



variables

Desigualtats de gènere en la mobilitat: l'impacte de ser dona en els desplaçaments quotidians

vista prèvia >

El sistema de mobilitat que té qualsevol país no és pas neutre en termes de gènere. El que l'Estat espanyol ha dissenyat per a Catalunya no n'és pas una excepció. Es tracta d'un model pensat per a homes que es desplacen en vehicle privat de casa a la feina, i tota la mobilitat que surt d'aquests paràmetres es col·loca en un segon pla o és ignorada. Cal un replantejament general per a una mobilitat més feminista, la qual passa —entre d'altres coses— per potenciar el transport públic.



Jose Rodríguez

Exdiputat al Parlament, físic i sociòleg, expert en dades i mobilitat

@trinitro

En la literatura acadèmica s'ha establert que les dones realitzen una mobilitat més complexa i diversa que els homes,¹ amb desplaçaments més centrats en motius associats amb la cura de persones i amb tasques associades al treball domèstic, com poden ser les compres habituals.² Durant les darreres dècades, nombrosos estudis qualitius que han tractat sobre el comportament dels viatges³ mostren el gènere com un factor influent en el perquè dels desplaçaments.⁴ Els resultats dels estudis més quantitatius mostren que el gènere, en combinació amb altres variables sociodemogràfiques, influeix en els motius de desplaçament que realitzen les persones.⁵ A més, s'hi descriu la mobilitat

femenina com a seqüencial⁶ per molts més motius que la masculina i amb desplaçaments de més curta durada.⁷ Ara bé, no totes les dones tenen els mateixos patrons de mobilitat, que depenen de factors com l'edat, la percepció de seguretat o els motius pels quals es desplacen.⁸

En aquest article durem a terme una anàlisi exploratòria i un disseny de models simplificats que expliquin aquesta mobilitat segregada per gènere segons el motiu i el temps de desplaçament; utilitzarem les darreres dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF) que tenim disponibles —les del 2022. Cerquem perfilar aquesta mobilitat segregada i per gènere i quines són les dones que la realitzen.

L'EMEF 2022 recull més de 10.000 entrevistes a persones més grans

de setze anys residents a la demarcació de Barcelona amb una distribució proporcional a la població per gènere, edat i comarca de residència.

Aquesta enquesta descriu els desplaçaments en un dia feiner tipus, i recull més de 40.000 desplaçaments declarats per les persones entrevistades. Inclou també una descripció detallada de cadascun dels desplaçaments que els entrevistats realitzen, i també els motius d'aquests desplaçaments.

Aquesta eina demoscòpica ens dona la foto sociodemogràfica de la mobilitat més important que tenim al nostre país i que no podem obtenir per altres fonts, com poden ser les validacions de títols de transport, els aforaments de les vies de circulació o les ocupacions del transport públic.

L'EMEF té només un problema com a eina per a descriure la mobilitat: no es fa cap estudi de com es mouen els infants i adolescents menors de setze anys, ja que no es pregunta pels seus desplaçaments si no és que van acompanyats per un adult.

1 MIRALLES-GUASCH, «Dones, mobilitat, temps i ciutats».

2 MACEDO (et al.), «Differences in the spatial landscape of urban mobility: Gender and socioeconomic perspectives».

3 CASANOVA (et al.), *Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista, una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*.

4 LOUKAITOU-SIDERIS, «A gendered view of mobility and transport: next steps and future directions».

5 MONTERO (et al.), «Applying data analytics to analyze activity sequences for an assessment of fragmentation in daily travel patterns: A case study in the metropolitan region of Barcelona».

6 La mobilitat més seqüencial que fan les dones es caracteritza per encadenar diversos desplaçaments en un mateix trajecte —*trip chaining*—, sovint combinant en un mateix desplaçament varies etapes en què es sobreposen motius diversos com la feina, la compra o l'acompanyament d'infants.

