

Institut
Metròpoli

Una mirada de gènere en les polítiques de mobilitat de l'AMB

Indicadors metropolitans de mobilitat amb perspectiva de gènere. Una aproximació a partir d'infografies

Maig 2024

Treball realitzat per

Direcció

Grup de La Mirada Feminista de la l'Àrea de Mobilitat, Transport, Sostenibilitat de l'AMB

Núria Pérez Sans (Institut Metròpoli)

Autors/res

Núria Pérez Sans

Joan Checa Rius

Xavi Bach Coma

Aïda Alemany Sagalà

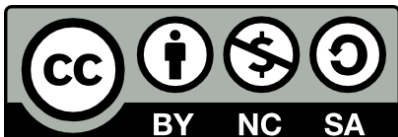
La manera de citar el present informe serà:

Pérez Sans, Núria; Checa Rius, Joan; Bach Coma, Xavi; i Alemany Sagalà, Aïda. (2024). Una mirada de gènere en les polítiques de mobilitat de l'AMB. Indicadors metropolitans de mobilitat amb perspectiva de gènere. Una aproximació a partir d'infografies. Institut Metròpoli, Bellaterra.

<https://www.institutmetropoli.cat/ca/estudi/una-mirada-de-genere-en-les-politiques-de-mobilitat-de-lamb-indicadors-metropolitans-de-mobilitat-amb-perspectiva-de-genere-una-aproximacio-a-partir-dinfografies/>

Aquesta publicació està sota una llicència Creative Commons

Reconeixement – No Comercial – Compartir Igual (BY-NC-SA)



Aquest estudi és resultat d'un encàrrec de treball de l'AMB, en el marc del contracte programa AMB-Institut Metròpoli 2024-2027

Índex de continguts

1.	Introducció	4
2.	Metodologia i fonts de dades	6
3.	La perspectiva de gènere en les fonts de dades quantitatives de la mobilitat i transport ...	7
4.	Integració de la perspectiva de gènere en les fonts de dades dels serveis de transport i de mobilitat de l'AMB	10
4.1.	Registres administratius.....	11
4.2.	Enquestes.....	16
4.3.	Observacions directes	19
5.	Indicadors metropolitans de mobilitat amb perspectiva de gènere i infografies	21
5.1.	Indicadors metropolitans de mobilitat amb perspectiva de gènere	21
5.2.	Infografies 2022.....	28
6.	Valoració i futurs treballs a desenvolupar	41
7.	Referències.....	43

1. Introducció

El marc normatiu i el marc estratègic de planificació de l'administració europea, estatal i catalana, planteja reptes per a la configuració de models de mobilitat que redueixin la desigualtat social i que al mateix temps, siguin compatibles amb la mitigació del canvi climàtic i la salut dels ciutadans. És a dir, el disseny de polítiques de mobilitat sostenible i saludable, ha d'incorporar aquesta perspectiva i cal tenir-la en compte en les diferents esferes d'intervenció de l'administració. Així, el PMMU 2019-2024 de l'AMB contempla entre els objectius estratègics el de garantir una mobilitat equitativa més justa i és per això que integra diverses mesures en la línia de reduir les desigualtats socials generades pel que fa al sistema de mobilitat.

Pel que fa a la dimensió de gènere en la mobilitat, a l'àmbit de l'àrea metropolitana, el 80% dels desplaçaments en dia feiner de les dones es resolen en modes actius o en transport públic, mentre que aquests modes descendeixen fins al 64% entre els homes (EMEF 2022). A grans trets, aquests patrons responen eminentment a desigualtats estructurals associades als rols de gènere, on les dones tenen més obligacions diàries de cura que acostumen a ser major proximitat al lloc de residència. Al mateix temps, les dones tenen un menor accés al vehicle privat per raons de renda, però també pels rols de masculinitat i feminitat que es generen a dintre de les llars. Així doncs, quan l'espai urbà és monopolitzat pel vehicle privat, no només s'allunya del paradigma de la mobilitat sostenible i saludable, sinó que pot ser exclouent amb les dones i amb altres col·lectius de la nostra societat.

Aquest estudi s'emmarca en els treballs del grup de *La Mirada Feminista*, integrat per diverses tècniques de l'equip humà de la l'Àrea de Mobilitat, Transport, Sostenibilitat de l'AMB, i que sota un mateix objectiu, desenvolupen projectes transversals per tal d'integrar progressivament un enfocament més inclusiu en el dia de la seva tasca professional. Entre d'altres, durant l'any passat es va desenvolupar el projecte **"El bus és nostre. Una mirada sobre el viatge d'usuàries dels serveis d'autobús urbà de l'AMB: seguretat, confort i pertinença"** el qual va ser elaborat conjuntament entre el grup de La Mirada, Col·lectiu Punt 6 i l'Institut Metròpoli. Aquest treball va permetre identificar necessitats i reptes a desenvolupar en els anys vinents. Addicionalment, aquest estudi també dona continuïtat als treballs d'acompanyament i de suport tècnic que l'Institut Metròpoli ha desenvolupat en els darrers anys en col·laboració amb el grup de La Mirada de l'AMB i que s'emmarca en el contracte programa subscrit entre l'AMB i l'Institut Metròpoli l'any 2023.

A grans trets, **l'objectiu central d'aquest estudi és progressar en la integració de la perspectiva de gènere en les fonts de dades quantitatives relatives al sistema de mobilitat i transport metropolità.** El repte final no és altre que disposar d'un sistema de dades i d'indicadors, que permetin conèixer i avaluar de quina manera la mobilitat i el sector del transport donen o no resposta a una mobilitat més justa i integradora socialment.

Per fer-ho, es plantegen dos **objectius específics**:

- a) Integrar, en la mesura del possible, una dimensió de gènere en el sistema de dades relatives als diferents serveis de transport i de mobilitat que gestiona la l'Àrea de Mobilitat, Transport, Sostenibilitat de l'AMB.
- b) Seleccionar un primer conjunt d'indicadors a partir dels quals es podrà conèixer i avaluar progressivament de quina manera la mobilitat i el sector del transport metropolità donen resposta a una mobilitat més justa i integradora des del punt de vista del gènere.

2. Metodologia i fonts de dades

A continuació, s'explica la metodologia i les principals fonts de dades utilitzades per a cadascun dels objectius específics del treball. Atès que el nombre de fonts de dades serà bastant ampli, el detall de les fonts s'anirà introduint al llarg del mateix document.

Objectiu 1

Integrar, en la mesura del possible, una dimensió de gènere en el sistema de dades relatives als diferents serveis de transport i de mobilitat que gestiona la l'Àrea de Mobilitat, Transport, Sostenibilitat de l'AMB.

- a) Seleccionar i classificar aquells serveis de mobilitat i de transport que gestiona l'AMB sobre els quals es veu possible introduir una dimensió de gènere en les fonts de dades. Entre d'altres, una categoria són els registres que es deriven dels serveis metropolitans de mobilitat (AMBicí, Bicibox, tarifació social i ambiental del transport públic, el Registre metropolità de la ZBE Rondes de Barcelona, P+R, SPRO, PMA, aparcaments residents, servei d'Electrolineres metropolitanes etc.) o bé els indicadors de qualitat i de seguiment de l'oferta i demanda dels serveis d'autobús de titularitat de l'AMB (Nitbus i serveis diürns).
- b) Contactar amb les persones responsables tècniques de l'AMB i d'altres organismes vinculats (com ho és AMB Informació) per tal de sol·licitar informació per a la seva anàlisi, així com, per a recollir les dades actualment segmentades segons el sexe o bé proposar propostes de millora.

Objectiu 2

Seleccionar un primer conjunt d'indicadors a partir dels quals es podrà conèixer i avaluar progressivament de quina manera la mobilitat i el sector del transport metropolità donen resposta a una mobilitat més justa i integradora des del punt de vista del gènere.

- a) Seleccionar aquells indicadors més rellevants, de manera acordada entre l'AMB i l'Institut Metròpoli.
- b) Classificar els indicadors seleccionats segons eixos temàtics.
- c) Dissenyar unes infografies que puguin servir, entre d'altres, de suport per a l'establiment de futures campanyes de sensibilització per part de l'AMB.

3. La perspectiva de gènere en les fonts de dades quantitatives de la mobilitat i transport

La segmentació de les estadístiques de mobilitat segons el sexe

La inclusió de l'enfocament de gènere dins de la producció estadística ha tingut un llarg camí. Un dels avenços més importants en el procés d'introducció de l'enfocament de gènere a les estadístiques, va ser en la mesura que els governs van prendre un rol més actiu, on es va assumir compromís polític, plantejat a la quarta Conferència Mundial sobre la Dona de l'any 1995 a Beijing. La **desagregació de les dades per sexe és una condició necessària per elaborar estadístiques que contribueixin a la igualtat entre homes i dones**. Seguint els avenços mundials l'estat Espanyol ha anat fent passos en la mateixa direcció, destaquen les decisions preses pel Consell de Ministres el 4 de març de 2005 i la Llei Orgànica 3/2007. Aquesta llei estableix les bases d'una política decidida per a la igualtat entre homes i dones, incloent-hi normes per incorporar la perspectiva de gènere a les estadístiques. Això implica la inclusió sistemàtica de la variable de sexe i el desenvolupament de nous indicadors per comprendre millor les potencials desigualtats entre homes i dones (de Cabo et al., 2009).¹

Específicament en el cas català, inicialment, la Llei 8/2001 ja instava al desglossament de les estadístiques per gènere, però la veritable transformació es va produir amb l'aprovació de la **Llei 17/2015, que va establir l'obligatorietat d'integrar la perspectiva de gènere de manera efectiva en totes les estadístiques públiques a Catalunya**. Així mateix, l'adhesió a la Carta internacional de dades obertes (Acord de Govern 154/2018) va reforçar la necessitat de disposar de dades. Tot i això, **actualment només el 13% dels conjunts de dades publicats pel portal de dades obertes de la Generalitat estan desagregats per sexe**. La recent Llei 19/2020 destaca la importància d'incloure no només dades desagregades, sinó també indicadors per comprendre les causes i els efectes de la discriminació (Luxán Serrano & de la Fuente Vázquez, 2022).

Específicament, el cos normatiu de Catalunya respecte a la **mobilitat**, recull en diferents figures la necessitat de considerar la perspectiva de gènere. Per una banda, tant la **Llei 9/2003 de la mobilitat**, com concretament el **Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat**, recull *“que tots els indicadors i dades que facin referència a persones es desglossaran per sexes i edats”*. Seguint aquests principis, el Decret 344/2006, de

¹ Per saber-ne més és pot consultar: [Cómo construir conjuntos de datos con perspectiva de género | datos.gob.es](https://datos.gob.es)

19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el seu article 10, indica que *“Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitativus i qualitativus, (...)”*.

La dimensió del gènere en les estadístiques de mobilitat

Com és sabut, el terme “sexe” fa referència a un conjunt d'atributs biològics en humans i animals que estan associats amb característiques físiques i fisiològiques que inclouen cromosomes, expressió gènica, funció hormonal i anatomia reproductiva/sexual. Tot i que sovint es classifica com a femení o masculí, és important reconèixer la variabilitat en aquests atributs biològics, la qual cosa pot presentar-se en una àmplia gamma d'expressions (Coen & Banister, 2012). Més enllà d'aquesta visió més “tradicional”, existeixen persones amb desenvolupament sexual divers o intersexe, que descriu una àmplia gamma de variacions corporals. Les persones intersexe neixen amb característiques sexuals físiques (com ara l'anatomia sexual, els òrgans reproductius, les hormones i els cromosomes) que no es corresponen amb les definicions típiques dels cossos masculins o femenins (pot arribar fins al 2% dels nascuts vius) (Blackless et al., 2000).

