1,7%	3,4%	2,5%	-1,7%
<b>Victimització per trànsit (factors d'incidència)</b>				
Persones lesionades o mortes (en bicicleta i VMP)	236	471	707	0,50
<i>Persones lesionades o mortes (en bicicleta i VMP) (% respecte el total)</i>	5,1%	6,5%	6,0%	-1,4%
Persones lesionades o mortes majors de 15 anys, dia feiner (en bicicleta i VMP)	131	232	363	0,56
<b>Responsabilitat bicicletes</b>				
<i>Responsables per a milió de desplaçaments diaris</i>	8,1	12,6	11,8	0,6
<i>Responsables per a 10.000 persones mòbils</i>	47,5	71,8	68,1	0,7

Bicicleta i VMP: incidència i exposició a la sinistralitat	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Indicadors d'incidència (valors anuals)</b>				
<i>Víctimes majors 15 anys per 10.000 persones mòbils dia feiner (en bicicleta i VMP)</i>	50,61	46,77	48,09	1,08
<b>Indicadors d'exposició (valors diaris)</b>				
<i>Víctimes per 1.000.000 desplaçaments dia feiner (població mòbil major 15 anys, bicicleta i VMP)</i>	8,64	8,18	8,34	1,06

Bicicleta: percepció de seguretat i de risc	Dones	Homes	Total	Relació sexe/Var. punts percentuals
<b>Percepció d'inseguretat i de risc viari</b>				
Percepció alta o molt alta d'inseguretat moure's en bicicleta (%)	14,2%	16,2%	15,5%	-2,0%
Percepció de risc elevat pel trànsit (%)	59,9%	46,7%	52,0%	13,3%

## 5. Intervencions penals i sancions administratives de trànsit amb perspectiva de gènere

En aquest capítol s'analitza informació sobre els registres on es comptabilitzen les intervencions penals i les infraccions administratives en matèria de trànsit i sinistralitat vial de la Guàrdia Urbana de Barcelona i de la Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra. El principal objectiu és complementar les informacions estudiades en els capítols anteriors per tal de constatar la diferència segons sexe en les conductes de risc, que han estat sancionades penal o administrativament. El tractament de la informació serà per tant doble: d'una banda analitzar les infraccions més comuns sobre les que actuen els cossos policials, d'altra banda examinar els perfils de les persones infractores per detectar les distintes conductes de dones i homes en les victimitzacions per trànsit.

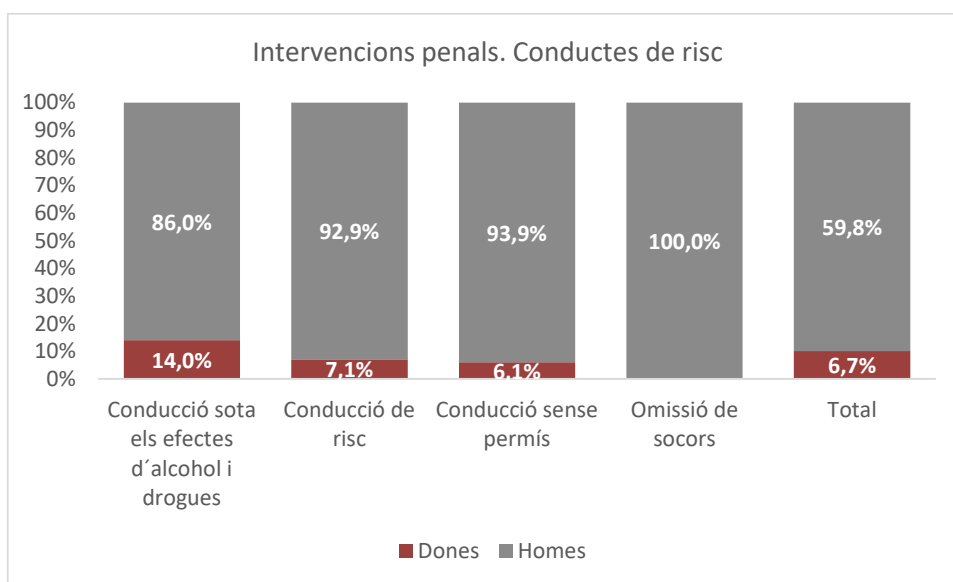
### 5.1. Conductes de risc amb intervenció penal

Entre l'any 2018 i el 2019, la Guàrdia Urbana de Barcelona i el cos de Mossos d'Esquadra van registrar 6.929 intervencions que atenyien a 11 diferents tipus penals que en termes analítics es poden agrupar en 4 grans grups de conductes susceptibles de generar victimització per sinistres de trànsit. El primer i més freqüent aplega 3.428 intervencions policials relacionades amb la conducció sota els efectes de l'alcohol i/o de les drogues, i les negatives a sotmetre's a les proves corresponents, de les que 480 van afectar a dones i gairebé 3.000 a homes. En segon lloc, 3.134 intervencions amb persones que circulen sense permís o llicència de conduir, bé perquè mai l'han obtingut, bé perquè se'ls hi ha retirat, de les que 191 van afectar a dones i la resta a homes. En tercer lloc, 365 intervencions que es van produir davant pràctiques de conducció de risc susceptibles de generar sinistres de trànsit, en què altra vegada el major volum va correspondre a homes (339 vers 26 intervencions en dones). En quart lloc, es van realitzar dues intervencions per l'abandonament del lloc del sinistre. Globalment, això significa que de les 6.929 intervencions, el 10,1% va afectar a dones, mentre que el 90% va implicar a homes.