7 ESCALANTE (et al.), *Movilidad cotidiana con perspectiva de género*.

8 HARUMAIN (et al.), «Assessing elements of walkability in women's mobility».

En els motius de desplaçament relacionats amb cures de persones hi ha clarament un biaix que indica que les dones els realitzen més que els homes

Els desplaçaments associats amb tasques de cura i de la llar estan associats a les dones, però altres variables sociodemogràfiques també hi influeixen

L'EMEF recull fins divuit motius de desplaçaments, però seleccionem els vuit que més ens permeten comprovar aquesta mobilitat segregada, en blocs: els relacionats amb cures—cures de persones, motius de salut i acompanyament d'infants—, amb tasques de la llar —compres habituals—, amb activitats laborals —anar a la feina i gestions de feina— i de vida personal —oci i gestions personals.

Entre els motius de desplaçaments descartats, destaquem «tornar a casa», que no ens dona informació segregada —gairebé el 100% de tots els homes i de totes les dones declaren realitzar desplaçaments per aquest motiu o no realitzen cap desplaçament. La resta de motius es descarten pel baix nombre de respostes, o perquè la seva natura no creiem que ens porti informació rellevant per a la mobilitat segregada per gènere.

Realitzem una primera anàlisi exploratòria que ens permet trobar el percentatge d'homes i dones que realitzen cada un dels vuit motius de desplaçament, tal com apareix al gràfic 1.

Una primera observació mostra que, en els motius de desplaçament relacionats amb cures de persones —com ara els d'acompanyament d'infants i adolescents, acompanyaments mèdics o la realització de compres habituals—, hi ha clarament un biaix que indica que les dones els realitzen més que els homes.

Ara bé, aquesta situació es capgirarà cap a la igualtat de probabilitat entre homes i dones quan s'efectuen desplaçaments per a gestions personals. En canvi, els homes tenen una probabilitat més alta que realitzin desplaçaments per motius d'oci, per anar a la feina o per fer desplaçaments de gestió de feina.

Aquesta variació de probabilitat es pot veure a la taula 1. Les dones tenen una probabilitat del 280% més alta que els homes de realitzar desplaçaments per a cures

a persones —vol dir que per cada desplaçament que realitzen els homes per aquest motiu, les dones en realitzen 3,8—, un 52% més alt per motius sanitaris, un 50% més alt per acompanyar a infants o adolescents i un 47% per realitzar compres habituals. Aquesta primera anàlisi de les dades de l'EMEF confirma que les dones tenen una probabilitat més gran de realitzar una mobilitat associada a les tasques de cures i de la llar.

Mentrestant, tant els desplaçaments per motiu de gestions personals —una probabilitat del 17% més alta—, d'oci —un 17% més baixa— i per anar a la feina —un 20% més baixa— no té un factor diferencial gaire significatiu. L'únic motiu en què els homes tenen més probabilitat de fer desplaçaments de forma clara és per fer gestions de feina.

Si la nostra anàlisi es limités a fer una observació pura i dura de les diferències entre desplaçaments segons el gènere, aquesta part de l'article es quedaria aquí, però per poder perfilar quines són les dones que realment realitzen

Les dones tenen una probabilitat del 280% més alta que els homes de realitzar desplaçaments per cures a persones

Gràfic 1

Percentatge d'homes i dones que realitzen un desplaçament en dia feiner per diverses tasques



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF).

Hi ha més homes que treballen que no pas dones; això fa que en els desplaçaments a la feina estiguin sobre-representats els homes

aquesta mobilitat diferenciada cal una mica d'anàlisi estadística. Per posar un exemple, hi ha més homes que treballen que no pas dones, això fa que en els desplaçaments a la feina estiguin sobre-representats els homes, independentment que totes les dones que treballen tinguin un

comportament semblant als homes que treballen.

Un primer pas és avaluar el nivell de significança estadística de cada model simple, que relaciona únicament el gènere amb els vuit tipus de desplaçaments. Aquesta significança

també està recollida a la taula 1. Avaluem aquesta significança estadística mitjançant el valor Pseudo-R² de cada model.⁹ Tots els models en

⁹ La variable «realitza un viatge per X motiu», és una variable binària —realitza desplaçaments per aquest motiu o no en realitza. Quan avaluem la qualitat d'un model predictiu sobre variables binàries,

Taula 1

Variació de probabilitat de dones respecte a homes de realitzar un tipus de desplaçament i la seva significança estadística