Per altra banda, el concepte de “gènere” fa referència als rols, comportaments i identitats socialment construïdes de les persones de sexe femení, masculí o amb diversitat de gènere. Aquest influeix en com les persones es perceben a si mateixes i entre si, com es comporten i interactuen, i en la distribució de poder i recursos a la societat. Habitualment el gènere es conceptualitza incorrectament com un factor binari (femení/masculí) i a diferència del sexe, el gènere és un concepte multidimensional en el qual intervenen factors culturals, socials i d'autoidentificació sobre les diferències que es manifesten entre les persones. Alguns autors assenyalen, que el gènere és la construcció social i cultural dels sexes i les seves concepcions varien en el temps, entre cultures i països (Conway et al., 2013). És a dir, a cada societat hi ha diferències entre el que s'espera, es permet i es valora en una dona i el que s'espera, es permet i valorar en un home (United Nations, 2016).

Les expectatives socials sobre com haurien de comportar-se les persones d'un gènere determinat contribueixen a la formació del que es coneix com a “sistema sexe-gènere”. Aquest sistema assigna rols, pràctiques i jerarquies basades en el sexe assignat en néixer, creant un vincle estret entre sexe i gènere (INE-Chile, 2022). És a dir, en la vida quotidiana existeix un estret vincle entre el sexe i el gènere, que malgrat no ser el mateix, en molts casos porta a la confusió, i s'assumeix que aquests dos sexes-gèneres es relacionen entre sí des d'una única manera. Alhora, hi ha una discussió teòrica al voltant de les relacions i diferències entre els conceptes que, si bé excedeixen l'abast d'aquest estudi, permet comprendre que el gènere s'estructura sobre la base de la divisió dels sexes (Bourdieu, 2000). Per tant, la identitat de gènere pot o no “coincidir” amb el sexe biològic o assignat al néixer. A escala internacional, s'utilitzen les denominacions “transgènere” i “cisgènere” per classificar a les persones segons la relació entre el gènere amb el qual s'identifica i el que li va ser assignat en néixer. A més a més, no totes les persones transgènere s'identifiquen amb l'assignació sexual binària Home/Dona, per tant, aquesta classificació, inclou també les persones trans no binàries (Breu, 2021). S'ha de tenir en compte que l'evidència i el pronunciament de diversos organismes internacionals assenyalen que les persones LGBTIQ+, que componen les diversitats de gènere i sexuals, experimenten situacions de discriminació, violència i desigualtat (ONU, 2019).

Així, tot i que les estadístiques demogràfiques com l'edat, sexe, nacionalitat i/o país de naixement es recopilen ja àmpliament en registres de població, censos i padrons municipals de l'INE, l'Idescat i altres

organismes autonòmics o municipals, altres aspectes rellevants com la religió, les creences, l'orientació sexual, la identitat de gènere, l'origen ètnic i la condició de persona racialitzada resten desconeguts i fora de l'abast. Aquesta manca d'informació limita l'anàlisi de la desigualtat en tots els àmbits de la vida (López-Riba et al., 2023).

Com a conseqüència de la **complexitat i especialment de com es registren les dades, en l'actual document s'utilitzarà el sexe** per tal d'iniciar la introducció de la perspectiva de gènere en les estadístiques de mobilitat i transport de l'AMB. En aquest context i sent plenament conscients que les estadístiques de gènere van més enllà d'una desagregació per sexe (per exemple, per a reflectir els rols o les desigualtats en les relacions de gènere (United Nations, 2016)²), finalment i atesa la complexitat tècnica i econòmica que suposaria, s'ha optat per aquesta via.

Les diferències entre el sexe que consta oficialment en el DNI i el gènere amb el qual la persona s'autoidentifica, semblaria que presenten poques diferències en el nostre context, cosa que també s'ha pogut comprovar per exemple en altres països.³ Així, durant la primera onada de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023, que introdueix per primera vegada una pregunta sobre l'identificació del gènere, s'ha vist que un 0,02% de les persones de sexe masculí s'han identificat com a dones i que un 0,21% de les persones de sexe femení s'identifiquen com a homes. També s'ha vist que un 0,22% de les persones es consideren amb gènere no binari i que 0,37% de les persones declaren tenir altres identitats de gènere

² Segons les Nacions Unides, les estadístiques de gènere es defineixen per la suma de les característiques següents: a) Les dades es recullen i es presenten per sexe com a classificació primària i global; b) Les dades reflecteixen qüestions de gènere; c) Les dades es basen en conceptes i definicions que reflecteixen adequadament la diversitat de dones i homes i capten tots els aspectes de les seves vides; d) Els mètodes de recollida de dades tenen en compte els estereotips i els factors socials i culturals que poden induir un biaix de gènere en les dades (United Nations, 2016).

³ Per veure un exercici similar així com una reflexió sobre com recollir i preguntar estadísticament informació sobre la diferència entre gènere i sexe veure: INE-Chile. (2022). Estandarización de preguntas para la medición de sexo, género y orientación sexual (SGOS), dirigido a encuestas de hogares y censos de población. Instituto Nacional de Estadísticas de Chile.

4. Integració de la perspectiva de gènere en les fonts de dades dels serveis de transport i de mobilitat de l'AMB

S'han identificat fins a 3 categories de fonts d'informació que permeten obtenir el sexe dels diferents serveis de mobilitat i transports de l'AMB:

- Registres administratius
- Enquestes
- Observacions directes

4.1. Registres administratius

Segons la Llei Orgànica 3/2018, de Protecció de Dades Personals i Garantia dels Drets Digitals (LOPD), les administracions públiques han de ser transparents a l'hora de recollir dades personals i sempre han de sol·licitar-ne el consentiment de les persones.

Definició

Els registres administratius contenen informació que prové del contacte dels ciutadans amb l'administració o de la pròpia activitat d'aquesta. La finalitat original d'aquestes fonts d'informació està lligada a la gestió o prestació d'un servei públic en un sentit molt ampli. Tot i això, en la mesura que es dissenyi adequadament també pot ser una font molt valuosa per al disseny o la planificació de polítiques públiques. Així, **la recollida del sexe a l'hora de fer un tràmit administratiu relacionat amb la mobilitat o els sistemes de transport, pot ser d'ajuda per integrar la dimensió de gènere en la mobilitat.**

A l'hora de recollir el sexe quan s'efectuen les altes als registres de l'administració, és important tenir present la **Llei Orgànica 3/2018, de Protecció de Dades Personals i Garantia dels Drets Digitals (LOPD)**, on s'indica que les administracions públiques han de ser transparents en el moment de recollir dades personals i sempre han de sol·licitar-ne el consentiment de les persones.

Tot així, d'acord amb aquesta norma existeixen dades de categoria especial per les quals els seu tractament podria implicar situacions discriminatòries, entre les quals hi ha la ideologia, l'afiliació sindical, la religió, l'orientació sexual, o les creences o origen racial o ètnic. En conseqüència, el **sexe no és una categoria especial de dades que hagi de tenir un tractament diferenciat**. Per això, és suficient amb justificar el caràcter i la necessitat del tractament a portar a terme, sense que calgui consentiment de la part afectada, o almenys, aquest no és imprescindible.

En el marc dels serveis de mobilitat de l'AMB les dades més freqüents que se sol·liciten són **el nom, els cognoms, el DNI i el correu electrònic** (Taula 1). Així mateix, a banda de les bases de dades pròpies que s'obtenen a partir de la generació d'un nou registre d'un servei de mobilitat, l'AMB (habitualment a través d'AMB Informació) genera noves bases de dades que recullen l'ús que aquestes persones usuàries fan del servei. El creuament d'ambdues bases de dades permetria a banda de conèixer el biaix en l'accés al servei segons sexe, conèixer patrons de mobilitat diferenciats en funció del sexe.

Taula 1. Serveis que es recullen mitjançant registres administratius.

Font: Elaboració pròpia.

Servei	Gestor de les dades	Tècnic de contacte	Informe associat	Registre	App mòbil	Dades sol·licitades			
						Nom	DNI	Matrícula	Altres
Bicibox	Movement	Rosend Bosch	ISC (anual)	Enllaç	No, app únicament de consulta (estat de les estacions)	Sí	Sí	No	Sexe , data naixement, adreça, telèfon, Correu electrònic
P+R	AMB Informació	Eva Español	Informe trimestral	Enllaç	Sí	Sí	Sí	Sí	Correu electrònic
SPRO	BSM – AMB Informació	Jordi Jové	Informe trimestral	Enllaç	Sí	Sí	Sí	Sí	Correu electrònic, telèfon mòbil
PMA/SMOU	BSM – AMB Informació	Jordi Jové	Informe trimestral	Enllaç	Sí	Sí	Sí	Sí	Correu electrònic, telèfon mòbil
AMB Residents	BSM – AMB Informació	Jordi Jové	Informe trimestral	Enllaç	Sí	Sí	Sí	Sí	Correu electrònic, telèfon mòbil
AMB Mobilitat	BSM – AMB Informació	Eva Español	Informe anual	Enllaç	Sí	No	No	No	-
AMB Vosaltres	AMB Informació	Eva Español		Enllaç	Sí	Sí	No	No	Gènere (home, dona, persona no binària, altres) i dificultat especial mobilitat
ZBE (autoritzacions)	BR i AMB Informació	BR, Jordi Jové, Eva Español (autoritzacions)	Informe trimestral	Enllaç	No	Sí	Sí	Sí	Data naixement, adreça, telèfon (opcional), Correu electrònic
AMBicì	Projectes i Serveis de Mobilitat (PSM)	Rosend Bosch	Informe trimestral	Enllaç	Sí	Sí	Sí	No	Data naixement, adreça, telèfon, Correu electrònic
T-verda	AMB Informació	Raquel Blanco/Òscar Cubero	-	Enllaç	No	Sí	Sí	Sí	Data naixement, adreça (persona beneficiària), telèfon (opcional), Correu electrònic
T-rosa	AMB Informació	Raquel Blanco/Òscar Cubero	-	Enllaç	No	Sí	Sí	No	Data naixement, adreça, telèfon (opcional), Correu electrònic
Passi acompanyant	AMB Informació	Raquel Blanco/Òscar Cubero	-	Enllaç	No	Sí	Sí	No	Data naixement, adreça, telèfon (opcional), Correu electrònic
Electrolineres	Iberdrola	Rosend Bosch	Informe trimestral	Enllaç	Sí	Sí	Sí	Sí	Adreça, Correu electrònic, telèfon (opcional), classe i model de vehicle, número de matrícula
AMBicì	TMB	Josep Canudas Alberto Miguel	-		Sí	Sí	Sí	No	Adreça, correu electrònic i telèfon

Principals problemàtiques detectades en la recollida del sexe

La principal problemàtica detectada en aquests registres dels serveis de mobilitat té a veure en **què bona part dels registres no se sol·licita el sexe en el moment de donar-se d'alta** (hi ha algunes excepcions com el Bicibox), **malgrat que la LOPD no ho impedeix**. De fet, d'acord amb la LOPD, el sexe no és una dada amb característiques especials ni amb un tractament diferenciat.

Solucions

A continuació, per aquells registres en els quals no es disposa del sexe es proposen quatre solucions, diferents en funció de les característiques del registre (Taula 1).

Per als registres en què es disposa del DNI i /o la matrícula del vehicle:

- a) Administració oberta de Catalunya (AOC).** A través d'una sol·licitud, i prèvia justificació, l'AMB pot sol·licitar a l'AOC que li faciliti dades de caràcter personal (ex: sexe, renda, etc.) a partir d'un DNI.
- b) Direcció General de la Policia (DGP).** A través d'una sol·licitud, i prèvia justificació, l'AMB pot sol·licitar a la DGP que li faciliti dades de caràcter personal (ex: sexe, etc.) a partir d'un DNI.
- c) Direcció General de Trànsit (DGT).** A través d'una sol·licitud, i prèvia justificació, l'AMB pot sol·licitar a la DGT que li faciliti dades de caràcter personal (ex: sexe, etc.) de la persona titular del vehicle.