La taula i el gràfic següents constaten que aquesta diferenciació de sexe en les conductes de risc penades. En tots els tipus de conductes de risc, la població femenina ha estat intervinguda penalment en menor proporció que la masculina, sempre amb diferències per sobre dels 50 punts percentuals. Tanmateix, cal tenir en compte que els tipus de denúncies estan molt clarament associats als modes privats motoritzats, modes molt més utilitzats pels homes com a conductors.

Entre les majors diferències trobem les conductes relacionades amb la conducció de risc i la conducció sense permís. Així, les intervencions per conduir amb privació judicial de permís o llicència van afectar a un 3,8% vers més d'un 96% d'homes, i s'observen xifres similars en la conducció amb el carnet retirat per punts (7,7% vers 92,3%) o la conducció sense haver obtingut mai el permís o llicència (6,0% i 94,0% respectivament). En les conductes relacionades amb la conducció de risc la proporció d'homes

intervinguts en cada tipus de conducta també és molt superior a la de dones, sobretot pel que fa a la velocitat (96,5% vers 3,5%), però també de forma rellevant en la conducció temerària (90,5% i 9,5%). En les conductes relacionades amb el consum d'alcohol i drogues les diferències segons sexe són menors, si bé segueixen essent molt rellevants. Així, per exemple, en les intervencions per conducció sota els efectes de l'alcohol o de les drogues la proporció de dones és de l'entorn del 15%, vers el 85% per als homes.



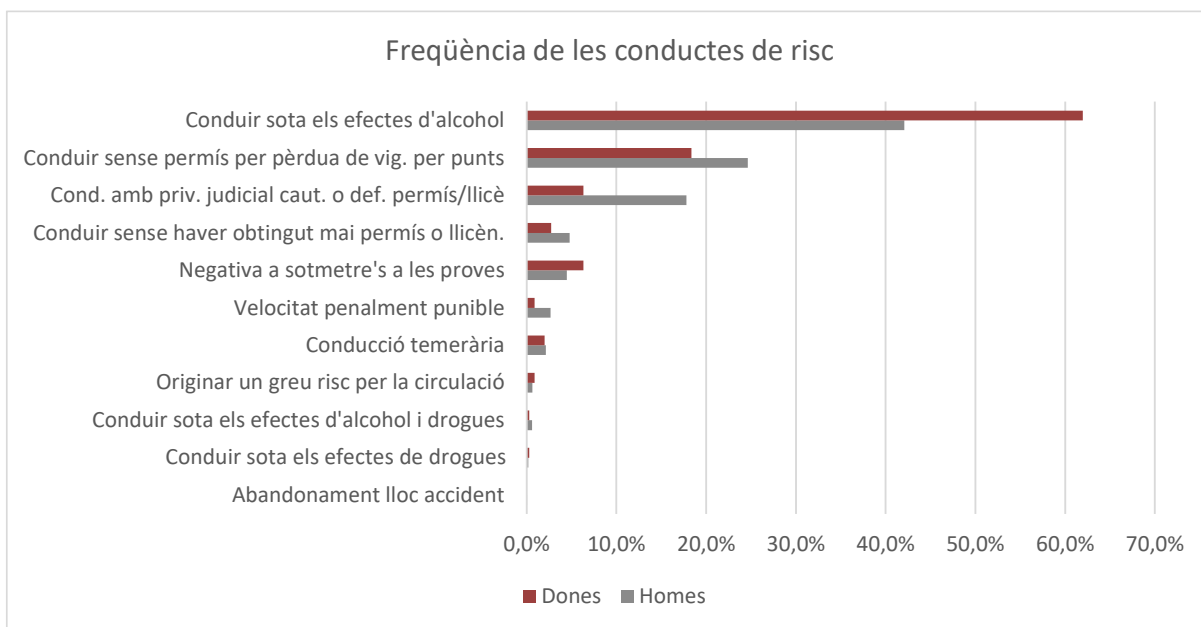
Gràfic 32. Conductes de risc detectades (agrupades) en intervencions penals segons sexe de l'infractor. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018-2019. Font: Registre infraccions penals GUB-PGME

Conductes de risc	Dones		Homes		Total	
	N	%	N	%	N	%
<b>Conducció sota els efectes d'alcohol i drogues</b>	<b>480</b>	<b>14,0%</b>	<b>2.948</b>	<b>86,0%</b>	<b>3.428</b>	<b>100,0%</b>
Conduir sota els efectes d'alcohol	432	14,1%	2622	85,9%	3.054	100,0%
Conduir sota els efectes de drogues	2	15,4%	11	84,6%	13	100,0%
Conduir sota els efectes d'alcohol i drogues	2	5,1%	37	94,9%	39	100,0%
Negativa a sotmetre's a les proves	44	13,7%	278	86,3%	322	100,0%
<b>Conducció sense permís</b>	<b>191</b>	<b>6,1%</b>	<b>2.943</b>	<b>93,9%</b>	<b>3.134</b>	<b>100,0%</b>
Conduir sense haver obtingut mai permís o llicència	19	6,0%	298	94,0%	317	100,0%
Conduir sense permís per pèrdua de vigència per punts	128	7,7%	1535	92,3%	1.663	100,0%
Conduir amb privació judicial cautelar o definitiva de permís o llicència	44	3,8%	1110	96,2%	1.154	100,0%
<b>Conducció de risc</b>	<b>26</b>	<b>7,1%</b>	<b>339</b>	<b>92,9%</b>	<b>365</b>	<b>100,0%</b>
Conducció temerària	14	9,5%	133	90,5%	147	100,0%
Velocitat penalment punible	6	3,5%	166	96,5%	172	100,0%
Originar un greu risc per la circulació	6	13,0%	40	87,0%	46	100,0%
<b>Omissió de socors</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>	<b>2</b>	<b>100,0%</b>	<b>2</b>	<b>100,0%</b>
Abandonament lloc accident	0	0,0%	2	100,0%	2	100,0%
<b>Total</b>	<b>697</b>	<b>10,1%</b>	<b>6.232</b>	<b>89,9%</b>	<b>6.929</b>	<b>100,0%</b>