Tipus de desplaçament	Variació de probabilitat per ser dona	Pseudo-R ²	És significatiu el gènere per descriure aquest tipus de desplaçament?
Desplaçament per a fer cures de persones	280%	0,02700	Sí, però calen més variables sociodemogràfiques
Desplaçament per motius sanitaris	52%	0,00600	Sí, però no serà la principal variable
Acompanyament a menors de 16 anys	50%	0,00600	Sí, però no serà la principal variable
Desplaçament per a compres habituals	47%	0,00700	Sí, però no serà la principal variable
Desplaçaments per a fer gestions personals	17%	0,00001	No és significatiu
Desplaçaments amb motiu d'oci	-17%	0,00100	No és significatiu
Desplaçaments a la feina (in itinere)	-20%	0,00200	No és significatiu
Desplaçaments per a gestions de feina (in mission)	-51%	0,01300	Sí, però calen més variables sociodemogràfiques

Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF.

S'intueix que afegint altres variables als models, a més del gènere, podríem trobar una descripció significativa

una de les mesures que utilitzem és el Pseudo-R²; aquesta mesura ens indica com de bé s'ajusta a les dades el model. Veure: HEMMERT (et al.), «Log-likelihood-based Pseudo-R² in Logistic Regression: Deriving Sample-sensitive Benchmarks». En els nostres casos, un Pseudo-R² de 0,20 o superior indica un model amb una bona capacitat predictiva. Un 0,10 significa que el model explica el 10% de la variabilitat dels resultats observats. Un Pseudo-R² de

què únicament introduïm el gènere com a variable predictiva tenen una Pseudo-R² molt baixa i són molt poc significatius. Algunes Pseudo-R²

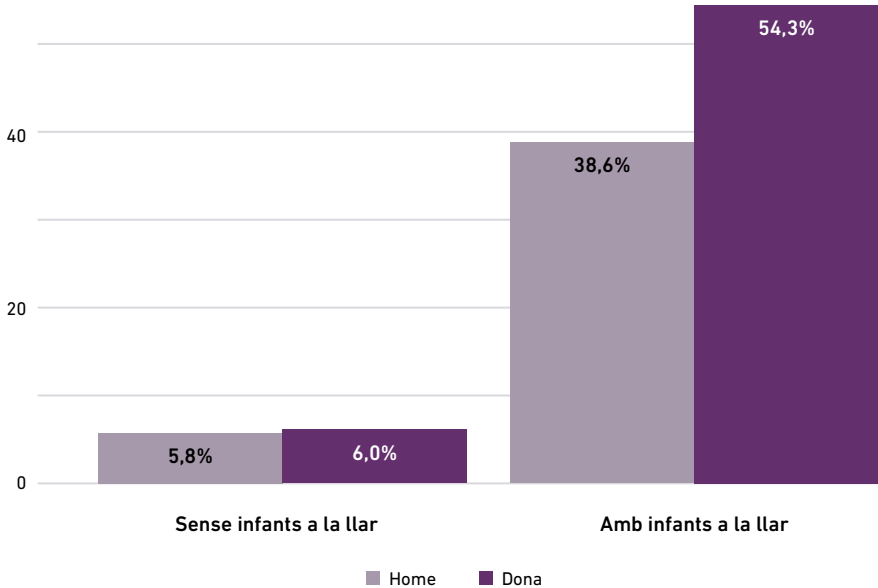
0,10 ens diu que el model té una capacitat limitada però significativa per explicar les dades.

són tan baixes que ja ens permet descartar alguns motius de desplaçament: fer gestions personals, desplaçar-se per motiu d'oci o anar a la feina, els podem ignorar ja que el gènere té tan poca significança que no cal aprofundir-hi.