Durant el desenvolupament d'aquest treball **s'ha pogut aconseguir per aquesta via la segmentació per sexe de les persones usuàries o sol·licitants de la tarifació social i ambiental metropolitana.**

Per als registres on es disposa del nom de la persona usuària, una alternativa pot consistir a utilitzar intel·ligència artificial.

A través d'un portal de l'INE, es pot consultar, per cada nom, quants estan assignats al sexe masculí quants al sexe femení. A partir d'aquesta base de dades, i amb el suport d'intel·ligència artificial, de cada base de dades es podria imputar el sexe que consti al portal de l'INE. Si en un nom se li assigna diferents sexes, s'aplicarà el percentatge de cada sexe a la base de dades final. (Ex: Segons l'INE hi ha 54.350 "Joan" masculins (99,3%) i 409 "Joan" femenins (0,7%).

En el marc d'aquest treball no s'ha desenvolupat aquesta tasca.

Per als registres vinculats a una aplicació mòbil (Google i iOS)

Diversos serveis de mobilitat de l'AMB compten amb aplicacions de mòbil, algunes de les quals són necessàries per a utilitzar el servei, mentre que d'altres, són aplicacions de consulta.

- **App AMB Mobilitat.** És una app que integra tots els modes de transport per moure's per l'àrea metropolitana de Barcelona (bus, metro, Rodalies, FGC, TRAM, bicicleta, taxi). Ofereix informació sobre l'estimació d'arribada en temps real, el recorregut de la ruta seleccionada, la connectivitat entre modes de transport, els horaris o la disponibilitat dels serveis compartits en temps real. A

més, permet demanar un taxi des de la pantalla amb el Picmi Taxi i consultar l'estat de les parades més properes.

- **App AMB Aparcament Metropolità.** Unifica la gestió de l'estacionament a les places regulades de la metròpolis de Barcelona, i permet consultar les tarifes i abonar l'estacionament des del mòbil i de forma integrada des d'una única aplicació.
- **App AMB Aparcament Residents.** Aplicació que permet treure tiquets d'estacionament i pagar fàcilment i des de qualsevol lloc, l'estacionament a les places exclusives per a residents i verdes (ús com a resident) de la zona de resident per alguns municipis de l'AMB.
- **App AMB P+R Aparcament d'Intercanvi.** Aplicació gratuïta que permet iniciar i finalitzar el servei de P+R, portar un control de la situació de l'estacionament, gestionar el perfil i els vehicles associats, etc. També facilita informació sobre la disponibilitat de places a les zones d'aparcament per optimitzar els viatges.
- **App AMB Electrolíneres.** Aplicació que permet la recàrrega pública IBERDROLA del vehicle elèctric de forma còmoda i senzilla. L'app permet trobar els punts de recàrrega més propers, conèixer l'estat dels punts de recàrrega en temps real, pagar amb la targeta bancària, conèixer les tarifes, reservar els punts de recàrrega, accedir ràpidament mitjançant escaneig de codi QR, veure l'històric de consum, descarregar les factures, etc.
- **AMBici.** Aplicació que permet escanejar el codi QR que hi ha a la bicicleta i obrir-ne el cadenet automàticament o tancar-lo en l'inici i la fi del servei. L'app, permet cercar les estacions més properes i la disponibilitat de les bicicletes i aparcaments.

Taula 2. Serveis de mobilitat de l'AMB que disposen d'una app

Font: Institut Metròpoli a partir d'AMB Informació

App	Descàrregues	Dades recollides	Dades compartides
AMB Mobilitat (i Picmi)	> 500.000	Nom i adreça electrònica, activitat en aplicacions, navegació pel web, informació i rendiment de l'aplicació	No es comparteixen dades d'usuaris amb altres empreses o organitzacions
AMB Aparcament Metropolità	> 100.000	No recull les dades d'usuari	Es comparteixen dades d'ubicació a altres empreses o organitzacions
AMB Aparcament Residents	> 10.000	Nom, adreça electrònica, adreça, número de telèfon i ubicació precisa, , activitat en aplicacions, informació i rendiment de l'aplicació	No es comparteixen dades d'usuaris amb altres empreses o organitzacions
AMB P+R Aparcament d'Intercanvi	> 5.000	Nom, adreça electrònica, identificadors d'usuari, adreça, número de telèfon, activitat en aplicacions, informació i rendiment de l'aplicació	No es comparteixen dades d'usuaris amb altres empreses o organitzacions
AMB Electrolíneres	> 1.000	Nom, adreça electrònica, adreça, número de telèfon, ubicació precisa i dades financeres.	Es comparteix informació de pagament de l'usuari
AMBici	>10.000	Nom, adreça electrònica, adreça, número de telèfon, ubicació precisa i dades financeres	Es comparteix dades d'activitat i rendiment de l'aplicació amb altres empreses o organitzacions

Aquells serveis que estan vinculats a una app descarregada a través de les botigues d'aplicacions de dispositius Android (Google Play Store) o de dispositius iOS (App Store d'Apple), es permet conèixer indirectament el sexe de les persones usuàries. En aquests casos, es pot recollir informació del sexe que la persona ha anotat voluntàriament a l'hora de fer el registre del servei de Google o iOS, però no hi ha mecanismes per verificar que el sexe que ha anotat sigui cert.

Durant el desenvolupament d'aquest treball **s'han aconseguit per aquesta via la segmentació per sexe de les apps d'aparcament**, si bé, s'han trobat dues qüestions negatives:

- a) Hi ha un percentatge destacable de persones usuàries amb sexe desconegut (ex. App aparcaments el 62% dels casos).
- b) Recentment s'ha vist que en algunes de les apps ja no es pot conèixer el sexe a través d'aquesta via, ja que caldria fer una sèrie d'accions i informar a les persones usuàries d'aquests usos per tal de poder explotar la informació de gènere i hem de validar internament.

4.2. Enquestes

Definició

Les enquestes consisteixen en una tècnica de recopilació de dades que es fa mitjançant la formulació d'un conjunt de preguntes, les quals són plantejades a un grup de persones amb l'objectiu de recollir informació específica sobre un tema determinat. Els resultats de les enquestes es poden analitzar estadísticament per extreure conclusions i tendències, i ajuden a prendre decisions informades basades en les respostes recollides dels participants.

Les enquestes són una eina que pot servir per a l'estudi i la percepció de la qualitat del sistema de transport públic de passatgers o d'altres serveis de mobilitat. Particularment poden ser útils per a l'aplicació de la norma UNE-EN13816 la qual proporciona directrius per tal que les administracions i els operadors assumeixin compromisos de qualitat del servei, amb la finalitat de satisfer les expectatives de les persones usuàries.

A grans trets la norma UNE-EN 13816 contempla dos grans punts de vista. Per una banda, el punt de vista de l'administració titular i de les empreses operadores i, per altra, el punt de vista dels clients (actuals i potencials). Pel que fa a les primeres, es treballa en la relació entre la Qualitat objectiu i la Qualitat produïda, mentre que per les segones s'observa la relació entre la Qualitat esperada i la Qualitat percebuda. En l'àmbit de la Qualitat percebuda, les enquestes esdevenen la principal eina emprada. Pel que fa als sistemes de transport públic, a banda d'efectuar la mesura de manera contínua de la qualitat del servei metropolità d'autobusos, també permet establir el sistema d'incentius i penalitzacions sobre els costos d'operació, lligat al compliment d'uns determinats llindars de qualitat al voltant de la mitjana de l'AMB, fixats per contracte amb les empreses que operen el servei.

Des de la Àrea de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB es desenvolupen diverses enquestes, algunes de les quals tenen un caràcter puntual, mentre que d'altres, tenen una continuïtat més àmplia com ara Índex de satisfacció dels clients (ISC) i l'ISC de les Electrolineres metropolitanas.

Problemàtiques i propostes per a recollir el sexe o el gènere

Enquesta	Descripció	Periodicitat	Recollida sexe i gènere	Millores proposades
ISC dels serveis d'autobús AMB	L'Índex de satisfacció del client o índex de satisfacció de les persones usuàries és un indicador que recull periòdicament l'AMB i que permet conèixer l'evolució anual de la satisfacció dels serveis de gestió indirecta de l'AMB. Es desenvolupen dues onades al llarg de l'any per als tres tipus de serveis d'autobús (serveis diürns, serveis nocturns i Aerobús) ateses les particularitats de cadascun	Dues onades anuals, i la informació es pot obtenir de manera desagregada per serveis diürns, serveis nocturns, Aerobús i serveis especials	El qüestionari segmenta als entrevistats segons el sexe (home, dona, persona no binària) tant els resultats de la satisfacció directa com l'ISC permeten conèixer la satisfacció en funció del sexe i, per tant, copsar	

	<p>d'aquests serveis de transport. Els qüestionaris contemplen preguntes compartides i se n'inclouen altres d'específiques segons el servei.</p> <p>El qüestionari a banda de preguntar per la satisfacció general de la línia d'autobús que utilitza la persona entrevistada, es pregunta la satisfacció i la importància atorgada a diferents elements que caracteritzen els servei (neteja, il·luminació, accés als vehicles, etc.). També es pregunta per si en els darrers anys els diferents elements que caracteritzen el servei han millorat o han empitjorat.</p> <p>A partir de les puntuacions sobre satisfacció i importància dels diferents ítems, es construeix l'ISC, valor que difereix de la puntuació directe del servei, doncs aquest es pondera d'acord amb la importància atorgada als ítems.</p>	(Aerobús i Bus Turístic).	<p>possibles diferències. Addicionalment, permet conèixer percepcions diferenciades les persones que s'autoposicionen com persones no binàries, ampliant així la comprensió de les experiències de viatge més enllà dels dos gèneres tradicionals.</p> <p>Es pot valorar l'ús d'alguna tècnica estadística (regressió, etc) per avaluar el pes que té el sexe en els diferents components de l'ISC</p>	
Enquesta de satisfacció de persones usuàries del servei de Bicibox	El principal objectiu del treball és la realització d'enquestes als usuaris del servei i obtenir la informació necessària per a determinar l'Índex de Satisfacció del Client (ISC en el cas dels usuaris molt actius i les característiques d'utilització del servei per part dels poc actius).	Puntual	No es recull ni el sexe ni el gènere	Demandar el sexe a les persones entrevistades.
Enquesta de satisfacció de persones usuàries del servei d'Electrolineres metropolitanas	El principal objectiu del treball és la realització d'enquestes als usuaris del servei d'Electrolineres de l'AMB i obtenir la informació necessària per tal de determinar l'Índex de Satisfacció del Client.	Periòdica	No es recull ni el sexe ni el gènere	Demandar el sexe a les persones entrevistades
Enquesta a persones usuàries residents a l'àmbit de l'AMB de la T-verda	L'objectiu és conèixer la seva experiència com a usuari/a d'aquest títol de transport, conèixer canvis en el comportament en la mobilitat quotidiana pel que fa l'ús dels modes de transport, així com, la valoració global de la T-verda	Puntual	Es recull el sexe	-

Altres propostes sobre l'ISC del servei d'autobús de l'AMB

Si bé, cal tenir en compte que es tracta d'un indicador de caràcter general i que molt probablement la durada de l'enquesta no pot incrementar-se notablement, es proposa incorporar dues noves variables que permetrien millorar l'anàlisi amb perspectiva de gènere i d'interseccionalitat amb les discapacitats.