Taula 38. Conductes de risc detectades en intervencions penals segons sexe de l'infractor. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018-2019. Font: Registre infraccions penals GUB-PGME

Per tal d'estudiar quines són les conductes més dutes a terme entre les dones en comparació amb els homes, s'ofereix també la distribució d'aquestes per a cada sexe. Tal i com mostra el gràfic següent, la

conducta més freqüent entre les dones intervingudes penalment és la conducció sota els efectes de l'alcohol: en més d'un 60% de casos de sanció penal en què la persona intervinguda va ser una dona, la conducta de risc identificada va ser aquesta. En segon lloc, les dones han estat intervingudes principalment per conduir amb el permís retirat per manca de punts (un 18,4% dels casos) i la resta de conductes són menys freqüents entre la població femenina. Les diferències també s'aprecien en la distribució de les conductes per a cada sexe. Si bé les conductes més freqüents són les mateixes en ambdós sexes, mentre el 62,6% de les infraccions de les dones atenyen al consum d'alcohol, en els homes aquest percentatge han estat del 42,8%. Per contra, és menys freqüent observar dones conduint sense permís o llicència (27,4%) que homes (47,2%). Quant a les conduccions de risc, les infraccions per conducció temerària i per originar un risc greu de circulació s'han observat amb més freqüència entre les dones (2,7% i 0,9% respectivament). En canvi s'observen més homes que depassen els límits de velocitat (2,7%). Els dos casos d'omissió de socors van ser responsabilitat dels homes.



**Gràfic 33.** Distribució de les conductes de risc detectades en intervencions penals per a cada sexe. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018-2019. Font: Registre infraccions penals GUB-PGME

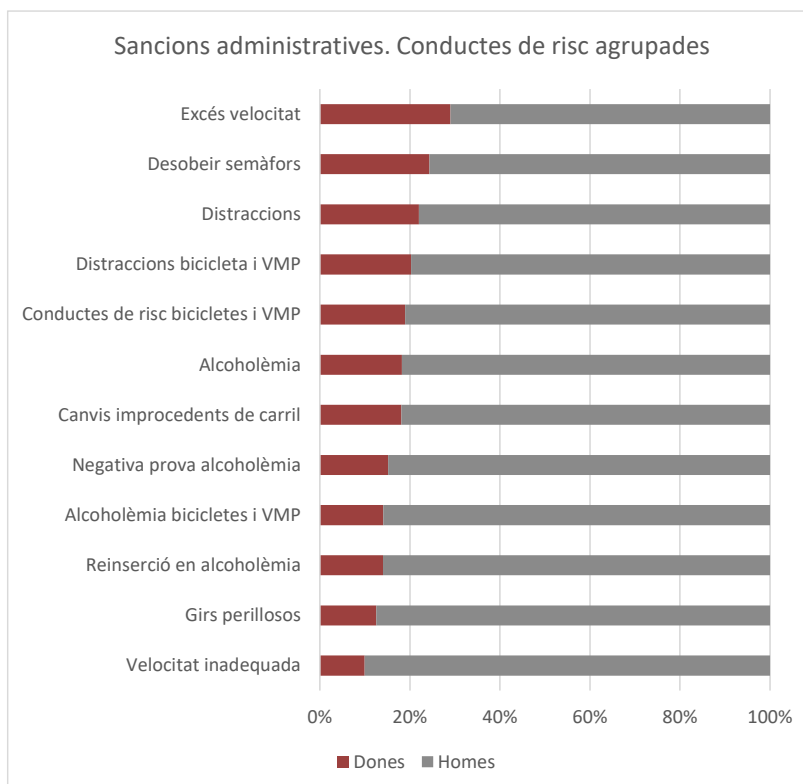
## 5.2. Conductes de risc amb sanció administrativa

L'any 2018 la Guàrdia Urbana de Barcelona va registrar 381.777 sancions administratives de trànsit que s'han tipificat en 48 tipus de conductes de risc i que es poden agrupar en 11 grans grups de comportaments susceptibles de generar victimització per sinistres de trànsit. El primer i més freqüent d'aquests grups aplega 297.584 sancions per excés de velocitat, de les que 86.366 van afectar a dones i més de 210.00 a homes. En segon lloc, 51.842 sancions per desobediència de semàfor, de les que 39.240 van afectar a homes i la resta (12.602) a dones. El tercer tipus de sancions administratives més freqüent ateny a les distraccions. Amb un total de 13.044 sancions, de les quals prop de 10.000 van ser per homes i no arriben a les 3.000 les que van afectar a dones. La resta de sancions van ser menys freqüents, i en totes elles el nombre d'homes sancionats va ser superior al de dones. Això significa que en termes globals, de les més de 380.000 sancions administratives per conductes de risc, el 72,4% va afectar a homes i el 27,6% a dones.