Però, per a la resta de motius, sí que s'intueix que afegint altres variables als models, a més del gènere, podríem trobar una descripció significativa. Haurem d'aïllar quines altres variables sociodemogràfiques ens ajuden a perfilar quines dones són les que realment realitzen aquesta mobilitat segregada.¹⁰

Gràfic 2

Probabilitat de realitzar un desplaçament en un dia laborable qualsevol per acompanyar un infant o un adolescent, segons el gènere i la presència d'infants o adolescents a la llar



El pes dels desplaçaments per acompanyar infants recau principalment en les dones

Comencem per perfilar la mobilitat segregada per gènere en l'acompanyament a infants. Aquest desplaçament el realitzen el 20% de les persones enquestades i és el quart motiu de desplaçament més realitzat. La variable que hem trobat que ens dona un

Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF

10 HARUMAIN (et al.), «Assessing elements of walkability in women's mobility».

No és lògic que entre els adults que conviuen amb infants, siguin les dones qui més realitzin desplaçaments per acompanyar-los: el 54% de dones, respecte al 39% dels homes

millor model predictiu,¹¹ juntament amb la variable gènere, és que hi hagi un infant o un adolescent a la llar. Els resultats els resumim al gràfic 2.

Observant aquest gràfic, veiem que el fet que hi hagi o no un infant a la llar és significatiu: només un 6%

11 El nostre model té una Pseudo-R² de McFadden de 0,24, quan aquest estadístic és superior a 0,20 la significança del model es pot considerar molt alta. Comparant el model predictiu amb les dades reals, dona un encert del 79,8%.

dels homes i de les dones que viuen en llars sense infants realitzen desplaçaments per acompanyar a infants. Pot semblar lògic: els adults que conviuen amb infants són els qui fan aquests desplaçaments per acompanyar-los. El que no és lògic és que, entre els adults que conviuen amb infants, siguin les dones qui més realitzin aquest tipus de desplaçaments: el 54% de dones, respecte del 39% dels homes. Existeix una mobilitat segregada

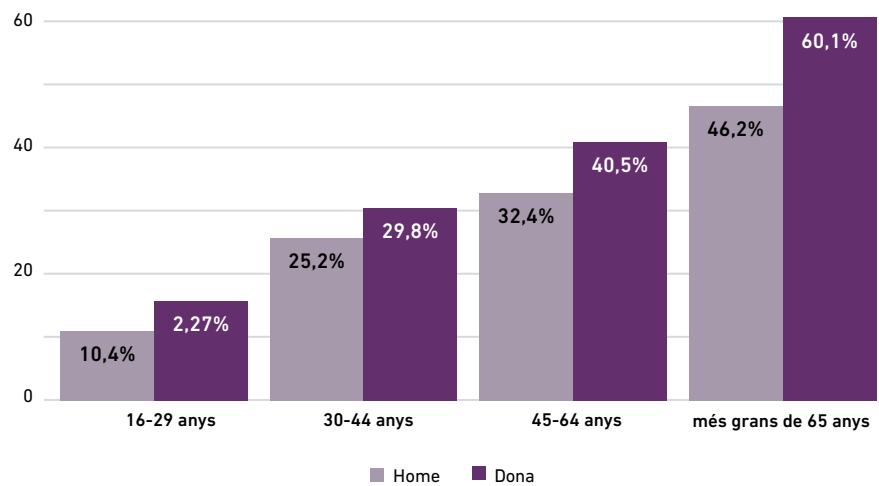
de gènere, i això es reflecteix que la mobilitat relacionada amb les cures dels infants encara no està repartida igualment entre dones i homes.

Les persones d'edat més avançada i les dones són qui més realitzen desplaçaments per a fer compres habituals

El 35% de les persones enquestades a l'EMEF 2022 respon que realitza desplaçaments per a fer compres habituals, el tercer motiu de desplaçament més realitzat. El millor model que hem pogut crear combinant dues variables,¹² ha sigut incloure el grup d'edat al qual pertanyen les persones enquestades. Aquest creuament entre edat i gènere es resumeix al gràfic 3.

El gràfic evidencia clarament l'edat com un factor explicatiu. Les persones de grups d'edat més avançada realitzen més desplaçaments de compres habituals que les persones

Gràfic 3
Probabilitat de realitzar un desplaçament en un dia laborable qualsevol per a fer compres habituals, segons el gènere i l'edat



Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF.

12 La Pseudo-R² del model està molt a prop de 0,10 la qual cosa indica que està a prop de la forquilla entre 0,10 i 0,20 de bastant acceptable i, si contrastem el nostre model amb les dades reals, té una capacitat d'encert del 65%.