- Discapacitat reconeguda (33% o superior), barem de mobilitat, o necessitats especials a cobrir en l'àmbit dels serveis de transport públic
- Nombre de persones dependents a càrrec (infància, gent gran o amb diversitat funcional)

Des del punt de vista dels elements sobre els quals es demana la satisfacció i la importància, es podrien incorporar alguns aspectes que facin referència a la parada o en el seu entorn més proper, així com altres aspectes relatius a les violències masclistes. A continuació, s'assenyalen en color groc els camps que podria ser d'interès incorporar a l'ISC.

Freqüència de pas (que passi sovint)
Rapidesa (que trigui poc a portar-te a destí)
Puntualitat (que passin a la seva hora)
Parades netes i en bones condicions
Parades còmodes i resguardades
Il·luminació a les parades
Qualitat de l'entorn urbà més proper a la parada
Facilitat per pujar (alçada esglaó, amplada...)
Facilitat per obtenir les targetes/ bitllets
Sense cues ni aglomeracions al pujar
Que parin a les parades (quan hi hagi gent esperant)
Atenció per part del conductor
Confort dins l'autobús (poder anar assegut, temperatura adequada...)
Conducció sense brusquedats
Sense olors desagradables dins l'autobús
Autobusos nets i en bones condicions
Sense perill d'accidents
Sense perill d'agressions o molèsties
Sense perill de patir assetjament sexual (verbals, no verbals o físiques) o agressions sexuals
Preu del viatge adequat
Poder utilitzar més d'un mitjà pagant un cop
Informació sobre la línia
Comunicació d'incidències (informació sobre interrupcions o canvis)

4.3. Observacions directes

Definició

Les observacions directes consisteixen en la recopilació d'informació mitjançant l'observació directa de comportaments, patrons i condicions relacionades amb la mobilitat i el transport. Aquest tipus d'observació implica registrar de manera directa les activitats, els moviments i altres aspectes relacionats amb la circulació de persones o vehicles. Aquest tipus d'observacions directes solen ser útils per recopilar dades detallades i específiques que poden ser difícils d'obtenir mitjançant altres mètodes, com enquestes o anàlisi de dades.

Aquestes observacions poden realitzar-se en diversos contextos i situacions, com ara:

- a) Trànsit de vehicles (p.ex aforaments manuals de bicicletes i patinets a la xarxa Bicivia):** Observar el flux per entendre els patrons de trànsit, analitzar el comportament dels conductors i de vegades examinar les condicions de la infraestructura viària. L'any 2021 l'AMB va realitzar 24 aforaments manuals a la xarxa Bicivia, de 6 hores cadascun, en què s'anotava el sexe de les persones usuàries de la Bicivia.
- b) Comportament dels vianants:** Estudiar com es mouen les persones a peu, com creuen els carrers, quins itineraris segueixen i com interactuen amb els vehicles i les infraestructures.
- c) Ús de transport públic (p.ex comptatges puja-baixa del servei d'autobusos):** Observar l'ús del transport públic, incloent-hi l'afluència de passatgers, els horaris de servei, el temps d'espera i altres aspectes que poden influir en l'experiència dels usuaris.
- d) Estacions i parades de transport (p.ex Índex de Qualitat de les Parades, IQP; Index de Qualitat d'Autobusos, IQA):** Analitzar les característiques de les parades d'autobús o altres punts de recollida, avaluar la qualitat de les parades mitjançant controls in situ, on es valoren diferents elements que componen la parada en termes d'informació, manteniment i neteja. Pel que fa a la informació, es revisa que aquesta s'ofereixi en els diferents formats (plànols, pantalles d'informació), així com el funcionament dels elements tecnològics presents a la parada. Des del punt de vista de la perspectiva de gènere, de la mateixa manera que l'IQA, aquest índex recull molts elements que poden incidir.
- e) Vehicles públics (p.ex. l'Índex de Qualitat dels Autobusos):** Analitzar i avaluar a partir de controls a bord dels autobusos mitjançant la tècnica del client ocult. S'avaluen aspectes relacionats amb la informació, el manteniment, la neteja, l'atenció a les persones, la seguretat i la conducció. Els controls avaluen tant els elements físics interiors i exteriors dels vehicles, com altres aspectes relacionats amb el servei a bord de l'autobús, com l'atenció a les persones usuàries o la conducció segura. Un 20% de les inspeccions es realitzen amb cadira de rodes. Des del punt de vista de la perspectiva de gènere, aquest índex recull molts elements que poden incidir de forma positiva o negativa en l'experiència de viatge de les dones, atès que el nombre d'aspectes avaluats és molt ampli.
- f) Estacionament:** Observar els hàbits d'estacionament, tant en l'àmbit públic com en el privat, per comprendre la demanda d'aparcament, les pràctiques dels conductors i els desafiaments relacionats amb l'estacionament.

Problemàtiques i solucions per recollir el sexe o una dimensió de gènere

Pel que fa a les observacions en les quals s'observen persones, el principal problema és que, en termes generals, no se sol recollir el sexe durant el desenvolupament del treball de camp. En algunes observacions es podria anotar el sexe, si bé, s'hauria de considerar l'impacte que té en una potencial pèrdua de qualitat en la recollida de dades. Cal considerar que no sempre es podrà disposar del temps adequat per fer-ho, atès que en determinades franges horàries hi ha massa persones en moviment.

Així mateix, i en cas de recollir-lo s'ha de tenir en compte que el criteri per assignar el sexe és el de la persona que està realitzant l'observació. L'expressió de gènere de la persona observada podria no ser prou evident com per a identificar-ne clarament el seu sexe, ja que les característiques físiques no sempre coincideixen amb les normes tradicionals de "masculí" i "femení". Tampoc ha de coincidir necessàriament amb el gènere amb el qual s'identifiquen les persones. En aquest cas, l'única possibilitat per conèixer el gènere seria preguntar directament a la persona quin és el sexe o la seva identitat de gènere, en lloc de fer suposicions basades en l'expressió de gènere. Tanmateix, això no seria tampoc possible en aquells casos en què no es disposa del temps adequat.

De cara a estudiar aquesta via, en els comptatges origen-destinació dels autobusos (comptatges puja-baixa), que actualment no es recull el sexe, però es podria plantejar la possibilitat d'establir una **nova metodologia per assignar-lo a partir de l'observació, per exemple, a través d'un sistema de targetes de colors.**

Pel que fa a les observacions en les quals no s'observen a persones, sinó que s'observen elements o instal·lacions del sistema de transport o de mobilitat, una integració de la mirada de gènere implicaria ampliar aspectes que puguin millorar el sentiment de pertinença i de confort en el sistema de mobilitat metropolitana. En concret, pel que fa a l'Índex de Qualitat dels Autobusos (IQP) i el de les parades (IQA), si bé, com s'ha dit, aquests dos índexs recopilen informació rellevant, hi ha aspectes recollits que tenen sentit considerar-los en la mesura que els dissenys de les marquesines, parades i autobusos es vagin renovant i millorin els seus dissenys. És a dir, les instal·lacions associades als serveis d'autobús metropolità tenen una capacitat limitada de transformació en el curt termini i, consegüentment té sentit considerar-los a l'hora d'efectuar nous dissenys per tal d'anar integrant progressivament la perspectiva feminista en el seu disseny.

Amb tot, alguns aspectes que es proposa avaluar en el curt termini són:

- Pel que fa a les marquesines, es proposa revisar si aquestes tenen publicitat lateral que obstaculitzi la visibilitat, doncs es valoren molt millor les que són transparents. Addicionalment, es planteja incloure aspectes relacionats amb la il·luminació, perquè en general, es va constatar una manca d'il·luminació homogènia i contínua a la parada i en el seu entorn. També cal assenyalar la necessitat d'avaluar el correcte funcionament de la il·luminació. Un altre element a tenir present té a veure amb la tipologia de la publicitat que hi ha a les marquesines i, per tant, seria positiu conèixer si la publicitat és de caràcter sexista.
- Es recomana revisar si la publicitat als laterals dels autobusos dificulten la visibilitat entre dins i fora de l'autobús, doncs és recurrent que les usuàries indiquin aquest aspecte, especialment en horari nocturn.

5. Indicadors metropolitans de mobilitat amb perspectiva de gènere i infografies

5.1. Indicadors metropolitans de mobilitat amb perspectiva de gènere

5.1.1. SELECCIÓ D'INDICADORS I CLASSIFICACIÓ

Per a efectuar una selecció d'indicadors, a banda d'incloure aquells que s'han pogut obtenir en l'apartat anterior corresponents als serveis de mobilitat i transport que gestiona l'AMB, s'han consultat diversos informes i fonts de dades disponibles, bona part dels quals s'elaboren periòdicament des de l'Institut Metròpoli per encàrrec de l'AMB.

En primer lloc, s'han revisat els **informes i trimestrals de mobilitat i de l'entorn socioeconòmic de l'AMB** que elabora l'Institut Metròpoli, els quals ja integren diversos paràmetres i indicadors creuats per sexe. També s'han seleccionat altres paràmetres i els indicadors sobre els quals s'ha cregut d'interès fer-ne una desagregació per sexe. En aquests casos s'ha optat, per una banda, per fer una explotació de les bases de dades disponibles (per exemple, de la base de dades sinistralitat viària que proveeix el SCT a l'AMB) i, d'altra banda, s'han fet algunes peticions a l'administració o organisme que s'encarrega de gestionar les dades.

Figura 1. Imatges de les portades dels informes de mobilitat i conjuntura de l'AMB



En segon lloc, s'han cercat altres indicadors d'interès recollits al **Sistema d'Indicadors Metropolitans de Barcelona (SIMBA)** que desenvolupa l'Institut Metròpoli. En aquest cas, aquesta font s'ha utilitzat eminentment per a identificar indicadors que recullin elements estructurals de desigualtats entre homes i dones i que en part permeten explicar els diferents comportaments en la mobilitat quotidiana entre dones i homes.

Figura 2. Sistema d'Indicadors Metropolitans de Barcelona (SIMBA)

The image shows a screenshot of the SIMBA website. At the top, there are logos for Institut Metròpoli and AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona). Below the logos, there is a navigation bar with links for 'Indicadors Metropolitans', 'Llista d'indicadors', and 'Contacte'. A 'Desplegar' button is visible on the right. The main content area lists 10 indicators: 1. DEMOGRAFIA, 2. COHESIO SOCIAL I URBANA, 3. CONVIVENCIA I SEGURETAT, 4. HABITATGE, 5. ECONOMIA, 6. MOBILITAT, 7. SOSTENIBILITAT URBANA, 8. ECOLOGIA I TERRITORI, 9. GOVERNANÇA, and 10. INDICADORS PER SEXE. Below this list, a detailed view of the '10. INDICADORS PER SEXE' section is shown, containing a hierarchical list of sub-indicators:

- 10.1. Demografia
 - 10.1.1. Població
 - 10.1.2. Llars i famílies
 - 10.1.3. Fecunditat i mortalitat
 - 10.1.4. Moviment migratori
- 10.2. Cohesio social i urbana
 - 10.2.1. Desigualtat social i risc de pobresa
 - 10.2.2. Àmbit laboral
 - 10.2.3. Formació
 - 10.2.4. Salut i autonomia personal
 - 10.2.5. Xarxa social i participació comunitària
 - 10.2.6. Protecció social
- 10.3. Convivència i seguretat
 - 10.3.1. Seguretat
- 10.4. Economia
 - 10.4.1. Mercat de treball
 - 10.4.2. Creació d'empreses
 - 10.4.3. Formació i qualificació
- 10.5. Mobilitat
 - 10.5.1. Mobilitat quotidiana
 - 10.5.2. Mobilitat en transport individual amb conductor
 - 10.5.3. Mobilitat en vehicle privat
- 10.6. Sostenibilitat urbana
 - 10.6.1. Xarxes de ciutats a Europa

En tercer lloc, s'han utilitzat altres fonts de dades, entre d'altres, les memòries anuals de TMB i l'Enquesta de victimització de l'àrea metropolitana (EVAMB).