### Distribució de sexe en el total de sancions

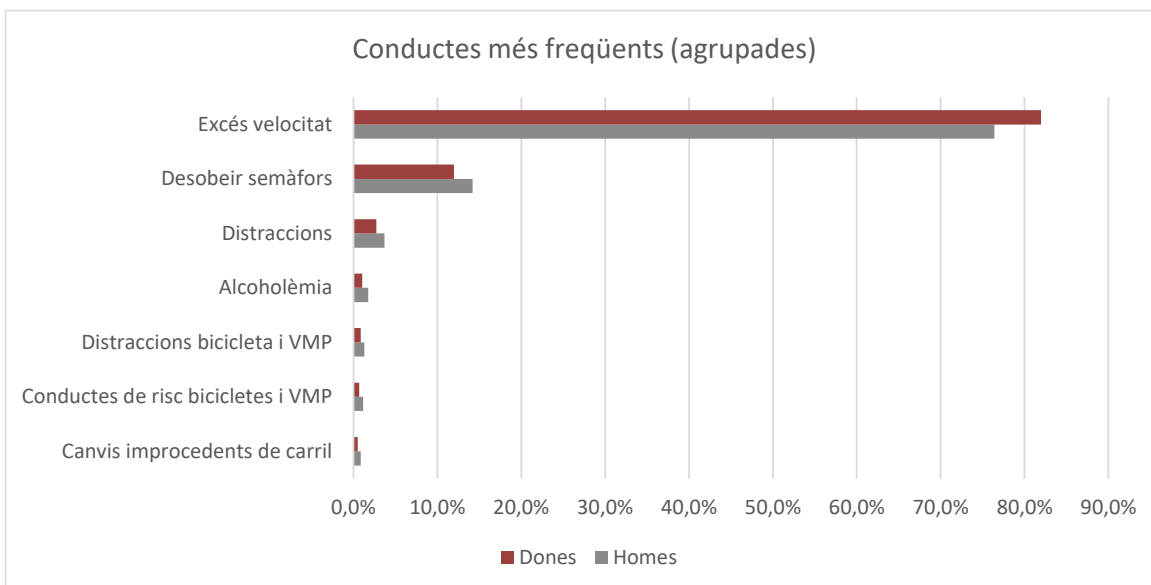
La diferència segons sexe en les conductes de risc sancionades administrativament es constata a la taula i el gràfic següents. En tots els tipus de conductes de risc, la població femenina ha estat sancionada administrativament en menor proporció que la masculina. La diferència en punts percentuals se situa en tots els casos per sobre dels 40 punts. Tanmateix, cal tenir en compte que els tipus de sancions estan molt clarament associats als modes privats motoritzats, modes molt més utilitzats pels homes com a conductors. La principal distinció de sexe s'estableix en l'agrupació de conductes relacionades amb la velocitat inadequada (9,9% de dones i 90,1% d'homes). Seguidament els girs perillosos, amb un 12,5% de dones sancionades vers un 87,5% d'homes. Algunes conductes associades amb la conducció sota els efectes de l'alcohol (reinscripció en l'alcoholèmia, conducció de vehicles sense motor superant el límit d'alcohol i la negativa a fer la prova) també presenten diferències de prop de 70 punts. És en l'excés de velocitat, la desobediència a semàfors i les distraccions on s'aprecien menors diferències segons sexe, si bé la proporció d'homes sancionats segueix essent significativament més elevada que la de dones.



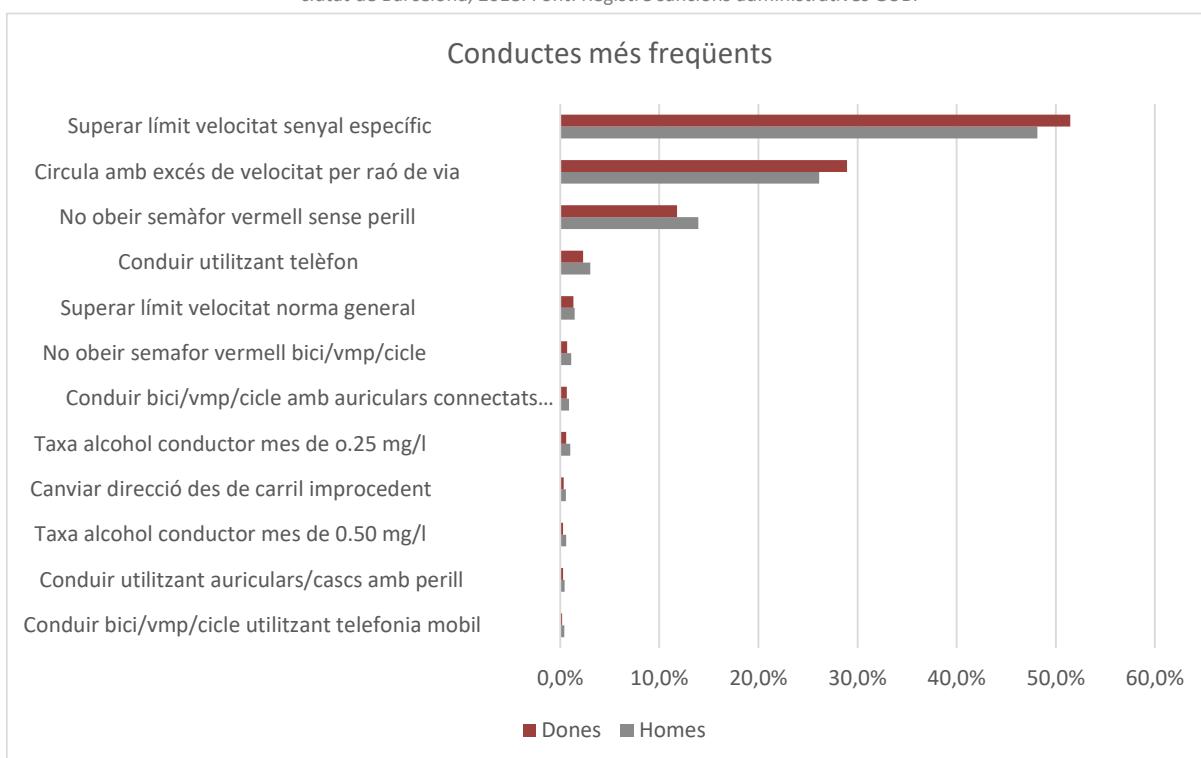


Gràfic 34. Conductes de risc (agrupades) sancionades administrativament segons sexe de l'infractor. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018. Font: Registre sancions administratives GUB.