Les dones assumeixen més pes dels desplaçaments associats amb tasques de la llar

de grups d'edats més joves. Al mateix temps, dins de cada grup d'edat, les dones realitzen més desplaçaments per compres habituals que els homes.

El nostre estudi estadístic ens indica que fer desplaçaments amb motiu de compres habituals té a veure amb l'edat de les persones, que pot reflectir un estil de consum generacional, però també que aquestes tasques recauen més en les dones que en els homes en tots els grups d'edat. Aquestes conclusions ratifiquen el que hem trobat a estudis qualitius, que indiquen que les dones assumeixen més pes dels desplaçaments associats amb tasques de la llar.¹³

Les dones de més edat són les qui realitzen els desplaçaments per cures a persones

Només el 0,5% de les persones enquestades a l'EMEF 2022 responen que realitzen desplaçaments per a

cures de persones. Això no reflecteix totes les tasques de cures a persones adultes, ja que no inclou les cures realitzades a la pròpia llar, que òbviament no requereixen desplaçaments. El millor model¹⁴ que hem pogut elabo-

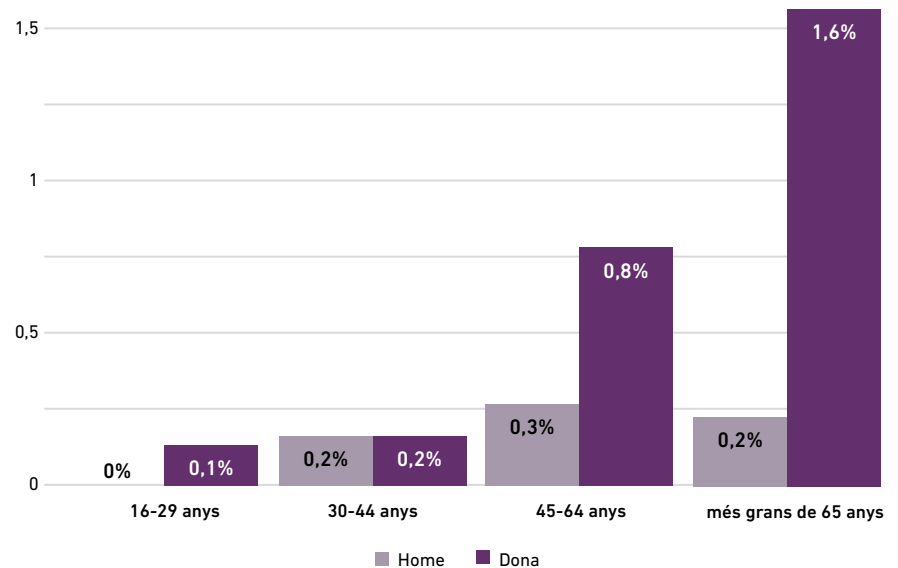
rar amb les variables disponibles ha sigut combinar l'edat amb el gènere. El gràfic 4 resumeix la relació d'aquestes dues variables amb realitzar desplaçament per motiu de cures.

14 La Pseudo-R² del model és de 0,108, dins de la forquilla entre 0,10 i 0,20, que indicaria que és un

model bastant acceptable, contrastant les prediccions del model vers les dades reals de l'EMEF s'arriba a una taxa d'encerts del 71,2%.

Gràfic 4

Probabilitat de realitzar un desplaçament en un dia laborable qualsevol per a fer tasques de cures a persones adultes segons el gènere i l'edat



13 CASANOVA (et al.), *Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista, una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*; ESCALANTE (et al.), *Movilidad cotidiana con perspectiva de género*.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF.

Les dones realitzen desplaçaments de més curta durada que els dels homes

Són les dones a partir de 45 anys qui concentren el gruix de desplaçaments per fer cures de persones, especialment les més grans de 65. Tant els homes de qualsevol edat com les dones més joves no realitzen aquest tipus de mobilitat. Tot i així, en ser tan baix el nombre de casos de persones que realitzen aquest tipus de desplaçaments, hem

d'agafar aquestes conclusions amb certa prudència.