5.1.2. INDICADORS METROPOLITANS

a) La situació de la dona a la metròpoli

Indicador	Descripció	Àmbit territorial	Unitat	Font	2021	2022
Percentatge de dones en el conjunt de la població	Població resident AMB de sexe femení	Població resident a l'AMB	%	Idescat a partir del Padró Municipal d'Habitants	51,7%	51,7%
Taxa d'atur (dones)	Relació que existeix entre la població desocupada i la població activa	Província de Barcelona	%	Enquesta de població activa de l'INE		10,3%
Taxa d'atur (homes)	Relació que existeix entre la població desocupada i la població activa	Província de Barcelona	%	Enquesta de població activa de l'INE		9,1%
Taxa d'activitat (dones)	Relació que existeix entre la població activa i la població de 16 i més anys.	Província de Barcelona	%	Enquesta de població activa de l'INE		57,3%
Taxa d'activitat (homes)	Relació que existeix entre la població activa i la població de 16 i més anys.	Província de Barcelona	%	Enquesta de població activa de l'INE		65,8%
Bretxa salarial	Diferència entre els salaris mitjans anuals dels homes i de les dones expressada en % dels salaris mitjans dels homes.	Població resident a l'AMB	%	IERMB a partir de Oficina Municipal de Dades, Ajuntament de Barcelona	18,7%	
Relació de masculinitat de la població de 65 anys i més	Relació entre la quantitat d'homes de 65 anys i més, i la quantitat de dones de 65 anys i més.	Població resident a l'AMB	Homes per cada 100 dones (+65 anys)	Idescat a partir del Padró Municipal d'Habitants	70,3%	
Taxa de risc de pobresa (dones)	Percentatge de població amb uns ingressos equivalents (rendes anuals de la llar per unitats de consum) inferiors al llindar de pobresa de l'àmbit territorial de referència. S'inclou el conjunt de la població.	Població resident a l'AMB	%	IERMB i Idescat: EMCV (16-17:21-22)		22,4%
Taxa de risc de pobresa (homes)	Percentatge de població amb uns ingressos equivalents (rendes anuals de la llar per unitats de consum) inferiors al llindar de pobresa de l'àmbit territorial de referència. S'inclou el conjunt de la població.	Població resident a l'AMB	%	IERMB i Idescat: EMCV (16-17:21-22)		19,8%
Cens de conductors	Relació que existeix entre les dones amb permís/licència de conduir respecte el total de persones amb permís o llicència de conduir	Població resident a l'AMB	%	Direcció General de Tràfic		41,92%
Població activa que fa teletreball (dones)	Relació entre la població que fa teletreball respecte la població activa ocupada. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	EMEF (ATM, Idescat i Institut Metròpoli)		11,06%
Població activa que fa teletreball (homes)	Relació entre la població que fa teletreball respecte la població activa ocupada. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	EMEF (ATM, Idescat i Institut Metròpoli)		9,79%

Dintre dels indicadors de context, hi ha molts altres temes d'interès i que no s'han inclòs a fi evitar un document excessivament extens i feixuc. Entre d'altres, els usos socials del temps segons sexe, la conciliació familiar, etc.

b) La mobilitat quotidiana en dia feiner

Indicador*	Descripció	Àmbit territorial	Unitat	2022
Immobilitat (dones)	Percentatge de població que no surt de casa en un dia laborable. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	8,73%
Immobilitat (homes)	Percentatge de població que no surt de casa en un dia laborable. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	6,78%
Desplaçaments per persona i dia (dones)	Mitjana de desplaçaments per persona realitzats en un dia laborable. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	despl./dia-persona	4,34
Desplaçaments per persona i dia (homes)	Mitjana de desplaçaments per persona realitzats en un dia laborable. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	despl./dia-persona	4,24
Desplaçaments segons motiu: feina (dones)	Percentatge de desplaçaments per motiu feina realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	22,65%
Desplaçaments segons motiu: estudis (dones)	Percentatge de desplaçaments per motiu estudis realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	4,42%
Desplaçaments segons motiu: mobilitat ineludible (dones)	Percentatge de desplaçaments per motiu ineludible realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	44,48%
Desplaçaments segons motiu: mobilitat opcional (dones)	Percentatge de desplaçaments per motiu opcional realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	28,46%
Desplaçaments segons motiu: feina (homes)	Percentatge de desplaçaments per motiu feina realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	28,25%
Desplaçaments segons motiu: estudis (homes)	Percentatge de desplaçaments per motiu estudis realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	4,51%
Desplaçaments segons motiu: mobilitat ineludible (homes)	Percentatge de desplaçaments per motiu ineludible realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	36,44%
Desplaçaments segons motiu: mobilitat opcional (homes)	Percentatge de desplaçaments per motiu opcional realitzats en dia laborable. Població de 16 i més anys. Inclou les tornades a casa	Població resident a l'AMB	%	30,80%
Desplaçaments segons mode de transport: mobilitat activa (dones)	Percentatge de desplaçaments en mobilitat activa. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	56,71%
Desplaçaments segons mode de transport: transport públic (dones)	Percentatge de desplaçaments en transport públic. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	24,38%
Desplaçaments segons mode de transport: vehicle privat (dones)	Percentatge de desplaçaments en vehicle privat. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	18,91%
Desplaçaments segons mode de transport: mobilitat activa (homes)	Percentatge de desplaçaments en mobilitat activa. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	51,85%
Desplaçaments segons mode de transport: transport públic (homes)	Percentatge de desplaçaments en transport públic. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	16,19%
Desplaçaments segons mode de transport: vehicle privat (homes)	Percentatge de desplaçaments en vehicle privat. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	31,96%
Bretxa per mitjans de transport (caminant)	Percentatge de desplaçaments realitzats caminant per les dones sobre el conjunt de desplaçaments caminant. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	56,03%
Bretxa per mitjans (bici)	Percentatge de desplaçaments realitzats en bicicleta per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en bicicleta. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	27,75%
Bretxa per mitjans (patinet)	Percentatge de desplaçaments realitzats en patinet per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en patinet. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	33,01%
Bretxa per mitjans (metro)	Percentatge de desplaçaments realitzats en metro per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en metro. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	59,97%
Bretxa per mitjans (ferroviari)	Percentatge de desplaçaments realitzats en modes ferroviaris per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en modes ferroviaris. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	55,74%
Bretxa per mitjans (bus)	Percentatge de desplaçaments realitzats en autobús per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en autobús. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	69,15%

Bretxa per mitjans (moto i ciclomotor)	Percentatge de desplaçaments realitzats en moto i ciclomotor per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en ciclomotor. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	27,79%
Bretxa per mitjans (cotxe conductora)	Percentatge de desplaçaments realitzats en cotxe conductora per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en cotxe conductor/a. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	37,78%
Bretxa per mitjans (acompanyant cotxe)	Percentatge de desplaçaments realitzats en cotxe acompanyant per les dones sobre el conjunt de desplaçaments en cotxe acompanyant. Població de 16 i més anys	Població resident a l'AMB	%	72,75%
Distància diària persona-dia (dones)	Distància ortodròmica mitjana diària recorreguda per persona. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	km	13,17
Distància diària persona-dia (homes)	Distància ortodròmica mitjana diària recorreguda per persona. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	km	18,86
Distància mitjana ortodròmica desplaçaments Dones	Distància ortodròmica mitjana per desplaçament. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	km	3,04
Distància mitjana ortodròmica desplaçaments Homes	Distància ortodròmica mitjana per desplaçament. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població de Barcelona de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	km	4,45
Temps diari de desplaçament per persona-dia (dones)	Temps mitjà diari recorregut per persona. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	Minuts declarats	88,83
Temps diari de desplaçament per persona-dia (homes)	Temps mitjà diari recorregut per persona. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	Minuts declarats	93,39
Durada mitjana dels desplaçaments (dones)	Temps mitjà per desplaçament. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	Minuts declarats	20,48
Durada mitjana dels desplaçaments (homes)	Temps mitjà per desplaçament. Desplaçaments realitzats en dia laborable per la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.	Població resident a l'AMB	Minuts declarats	22,05

*Nota: en tots els indicadors la font de dades es correspon amb l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2022 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli, 2022)

c) El transport públic i els serveis de mobilitat de l'AMB (persones usuàries)

Indicador	Descripció	Àmbit territorial	Unitat	Font	2022	2023
Usuàries del servei de bus de TMB	Percentatge de dones usuàries del servei de bus de TMB	Àmbit operació bus TMB	%	Memòria de sostenibilitat TMB	74,00%	
Usuàries del servei de metro de TMB	Percentatge de dones usuàries del servei de metro TMB	Àmbit operació metro TMB	%	Memòria de sostenibilitat TMB	63,00%	
Usuàries del servei de bus diürn de l'AMB	Percentatge de dones usuàries del servei de bus diürn de l'AMB (gestió directa)	Àmbit operació gestió indirecta Bus Metropolità	%	ISC AMB	63,71%	
Usuàries del servei de bus nocturn de l'AMB	Percentatge de dones usuàries del servei de bus nocturn de l'AMB (gestió directa)	Àmbit operació gestió indirecta Bus Metropolità	%	ISC AMB	50,01%	
Satisfacció del servei de bus diürn de l'AMB (dones)	Valoració global servei Bus AMB	Àmbit operació gestió indirecta Bus Metropolità	escala del 1 al 10	ISC AMB	8,23	
Satisfacció del servei de bus diürn de l'AMB (homes)	Valoració global servei Bus AMB	Àmbit operació gestió indirecta Bus Metropolità	escala del 1 al 10	ISC AMB	8,22	
Satisfacció del servei de bus nocturn de l'AMB (dones)	Valoració global servei Bus AMB	Àmbit operació gestió indirecta Bus Metropolità	escala del 1 al 10	ISC AMB	8,31	
Satisfacció del servei de bus nocturn de l'AMB (homes)	Valoració global servei Bus AMB	Àmbit operació gestió indirecta Bus Metropolità	escala del 1 al 10	ISC AMB	8,23	
Usuàries del servei de Bicibox	Percentatge de dones usuàries registrades al servei de Bicibox	Àmbit operació Bicibox	%	Institut Metròpoli a partir de AMB informació	34%	
Persones usuàries de l'app "AMB Residents" (dones)	Percentatge de dones usuàries de l'app "AMB Residents"	Àmbit operació "AMB Residents"	%	AMB, PMA Plataforma	12,97%	