Les dades anteriors informen de la distribució per sexe de cada tipus de sancions administratives, però no permeten analitzar quines són les conductes més freqüents de les dones en comparació amb els homes. Per aquest motiu a continuació s'ofereix la distribució de les conductes més freqüents per a cada sexe. El primer gràfic presenta la distribució de les conductes agrupades, i mostra com no s'estableixen diferències segons sexe en les tres conductes més freqüents de dones i homes. Així, la conducta sancionada més freqüent entre les dones és l'excés de velocitat (82,0%), igual que en el cas dels homes (76,4%, una freqüència menor que entre la població femenina). En segon lloc, el 12% de les dones ha estat sancionades per desobeir semàfors, vers el 14,2% dels homes. La tercera conducta per la qual les dones han rebut més sancions són les distraccions (2,7% dels casos, vers el 3,7% entre els homes). Si es desagreguen aquests tipus de conductes en tipificacions més específiques, es pot observar com el comportament més comú entre les dones és superar límit velocitat senyal específic, conducta lleugerament més freqüent entre dones que entre homes (51,5% vers 48,1%), seguit de circular amb excés de velocitat per raó de via, també més freqüent entre la població femenina que masculina (28,9% i 26,1% respectivament), i no obeir semàfor vermell sense perill (més freqüent entre els homes: 13,9% que entre les dones, 11,8%).



**Gràfic 35.** Distribució de les principals conductes de risc (agrupades) sancionades administrativament per a cada sexe. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018. Font: Registre sancions administratives GUB.



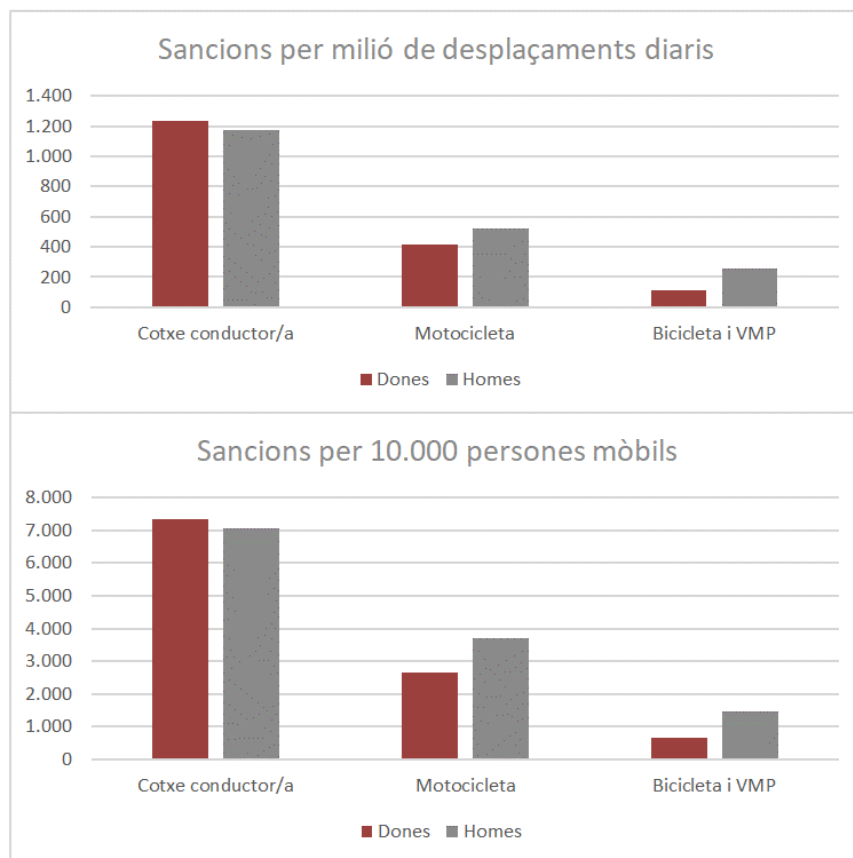
**Gràfic 36.** Distribució de les principals conductes de risc sancionades administrativament per a cada sexe. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018. Font: Registre sancions administratives GUB.

## Sancions administratives en relació a la mobilitat segons modes i sexe

Les dades anteriors informen de la distribució segons sexe del conjunt de sancions administratives, però al no estar posades en relació a la població mòbil ni al volum de desplaçaments, poden estar afectades per la major mobilitat masculina en vehicles, especialment aquells motoritzats i que són els més reflectits en les sancions. Per aquest motiu, a continuació es posen en relació les dades sobre sancions administratives amb la població mòbil i el volum de desplaçaments per a cada mode de transport estudiat anteriorment. D'aquesta manera, l'anàlisi segons sexe no es veu tan afectada per la major mobilitat masculina en terminats tipus de vehicle. Les sancions es tracten de manera agrupada per tal de facilitar la lectura i perquè en aquelles molt concretes el nombre de referència és molt baix.