Les dones fan desplaçaments de més curta durada que els homes, però el temps depèn especialment del motiu pel que es desplacen

Una altra conclusió que és present als estudis qualitatius, i que volem con-

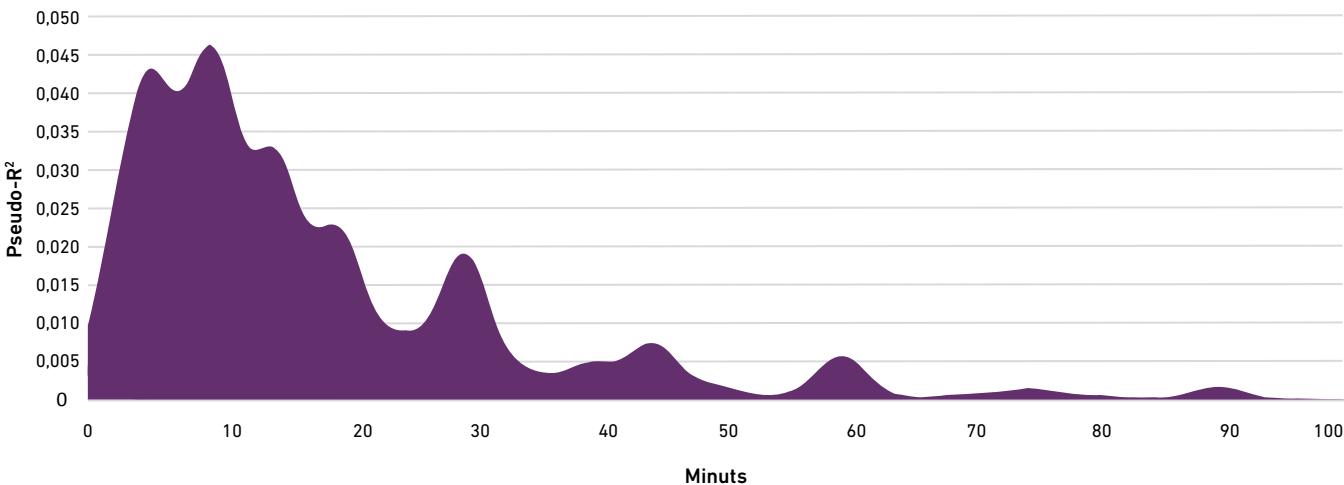
trastar amb l'anàlisi de les dades,¹⁵ és que les dones realitzen desplaçaments de més curta durada que els dels homes.¹⁶ El gràfic 5 i 6 mostra la distribu-

15 CASANOVA (et al.), *Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista, una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*; ESCALANTE (et al.), *Movilidad cotidiana con perspectiva de género*.

16 ESCALANTE (et al.), *Movilidad cotidiana con perspectiva de género*.

Gràfic 5

Densitat de la distribució del temps de cada desplaçament realitzat per dones (en minuts)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF.

Els dos motius més realitzats i associats amb cures i tasques de la llar —acompanyar infants i compres habituals— tenen temps de desplaçament mitjans baixos

ció dels desplaçaments en minuts que realitzen homes i dones.

Veiem que la distribució de temps de desplaçament de les dones i dels homes és bastant semblant, tot i que la mitjana de cada desplaçament que realitzen els homes és lleugerament superior —18,4 minuts— al que realitzen les dones —17,1 minuts—;