Persones usuàries de l'app "AMB Residents" (homes)	Percentatge d'homes usuaris de l'app "AMB Residents"	Àmbit operació "AMB Residents"	%	metropolitana d'aparcament AMB, PMA Plataforma metropolitana d'aparcament	25,34%
Persones usuàries de l'app "AMB Residents" (desconegut)	Percentatge d'usuaris desconeguts de l'app "AMB Residents"	Àmbit operació "AMB Residents"	%	AMB, PMA Plataforma metropolitana d'aparcament	61,69%
Persones usuàries de l'app "Aparcament AMB" (dones)	Percentatge de dones usuàries de l'app "Aparcament AMB"	Àmbit operació "Aparcaments AMB"	%	AMB, PMA Plataforma metropolitana d'aparcament	14,17%
Persones usuàries de l'app "Aparcament AMB" (homes)	Percentatge d'homes usuaris de l'app "Aparcament AMB"	Àmbit operació "Aparcaments AMB"	%	AMB, PMA Plataforma metropolitana d'aparcament	21,32%
Persones usuàries de l'app "Aparcament AMB" (desconegut)	Percentatge d'usuaris desconeguts de l'app "Aparcament AMB"	Àmbit operació "Aparcaments AMB"	%	AMB, PMA Plataforma metropolitana d'aparcament	64,51%
Persones usuàries de l'app "AMB Vosaltres" (dones)	Percentatge de dones usuàries de l'app "AMB Vosaltres"	-	%	AMB	25,8%
Persones usuàries de l'app "AMB Vosaltres" (homes)	Percentatge d'homes usuaris de l'app "AMB Vosaltres"	-	%	AMB	24,8%
Persones usuàries de l'app "AMB Vosaltres" (homes)	Percentatge d'usuaris desconeguts de l'app "AMB Vosaltres"	-	%	AMB	49,1%
Usuàries de la xarxa Bicivía en bicicleta	Percentatge d'usuàries de la xarxa Bicivía en bicicleta	Àmbit Bicivía AMB	%	Aforaments manuals Bicivía AMB	18,0%
Usuàries de la xarxa Bicivía en patinet	Percentatge d'usuàries de la xarxa Bicivía en patinet	Àmbit Bicivía AMB	%	Aforaments manuals Bicivía AMB	31,0%
Persones beneficiàries de la T-verda (dones)	Percentatge de persones sol·licitants de la T-verda	Residents AMB	%	AMB Informació	45,3%
Persones beneficiàries de la T-verda (homes)	Percentatge de persones sol·licitants de la T-verda	Residents AMB	%	AMB Informació	51,7%
Persones beneficiàries de la T-verda (desconegut)	Percentatge de persones sol·licitants de la T-verda	Residents AMB	%	AMB Informació	3,1%
Persones beneficiàries. Passi Acompanyant (dones)	Percentatge de persones beneficiàries del Passi Acompanyant	Residents AMB	%	AMB Informació	54,9%
Persones beneficiàries. Passi Acompanyant (homes)	Percentatge de persones beneficiàries del Passi Acompanyant	Residents AMB	%	AMB Informació	43,6%
Persones beneficiàries. Passi Acompanyant (desconegut)	Percentatge de persones beneficiàries del Passi Acompanyant	Residents AMB	%	AMB Informació	1,5%
Persones beneficiàries T-Rosa gratuïta (dones)	Percentatge de persones beneficiàries de la T-Rosa gratuïta	Residents AMB	%	AMB Informació	56,9%
Persones beneficiàries T-Rosa gratuïta (homes)	Percentatge de persones beneficiàries de la T-Rosa gratuïta	Residents AMB	%	AMB Informació	42,7%
Persones beneficiàries T-Rosa gratuïta (desconegut)	Percentatge de persones beneficiàries de la T-Rosa gratuïta	Residents AMB	%	AMB Informació	0,4%
Persones beneficiàries T-Reduïda (dones)	Percentatge de persones beneficiàries de la T-Reduïda	Residents AMB	%	AMB Informació	58,8%
Persones beneficiàries T-Reduïda (homes)	Percentatge de persones beneficiàries de la T-Reduïda	Residents AMB	%	AMB Informació	40,4%
Persones beneficiàries T-Reduïda (desconegut)	Percentatge de persones beneficiàries de la T-Reduïda	Residents AMB	%	AMB Informació	0,8%

d) Les bretxes del sector del transport públic

Indicador	Descripció	Àmbit territorial	Unitat	Font	2021	2022	2023
Plantilla de dones de TMB	Percentatge de treballadores a TMB	Àmbit operació TMB	%	Memòria de sostenibilitat TMB		21,90%	
Conductores, operàries i especialistes TMB	Percentatge de dones conductores, operàries i especialistes a TMB	Àmbit operació TMB	%	Memòria de sostenibilitat TMB		20,08%	
Conductores taxistes	persones treballadores sector taxi AMB	Àmbit operació AMB Taxi	%			6,40%	6,50%

e) La sinistralitat viària i la victimització al transport públic

Indicador	Descripció	Àmbit territorial	Unitat	Font	2022	2023
Víctimes dones de sinistres de trànsit	Percentatge de víctimes dones de sinistres de trànsit	Àmbit AMB	%	Servei Català de Trànsit	39,3%	
Victimització de les dones al transport públic	Percentatge dones víctimes al transport públic (victimització contra la seguretat personal). Fets contra la seguretat personal en dones respecte total fets al transport públic, tota la població	Àmbit AMB	%	Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB)	66,3%	
Fets delictius de seguretat personal al transport públic col·lectiu , Dones	Fets al transport públic respecte el total de fets del mateix sexe	Àmbit AMB	%	Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB)	18,2%	
Fets delictius de seguretat personal al transport públic col·lectiu , Homes	Fets al transport públic respecte el total de fets del mateix sexe	Àmbit AMB	%	Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB)	30,2%	
Percepció d'inseguretat/perill al transport públic, Dones	Proporció de dones que relaten sentir inseguretat o perill quan es desplacen en transport públic	Àmbit AMB	%	Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB)	11,6%	11,0%
Percepció d'inseguretat/perill al transport públic, Homes	Proporció d'homes que relaten sentir inseguretat o perill quan es desplacen en transport públic	Àmbit AMB	%	Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB)	8,4%	9,2%

5.2. Infografies 2022

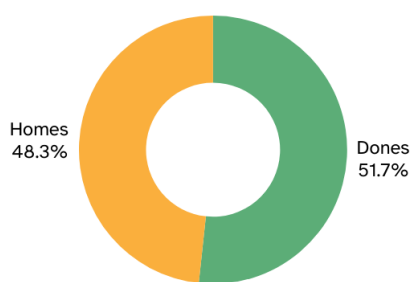
Una mirada de gènere en les polítiques de mobilitat de l'AMB



La situació de la dona a la metròpoli

Aprofundir en les dinàmiques de gènere a la metròpoli és essencial per entendre les disparitats que defineixen les experiències vitals de dones i homes. Aquest primer apartat examina diverses dimensions que revelen les bretxes de gènere que impregnen la nostra societat. A través d'aquesta primera anàlisi, busquem posar en relleu les tendències i identificar àrees clau on la igualtat de gènere pot ser fomentada i les desigualtats mitigades de forma estructural.

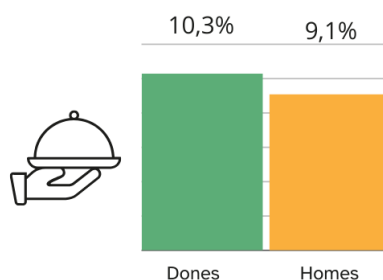
Distribució de la població segons sexe



Població resident a l'AMB

Font: Idescat a partir del Padró Municipal d'Habitants, 2022

Taxa d'atur

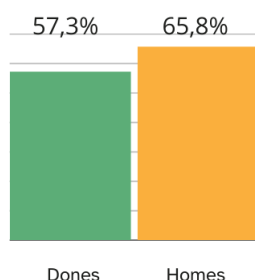


Taxa d'atur

Relació que existeix entre la població desocupada i la població activa. Província de Barcelona

Font: Enquesta de població activa de l'INE, 2022

Taxa d'activitat

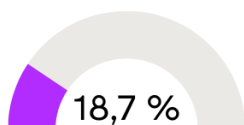


Taxa d'activitat

Relació que existeix entre la població activa i la població de 16 i més anys

Font: Enquesta de població activa de l'INE, 2022

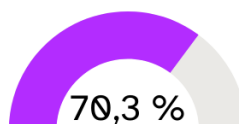
Bretxa salarial



Diferència entre els salaris mitjans anuals dels homes i de les dones expressada en % dels salaris mitjans dels homes.

Font
IERMB a partir de Oficina Municipal de Dades, Ajuntament de Barcelona, 2021

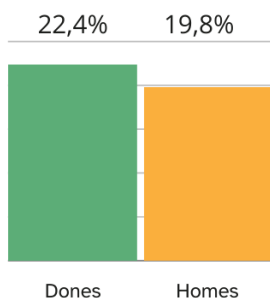
Relació de masculinitat de la població de més 65 anys



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

Font
Idescat a partir del Padró Municipal d'Habitants, 2021

Taxa de risc de pobresa

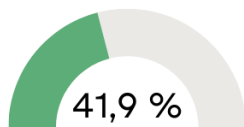


Taxa de risc de pobresa

Percentatge de població amb uns ingressos equivalents inferiors al llindar de pobresa de l'àmbit territorial de referència. S'inclou el conjunt de la població.

Font
IERMB i Idescat: EMCV (16-17:21-22)1

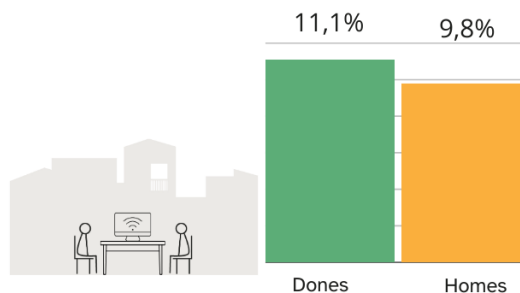
Permís/licència de conduir



Proporció de dones amb amb permís o llicència de conduir respecte el total de població amb permís o llicència de conduir

Font
Cens de conductors. Direcció General de Tràfic, 2022

Població activa que fa teletreball



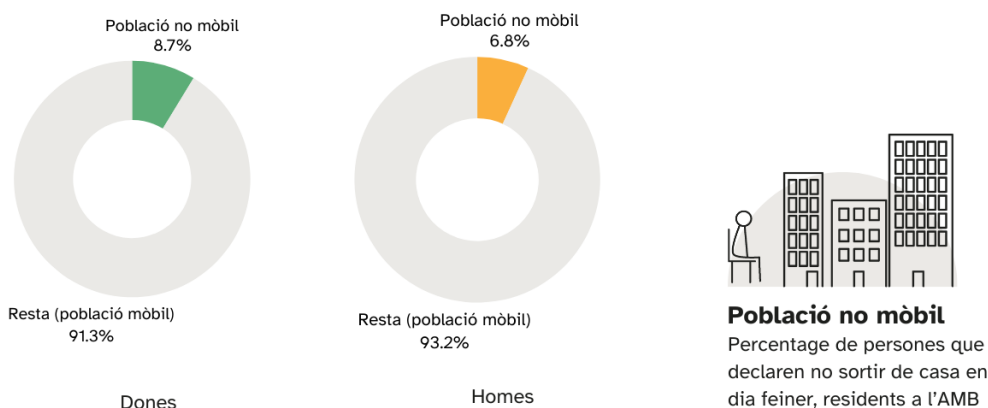
Percentatge de població activa ocupada que efectua teletreball en dia feiner

Font
EMEF (ATM, Idescat i Institut Metropolità), 2022

Mobilitat quotidiana

Els patrons de mobilitat quotidiana revelen matisos significatius que reflecteixen les diferències estructurals de gènere. Des de l'ús preferent de determinats mitjans de transport fins a variacions en els motius dels desplaçaments i fins i tot, diferències en les distàncies i les velocitats experimentades en la mobilitat quotidiana.