Quan el total de sancions es posa en relació a la població mòbil i als desplaçaments per a cada tipus mode de transport, es constata un major nombre relatiu de sancions entre els homes que entre les dones en la mobilitat en motocicleta i en bicicleta i VMP, mentre que en el cas de la mobilitat en cotxe com a persona conductora les dades s'equilibren i les dones apareixen com a població més sancionada que els homes. També es poden destacar els següents aspectes:

- En el cas de les sancions per conductes de risc en persones conductores de cotxe, al llarg de 2018 es van aplicar 1.266 sancions a dones per a cada milió de desplaçaments diaris de dones conductores, mentre que entre els homes van ser 1.174. Això significa una relació de 7.329 sancions a dones conductores per a cada 10.000 dones mòbils anuals en aquest mode, vers 7.072 en el cas dels homes.
- En motocicleta, on no es pot distingir la mobilitat de les persones acompanyants (si bé com s'ha dit anteriorment l'ocupació de les motos està entorn l'1,02), els homes han estat sancionats per conductes de risc en major intensitat que les dones. Es van aplicar 412 sancions per a cada milió de desplaçaments d'homes en aquest mode, i 521 a dones. La relació amb la població mòbil resulta en 2.642 sancions per a cada 10.000 dones vers 3.718 a homes.
- Les multes per conductes de risc de bicicletes i VMPs són menys freqüents, si bé es manté un major volum de sancions entre els homes que entre les dones, amb un total de 114 sancions per a cada milió de desplaçaments de dones en aquest mode (666 per a cada 10.000 dones mòbils en bicicleta) i 254 per a cada milió de desplaçaments anuals d'homes en aquest mitjà (1.453 per a cada 10.000 homes mòbils).



Gràfic 37. Sancions administratives segons sexe de l'infractor, vehicle i volum de persones mòbils i de desplaçaments en el tipus de vehicle. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018. Fonts: Registre sancions administratives GUB i EMEF.

	Sexe	Cotxe conductor/a	Motocicleta	Bicicleta i VMP
Sancions	Dones	88.936	10.451	1723
	Homes	193.700	48.066	7209
Desplaçaments	Dones	287.728	101.347	60.658
	Homes	659.698	369.360	113.428
Població mòbil	Dones	121.343	39.558	25.885
	Homes	273.870	129.275	49.602
<b>Sancions per a milió de desplaçaments</b>	<b>Dones</b>	<b>1.236</b>	<b>412</b>	<b>114</b>
	<b>Homes</b>	<b>1.174</b>	<b>521</b>	<b>254</b>
<b>Sancions per a 10.000 persones mòbils</b>	<b>Dones</b>	<b>7.329</b>	<b>2.642</b>	<b>666</b>
	<b>Homes</b>	<b>7.073</b>	<b>3.718</b>	<b>1.453</b>

Taula 39. Sancions administratives segons sexe de l'infractor, vehicle i volum de persones mòbils i de desplaçaments en el tipus de vehicle. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018. Fonts: Registre sancions administratives GUB i EMEF.

Per tal d'analitzar a quines conductes de risc corresponen les dades anteriors, a continuació s'ofereixen els resultats desagregats per a cada mode i les conductes de risc agrupades.

Pel que fa al cotxe, els homes han estat més sancionats per la majoria de conductes que les dones. L'excés de velocitat n'és una excepció, on els resultats són força equilibrats però amb una major incidència de les dones en aquesta conducta de risc. En el cas de les distraccions, tampoc s'estableixen diferències rellevants segons sexe, mentre que en el cas de la resta de conductes, els homes apareixen com a principals sancionats. En el cas de les motocicletes, els homes han estat sancionats per totes les conductes en major intensitat que les dones, i la principal diferència segon sexe s'estableix en l'excés

de velocitat, amb una relació de sancions segons mobilitat força superior entre els homes, mentre que en la resta de conductes les diferències són menors. Finalment, en les sancions a bicicletes, molt menys freqüents, també són més interposades en homes, sobretot pel que fa a les distraccions i a la desobediència de semàfors (sancions més comunes en aquest mode de transport).

COTXE CONDUCTOR/A	Sancions per a milió de desplaçaments		Sancions per a 10.000 persones mòbils	
	Dones	Homes	Dones	Homes
Tipus de conducta				
Excés velocitat	1.058,3	970,7	6.273,9	5.845,4
Desobeir semàfors	128,7	142,0	763,0	855,1
Distraccions	32,8	33,3	194,2	200,4
Alcoholèmia	9,0	15,5	53,6	93,3
Canvis improcedents de carril	6,1	8,7	36,0	52,7
Velocitat inadequada	0,8	2,1	4,5	12,9
Reinserció en alcoholèmia	0,4	1,2	2,6	7,0
Girs perillosos	0,2	0,4	0,9	2,5
Negativa prova alcoholèmia	0,1	0,6	0,7	3,4
<b>Total</b>	<b>1.236</b>	<b>1.174</b>	<b>7.329</b>	<b>7.073</b>
MOTOCICLETES	Sancions per a milió de desplaçaments		Sancions per a 10.000 persones mòbils	
Tipus de conducta	Dones	Homes	Dones	Homes
Excés velocitat	281,6	373,3	1.803,9	2.666,6
Desobeir semàfors	96,4	98,7	617,3	705,0
Alcoholèmia	16,8	23,2	107,4	165,5
Distraccions	13,7	17,7	87,7	126,8
Canvis improcedents de carril	2,1	4,1	13,1	96,3
Girs perillosos	0,2	0,2	1,0	1,4
Velocitat inadequada	0,4	1,9	2,8	13,5
Reinserció en alcoholèmia	0,8	1,1	5,1	7,8
Negativa prova alcoholèmia	0,6	0,3	3,5	2,1
<b>Total</b>	<b>412</b>	<b>521</b>	<b>2.642</b>	<b>3.718</b>
BICICLETES I VMP	Sancions per a milió de desplaçaments		Sancions per a 10.000 persones mòbils	
Tipus de conducta	Dones	Homes	Dones	Homes
Distraccions	59,9	127,3	351	728
Desobeir semàfors	49,5	111,8	290	639
Alcoholèmia	3,6	12,0	21	68
Negativa prova alcoholèmia	0,5	1,4	3	8
Travessar pas vianants afectant seguretat de vianants	0,2	0,7	1	4
Canvis improcedents de carril	0,0	0,1	0	1
Girs perillosos	0,0	0,1	0	1
Excés velocitat	0,0	0,6	0	3
Velocitat inadequada	0,0	0,3	0	2
Reinserció en alcoholèmia	0,0	0,1	0	0
<b>Total</b>	<b>114</b>	<b>254</b>	<b>666</b>	<b>1.453</b>