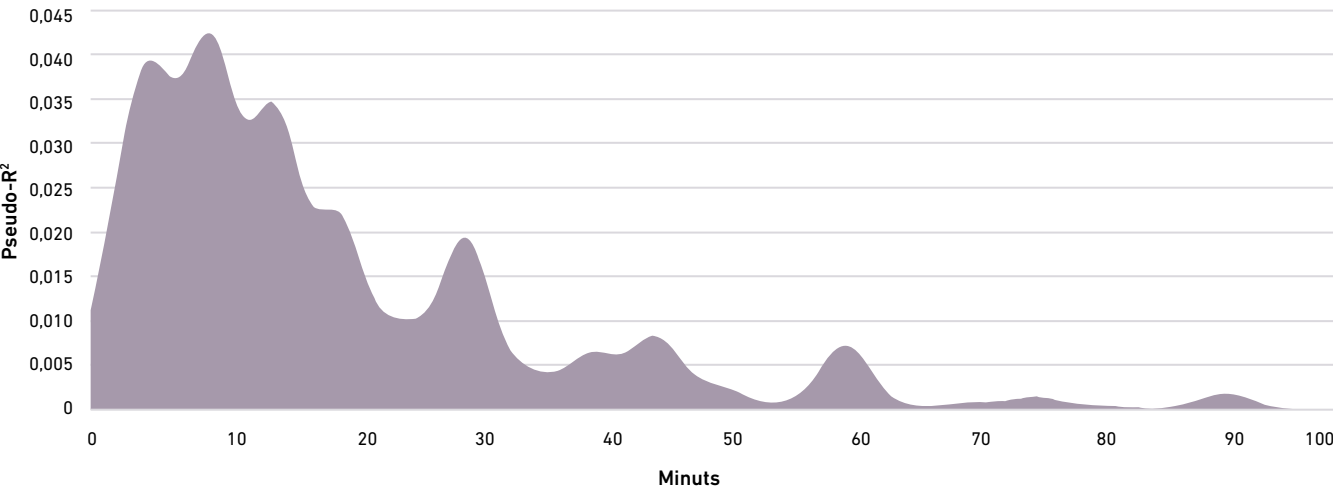
aquesta diferència pot semblar poc significativa, però si hi introduïm el motiu de desplaçament, ja hi trobem una variabilitat explicada més gran, tal com mostral gràfic 7.

Els dos motius més realitzats i associats amb cures i tasques de la llar —acompanyar infants i compres habituals— tenen temps de des-

plaçament mitjans baixos. A més, són motius que hem demostrat que realitzen més un cert tipus de dones —dones que conviu amb infants i dones dels grups d’edat més gran— que els homes.

Concloem que, tot i que pot semblar que l’associació entre ser dona i temps de desplaçament més curt

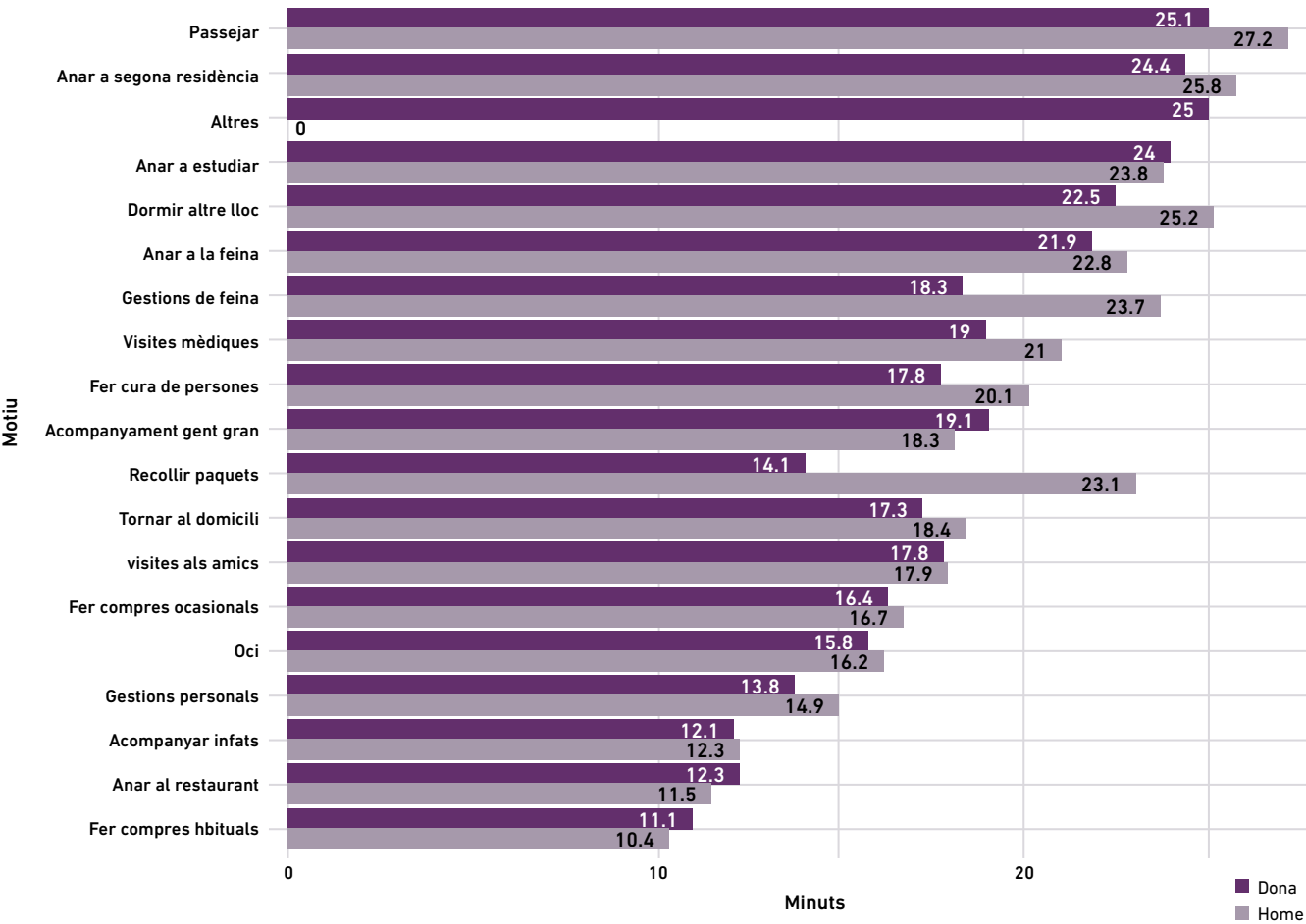
Gràfic 6
Densitat de la distribució del temps de cada desplaçament realitzat per homes (en minuts)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF.