Problació no mòbil

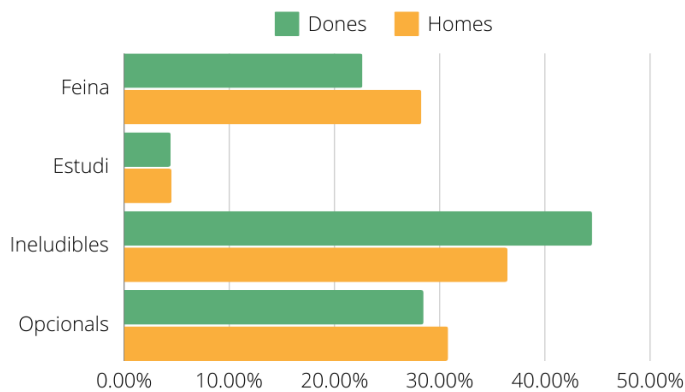


Desplaçaments diaris



Font
EMEF (ATM, Idescat i Institut Metropolità), 2022

Motius dels desplaçaments



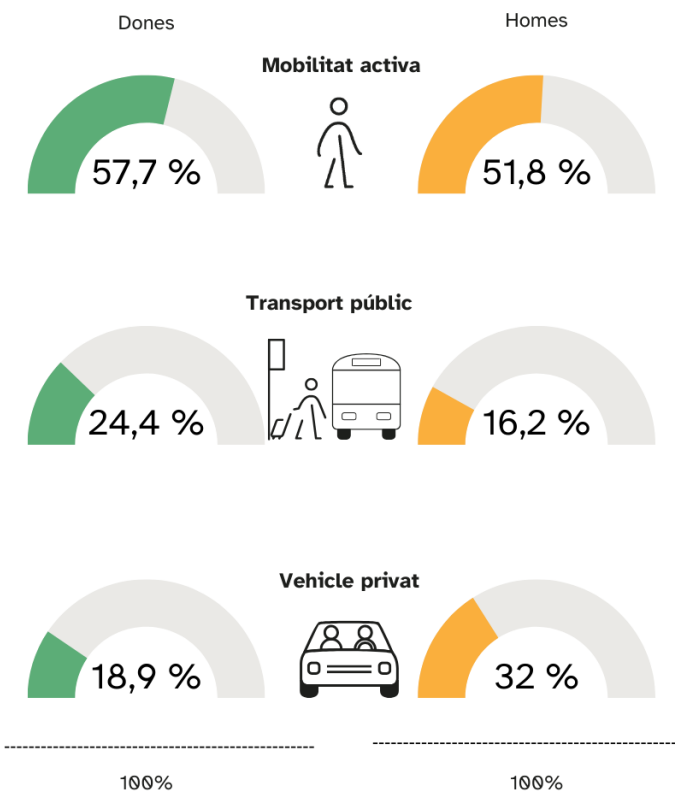
Motius dels desplaçaments

Distribució percentual dels desplaçaments per diferents motius i tornada a casa residents a l'AMB (% respecte al total de desplaçaments).

Ineludibles: compres quotidianes, metge/hospital, gestions personals, acompanyar/tenir cura persones i àpat no d'oci.

Opcionals: compres no quotidianes, visita amics/familiars, oci/esport i passeig.

Distribució modal dels desplaçaments

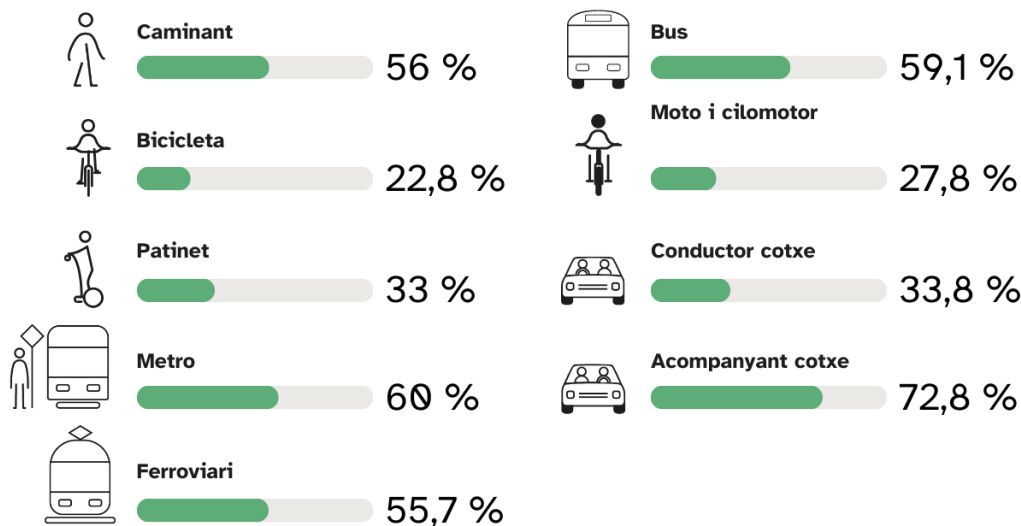


Distribució modal dels desplaçaments

Distribució percentual dels desplaçaments per l'ús del mitjà de transport, respecte el total desplaçaments de cada sexe

Font: EMEF (ATM, Idescat i Institut Metropolità), 2022

Proporció de dones usuàries per cada mitjà de transport



Proporció de dones per cada mitjà de transport

Percentatge de desplaçaments realitzats per dones en cada mitjà de transport



Distància diària dels desplaçaments



Distància diària

Distància ortodròmica diària per persona, residents a l'AMB.

Distància ortodròmica (great-circle distance): és el camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre.

Font
EMEF (ATM, Idescat i Institut Metropolità), 2022

Distància mitjana dels desplaçaments

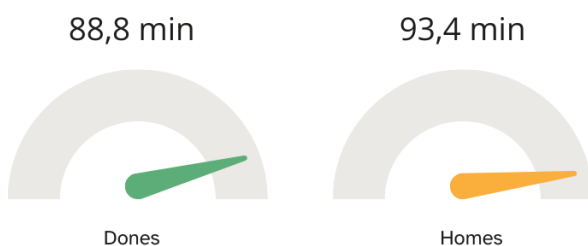


Distància mitjana

Distància mitjana ortodròmica per desplaçament, residents a l'AMB.

Distància ortodròmica (great-circle distance): és el camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre.

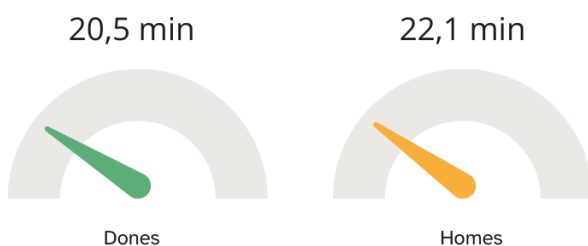
Temps diari dels desplaçaments



Temps diari

Temps diari per persona dedicat als desplaçaments, residents de l'AMB

Durada mitjana



Durada mitjana

Durada mitjana per desplaçament, residents a l'AMB

Font
EMEF (ATM, Idescat i Institut Metropolità), 2022



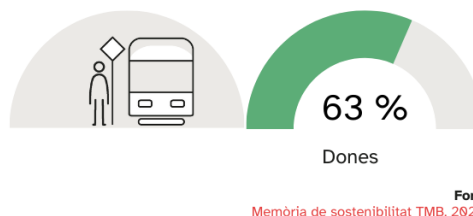
Les persones usuàries dels serveis de mobilitat de l'AMB

En aquest apartat, aprofundim en l'ús diferencial dels serveis de transport públic, destacant la notable presència femenina. Més enllà de l'ús de l'autobús i el metro, analitzem també la participació de gènere en serveis de mobilitat metropolitans com el Bicibox o l'app "AMB Residents" i d'altres plataformes. Aquesta anàlisi posa en relleu la importància de dissenyar les polítiques i serveis amb una mirada femenina que consideri les diverses necessitats i percepcions.

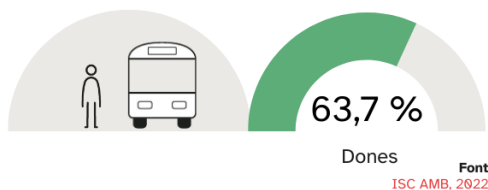
Usuàries del servei de bus TMB



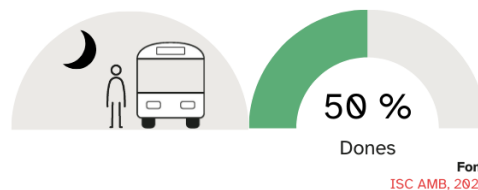
Usuàries del servei de metro de TMB



Usuàries del servei de bus metropolità diürn AMB



Usuàries del servei de bus metropolità nocturn AMB

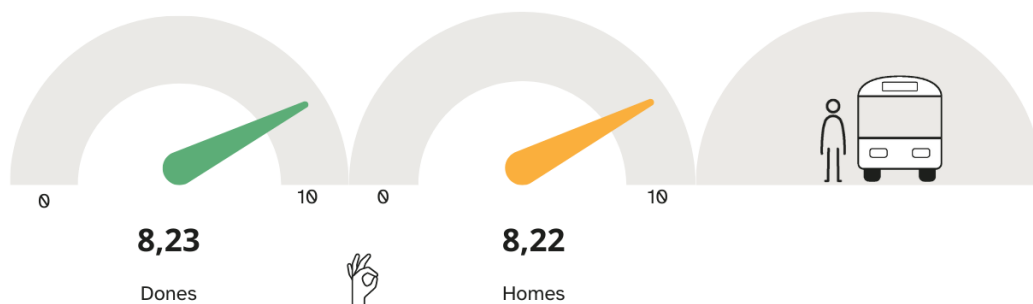


Proporció de dones per diversos serveis de bus

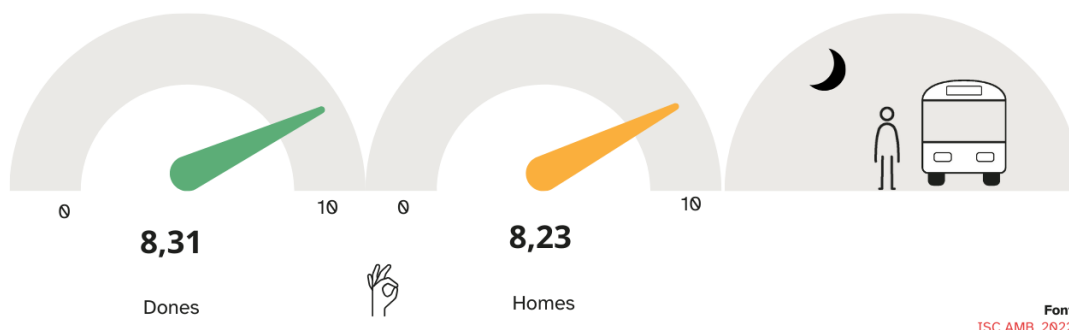
Percentatge de desplaçaments realitzats per dones



Satisfacció del servei de bus diürn de l'AMB

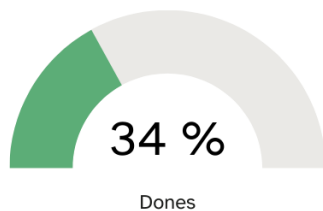


Satisfacció del servei de bus nocturn de l'AMB



Font
ISC AMB, 2022

Usuàries del servei Bicibox



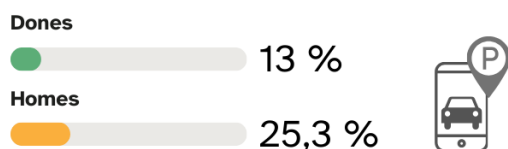
Usuàries del Bicibox

Percentatge de dones usuàries registrades al servei de Bicibox

Font
Institut Metropolità a partir de AMB informació, 2022

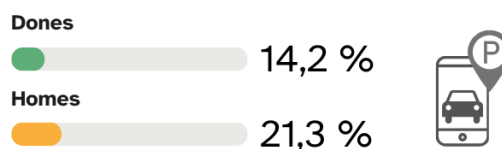
Les persones usuàries dels serveis de mobilitat de l'AMB

Persones usuàries de l'app "AMB Residents"



El 61,7% restant té usuari desconegut

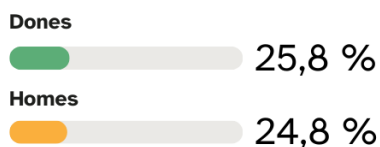
Persones usuàries de l'app "Aparcament AMB"



El 64,5% restant té usuari desconegut

Font
AMB, PMA Plataforma metropolitana d'aparcament, 2022

Persones usuàries de l'app "AMB Vosaltres"