Taula 40. Conductes sancionades segons sexe de l'infractor, vehicle i volum de persones mòbils i de desplaçaments en el tipus de vehicle. Intervencions a la ciutat de Barcelona, 2018. Fonts: Registre sancions administratives GUB i EMEF.

## 6. Síntesi i conclusions

En aquest informe s'han estudiat les diferents pautes de mobilitat a Barcelona de les dones respecte els homes, així com el risc viari real i percebut en els principals modes de transport utilitzats a la ciutat i les principals conductes associades a aquest risc.

Les **dades constaten l'existència de patrons de sexe diferenciat en el risc viari a la ciutat, tant en termes de sinistralitat real com en la percepció del risc i les conductes dutes a terme.**

1. Existeixen **pautes de mobilitat** diferenciada segons sexe, tant en el tipus i volum de desplaçaments, com en l'ús dels modes de transport i les pautes d'aquest ús.
2. La **percepció de la seguretat i del risc** atribuït als diferents modes de transport difereix segons sexe, essent en general les dones qui viuen la mobilitat amb major sensació d'inseguretat.
3. S'observa una major freqüència de les **conductes de risc en la mobilitat** per part dels homes, dada que constaten tant la majoria de conductes reconegudes per part de la població, com la majoria dels comportaments sancionats, fins i tot quan es posen en relació a la mobilitat.
4. Quan es té en compte la població mòbil i els desplaçaments, el **risc de sinistralitat** és especialment més alt entre les dones en els desplaçaments en cotxe com a conductora i en moto. També, amb menors diferències, en l'anar a peu i en bicicleta.
5. La **responsabilitat dels sinistres** s'atribueix més als homes que a les dones quan la persona causant és vianant, ciclista i, sobretot, conductor de cotxe. En el cas de les motocicletes la responsabilitat s'equilibra força entre dones i homes, amb certa tendència a favor de les dones com a responsables.

### Diferents pautes de mobilitat

- En termes generals, **la proporció de persones no mòbils és major entre les dones, fet que s'explica, en part, pel major grau d'envelliment de la població femenina. La mitjana de desplaçaments diaris de la població mòbil és similar entre homes i dones, si bé es donen diferències destacables entre grups d'edat i sexe.** Les dones actives, tant ocupades com en situació d'atur, són el grup de població que fa més activitats diàries fora de llar i, per tant, més desplaçaments al llarg del dia.
- Els **desplaçaments de la població femenina són de major proximitat en comparació amb els homes i, per tant, fan trajectes de menor distància i de diferent relació amb els modes de desplaçament.** Això, s'explica principalment per les desigualtats persistents en els rols de gènere entre dones i homes, doncs **les dones efectuen més activitats necessàries per a**

**desenvolupar la vida diària i les tasques de cura, tals com anar al metge, acompanyar a persones dependents o fer compres quotidianes.**

- En conjunt, les **dones constitueixen el perfil més habitual de la mobilitat a peu, i són les que més utilitzen el transport públic.** Comparativament, els homes fan un major ús del vehicle privat, especialment com a conductors de cotxe, de moto i de furgonetes i camions. Les dones que es desplacen per motius personals són també usuàries habituals del cotxe tot i que principalment com a acompanyants. Quant a les bicicletes i els VMP, compten amb un nombre menor de persones usuàries, essent principalment homes joves i adults que les utilitzen en les seves mobilitats ocupacionals (per motiu de feina o estudis).
- **Existeix una clara component territorial que impacta en l'ús diferenciat dels mitjans de transport entre les dones i homes en funció del districte de residència.** En els districtes més excèntrics de la ciutat els modes motoritzats incrementen, essent els districtes amb rendes més altes on el vehicle privat guanya protagonisme. En qualsevol cas, en tots els districtes les diferències de gènere es mantenen.
- Hi ha un clar biaix pel que fa a la tinença de permisos de conduir. A **Barcelona, l'any 2018, 477 de cada 1.000 dones tenien accés a un permís de conduir, mentre que pels homes aquest valor ascendia fins a 672.** No obstant això, les dades evolutives constaten que el nombre de dones amb permís de conducció ha anat incrementant progressivament.

## Distintes percepcions del risc

**La percepció del risc i la seguretat dels modes de transport és diferent en funció del sexe. Les dones atribueixen menys seguretat als modes de transport, sobretot a l'anar a peu, i també, tendeixen més a considerar que els diferents mitjans suposen un risc per a la resta d'usuaris de la via pública.**

- El **sexe incideix especialment en la vivència de seguretat en els desplaçaments a peu.** Hi ha més dones que homes que sostenen que desplaçar-se a peu és insegur i la proporció de dones que considera als vianants com un risc elevat pel trànsit és també superior.
- En el cas dels **cotxes també hi ha major proporció de dones que d'homes que considera que són un mitjà de transport poc segur i que suposa un alt risc** per al trànsit. Tot i això, destaca que la percepció d'inseguretat en les dones és menor que l'associada al caminar.
- Pel que fa a les **motors si bé les dones els hi atribueixen més risc**, contràriament, quan les dones són conductores de moto experimenten una **percepció d'inseguretat menor** que els homes.
- La proporció de dones que considera que les **bicicletes suposen un risc elevat pel trànsit és significativament major que la dels homes**, mentre que la percepció d'inseguretat no varia tant en funció del sexe.

## Diferents conductes de risc

En general, les **persones observen més conductes de risc en altres persones que no pas en elles mateixes, i en aquest fet no s'observa un patró diferenciat segons sexe**. Ara bé, **les dones afirmen mantenir menys conductes de risc en tots els modes de transport, especialment quan es desplacen a peu, en cotxe i en bicicleta**. Els tipus de comportaments reconeguts són també diferents.

- **Les dones afirmen dur a terme menys conductes de risc com a vianants que els homes**. El major diferencial de sexe s'observa en el fet de saltar-se semàfors i travessar el carrer fora dels passos de vianants. Aquestes dues situacions són conductes més reconegudes per part de les dones.
- La **majoria de conductes de risc al volant són reconegudes de forma més freqüents entre els homes** que entre les dones, especialment no respectar el pas de zebra, no aturar-se als stop i circular a velocitat excessiva.
- **Les dones afirmen menys conductes de risc conduint una moto que els homes**. Les majors diferències segons sexe s'observen en el fet de circular pel carril bus i amb velocitat excessiva, i també en no aturar-se als stops, amb un proporció significativament menor de dones que d'homes que afirma realitzar aquesta conducta. Les conductes que admeten més les dones que els homes són conduir sota efectes d'alcohol o drogues, saltar-se semàfors, circular pel carril bici i no respectar el pas de zebra quan hi ha proximitat de vianants, amb diferències menors respecte els homes que en la resta de comportaments.
- **Les barcelonines reconeixen adoptar menys conductes de risc en els seus desplaçaments en bicicleta per la ciutat que els homes**. Aquestes diferències s'expressen sobretot en el fet de no aturar-se en stops, circular pel centre de la calada o pel carril esquerre, més reconegudes entre els homes. Sols en el cas del consum d'alcohol, entre el conjunt de dones n'hi ha més que han reconegut la conducta que entre el total d'homes consultats.

**Les conductes que han acabat amb denúncia penal o sanció administrativa constaten les diferències segons sexe en els comportaments de risc:**

- En tots els tipus de conductes de risc, **la població femenina ha estat intervinguda penalment en menor proporció que la masculina**, sempre amb diferències per sobre dels 50 punts percentuals.
- Les **conductes penalitzades més freqüentment coincideixen entre ambdós sexes**. Les diferències més destacades s'observen en les infraccions per consum d'alcohol, sent la conducta penalitzada més habitual entre les dones, mentre que és menys freqüent observar dones que homes conduint sense permís o llicència. La conducció temerària s'ha sancionat amb més freqüència entre les dones, mentre que entre els homes, és més comú ser sancionat per depassar els límits de velocitat.



- La població femenina **ha estat sancionada administrativament en menor proporció que la masculina**, sempre amb diferències per sobre dels 40 punts percentuals.
- Els tipus de denúncies s'associen principalment als modes privats motoritzats, modes molt més utilitzats pels homes com a conductors. Per aquest motiu, **les sancions administratives s'han posat en relació a la població mòbil i als desplaçaments per a cada mode de transport analitzat**. Els resultats constaten la major disposició a **la majoria de conductes de risc entre els homes, especialment en motocicleta i en bicicleta**. En el cas dels cotxes, **l'excés de velocitat es mostra lleugerament superior entre les dones**, per la qual cosa el cotxe resulta el mode en què de forma global es presenten menys diferències segons sexe en les conductes sancionades.

## Diferent risc de sinistralitat i responsabilitat dels sinistres

Les diferents pautes de mobilitat, les desiguals percepcions del risc i les distintes conductes de risc resulten en una diferent sinistralitat a la ciutat en funció del sexe.

- **Les principals diferències segons sexe en el nombre de víctimes segons mode s'estableixen en les persones acompanyants, tant de cotxes com motos**. També són més les dones víctimes com a vianants i en transport públic. **Si les dades es posen en relació a la mobilitat destaca una major victimització de les dones conductores de cotxe i de les dones que es desplacen en moto**. En la resta de modes, les diferències segons sexe són menors.
- Pel que fa a les persones causants dels sinistres, **la responsabilitat s'atribueix més als homes que a les dones vianants**, tant en termes absoluts com en relació als desplaçaments i a la població mòbil en aquest mode. **El mateix passa amb la responsabilitat dels conductors/es de cotxe en els sinistres i en les bicicletes, mentre que en el cas de les motocicletes, la responsabilitat s'equilibra força entre dones i homes** quan les dades es posen en relació a la mobilitat, i fins i tot **s'observa certa tendència a favor de les dones com a responsables**.