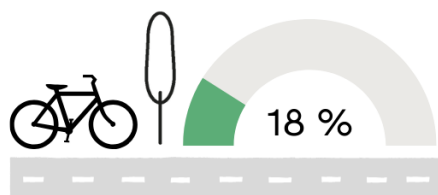


El 49,1% restant té usuari desconegut



Font
AMB

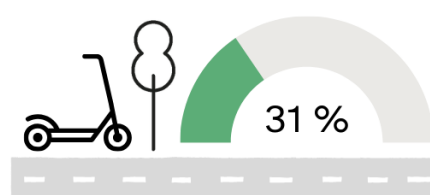
Usuàries de la xarxa Bicivía en bicicleta



Usuàries de la Bicivía

Percentatge d'usuàries dones de la xarxa Bicivía en bicicleta

Usuàries de la xarxa Bicivía en patinet



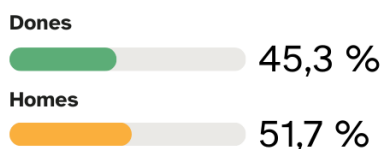
Usuàries de la Bicivía

Percentatge d'usuàries dones de la xarxa Bicivía en patinet

Font
Aforaments manuals Bicivía AMB, 2021

Les persones usuàries dels serveis de mobilitat de l'AMB

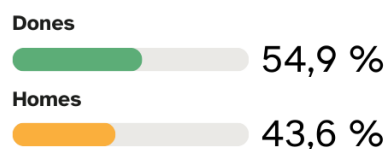
Persones beneficiàries de la T-verda



El 3,1% restant té usuari desconegut



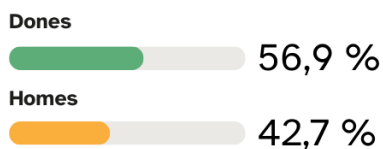
Persones beneficiàries passi acompanyant



L'1,5% restant té usuari desconegut



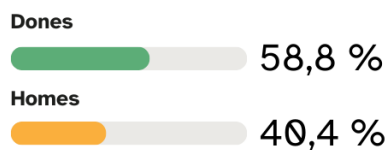
Persones beneficiàries de la T-Rosa gratuïta



El 0,4% restant té usuari desconegut



Persones beneficiàries de la T- Reduïda



El 0,8% restant té usuari desconegut



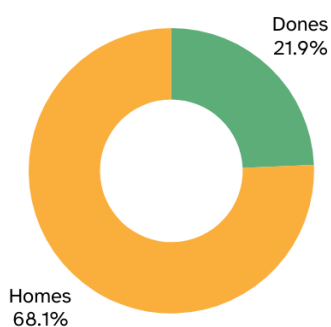
Font
AMB Informació, 2023



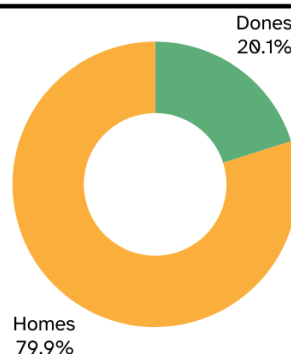
Les bretxes dels professionals del sector del transport públic

Es posa de manifest les diferències significatives entre les persones usuàries dels serveis de mobilitat i de les persones treballadores del sector del transport públic. Mentre que les dones són majoritàries entre les usuàries dels serveis de transport, la seva representació en rols professionals dins del mateix sector presenta xifres substancialment més baixes. Aquesta bretxa no només destaca la necessitat d'avançar cap a la igualtat de gènere en aquest àmbit, sinó que també subratlla la importància de fomentar oportunitats igualitàries i inclusives per a les dones professionals del sector.

Plantilla de dones de TMB



Conductores, operàries i especialistes TMB



Plantilla de dones de TMB

Percentatge de dones treballadores a TMB

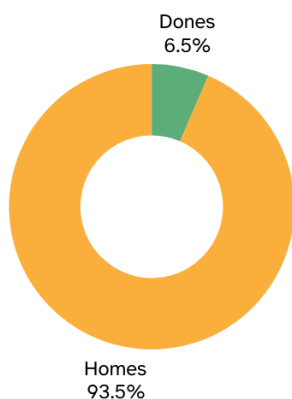
Font: Memòria de sostenibilitat TMB, 2022

Conductores, operàries i especialistes TMB

Percentatge de dones conductores, operàries i especialistes a TMB

Font: Memòria de sostenibilitat TMB, 2022

Conductores taxistes



Dones taxistes

Percentatge de dones conductores del sector taxi AMB

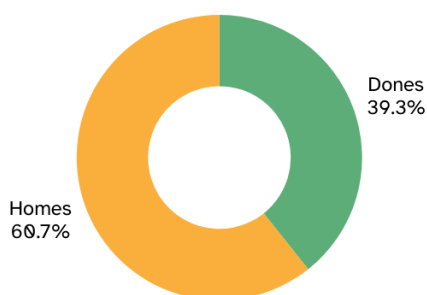
Font: IMET, 2023



La sinistralitat viària i la victimització al transport públic

A continuació, s'observa la complexitat de les experiències viscudes de les dones en el transport públic, des de la seguretat personal fins a la percepció subjectiva d'inseguretat. Aprofundir en aquestes qüestions no només contribueix a la comprensió de la seva seguretat, sinó que també suggereix la necessitat de mesures i intervencions per assegurar un viatge segur i lliure de violències per a tothom.

Víctimes dones de sinistres de trànsit

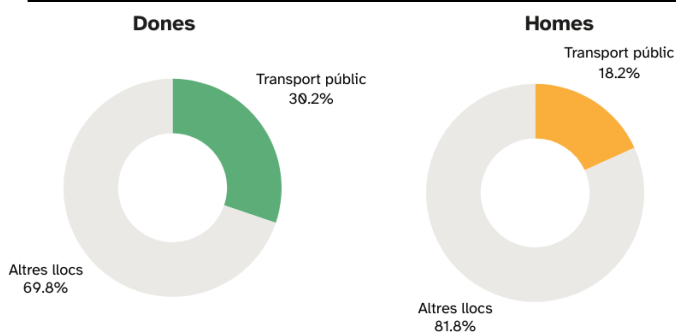


Percentatge de víctimes dones de sinistres de trànsit



Font: Servei Català de Trànsit, 2022

Fets delictius contra la seguretat personal al transport públic

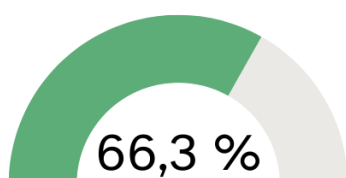


Fets delictius al transport públic

Proporció de fets contra la seguretat personal patits al transport públic

Font: Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB), 2022

Victimització de les dones al transport públic



Dones

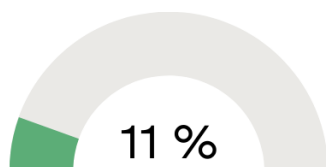
Victimització de les dones al transport Públic

Proporció de dones entre les víctimes al transport públic



Font
Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB), 2022

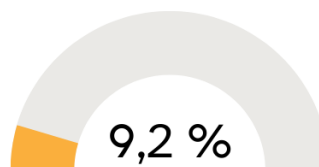
Percepció d'inseguretat/perill al transport públic



Dones

Percepció d'inseguretat al transport públic

Proporció de dones que relaten sentir inseguretat o perill quan es desplacen en transport públic



Homes

Percepció d'inseguretat al transport públic

Proporció d'homes que relaten sentir inseguretat o perill quan es desplacen en transport públic

Font
Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB), 2023



6. Valoració i futurs treballs a desenvolupar

Amb aquest estudi de caràcter certament introductori, hem centrat els esforços a avançar cap a la integració efectiva de la perspectiva de gènere en les fonts de dades quantitatives relacionades amb el sistema de mobilitat i transport metropolità. El propòsit fonamental d'aquesta investigació és desenvolupar un sistema de dades i indicadors que faciliti la comprensió i avaluació de com la mobilitat i el sector del transport poden contribuir o no a una mobilitat socialment justa i integradora. Els objectius específics que s'han establert són doblement fonamentals per a aquest propòsit.

En primer lloc, aspirem a integrar, en la mesura del possible, una dimensió de gènere en el sistema de dades relatiu als diversos serveis de transport i mobilitat. En aquest sentit, hem reflexionat sobre la importància de la perspectiva de gènere i la seva relació amb les dades, i hem revisat les fonts d'informació generades per l'AMB des d'aquesta perspectiva.

En segon lloc, la selecció d'un conjunt inicial d'indicadors ens serveixen com a base per conèixer i avaluar progressivament de quina manera la mobilitat i el sector del transport metropolità contribueixen a una mobilitat més justa i integradora des del punt de vista de gènere. Aquesta selecció d'indicadors proporcionarà una base sòlida per a futures avaluacions i guiarà les accions destinades a millorar la igualtat de gènere en el context de la mobilitat urbana. Per tal de visualitzar-ho, s'han creat un conjunt d'infografies que pretén visibilitzar aquestes desigualtats.

En aquest context, el repte final és disposar d'eines que permetin mesurar de manera efectiva com els diferents serveis de transport i mobilitat gestionats per l'Àrea de Mobilitat, Transport, Sostenibilitat de l'AMB, responen als principis d'equitat de gènere. Així com, especialment detectar quines millores es poden incloure en aquest procés de recollida elaboració de dades per tal que incloguin de la forma més extensa possible aquesta perspectiva de gènere i interseccional.

Concretament, amb aquest propòsit les principals accions que es poden implementar pròximament són:

- a)** Sistematitzar les explotacions de les bases de dades que s'han iniciat en aquest treball i fer el seguiment de manera periòdica.
- b)** Revisió d'altres registres no revisats en aquest treball. Entre d'altres, les apps de serveis de transport a la demanda que gestiona l'AMB i el Registre metropolità de la Zona de Baixes Emissions (exempcions segons diverses categories de vehicles i autoritzacions diàries).
- c)** Actualitzar anualment les infografies per tal d'observar l'evolució temporal d'alguns indicadors, així com, incloure nous indicadors en cas d'haver-ne pogut obtenir de nous.
- d)** Inclusió d'alguns indicadors generats en altres informes de seguiment i monitoriatge de la mobilitat i els transport metropolità com ara:

- a. Dades bàsiques de mobilitat de l'AMB
- b. Informes anuals i trimestrals de mobilitat i conjuntura de l'AMB
- c. AMB en Xifres
- d. Dades de Mobilitat i Transport web AMB

7. Referències

AMB, Col·lectiu Punt 6 i Institut Metròpoli (2022). *El bus és nostre. Una mirada sobre el viatge d'usuàries dels serveis d'autobús urbà de l'AMB: seguretat, confort i pertinença*

López-Riba, J. M., Sobrino Garcés, C., & Murrià Sangenis, M. (2023). Anàlisi de la convivència als barris metropolitans en clau d'igualtat: ECAMB, equality data i reptes de futur. En *Recerca urbana per transformar. Anuari Metropolità de Barcelona 2022* (p. 87-108). Institut Metròpoli, Àrea Metropolitana de Barcelona. https://www.institutmetropoli.cat/wp-content/uploads/2023/11/ANUARI_IERMB_2023_web.pdf

Luxán Serrano, M., & de la Fuente Vázquez, M. (2022). *Introduint la perspectiva de gènere interseccional a les estadístiques. Guia teoricopràctica* (Col·lecció Eines). Institut Català de les Dones & Publicacions de la Universitat Rovira i Virgili. <http://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/466203/institut-catala-dones-publica-guia-introduir-perspectiva-genero-interseccional-estadistiques>

United Nations. (2016). *Integrating a gender perspective into statistics*. Department of Economic and Social Affairs, United Nations. <https://unstats.un.org/unsd/demographic-social/Standards-and-Methods/files/Handbooks/gender/Integrating-a-Gender-Perspective-into-Statistics-E.pdf>