Les dones utilitzen més el transport públic i la mobilitat activa que els homes

Gràfic 7
Temps mitjà de desplaçament per cada motiu i gènere (en minuts)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMEF.

Els homes utilitzen el transport privat motoritzat en un 41% dels desplaçaments, mentre que les dones l'utilitzen en un 28%

és dèbil, aquesta associació es fa més evident quan es considera que els desplaçaments relacionats amb tasques de cures i de la llar tenen un temps de desplaçament més baix.

Les dones, i en especial les de territoris amb millor xarxa de transport públic, són les qui menys utilitzen l'automòbil o les motocicletes

Un altre component que té un element diferencial és el repartiment modal, o en quin tipus de vehicle es realitzen aquests desplaçaments. Les dones utilitzen més el transport públic i la mobilitat activa que els homes,¹⁷ que forma part d'aquesta mobilitat més seqüencial¹⁸ i de desplaçaments més curts que fan les dones.¹⁹

Segons l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner del 2022, els homes utilitzen

el transport privat motoritzat en un 41% dels desplaçaments, mentre que les dones l'utilitzen en un 28%. Aquest factor diferencial s'ha detectat al llarg dels diversos estudis²⁰ i enquestes de tot tipus realitzades en els darrers 20 anys.²¹

Però, si intentem modelitzar l'ús del vehicle a motor privat només amb el gènere, la significança estadística és molt petita,²² i és evident que requereix altres variables. En aquest cas, el millor model²³ és el que combina tres variables: el territori metropolità on viu, la situació d'activitat laboral, a més del gènere. Al gràfic 8 es pot veure una representació de les probabilitats d'utilitzar el transport motoritzat associades a aquestes variables.

Viure a la ciutat de Barcelona o a la primera corona de l'àrea metropoli-

tana és un factor que permet predir un baix nivell d'ús del transport privat a motor, especialment en el cas de les dones. Ser estudiant és un altre factor que també redueix l'ús del vehicle privat a motor, amb una relació lleugerament inferior per a les dones. Viure a fora de la primera corona és un factor que incrementa clarament l'ús del vehicle privat. Els homes jubilats de fora de la primera corona són usuaris intensius del vehicle privat, però no tant les dones jubilades, i és el grup d'activitat en què més diferència de gènere trobem. I clarament tenir feina incrementa molt la probabilitat de ser usuari habitual de vehicle privat fora de la primera corona, tant per a homes com per a dones. També trobem poca diferència entre l'ús del vehicle motoritzat entre homes i dones en situació d'atur fora de la primera corona.

On el factor gènere és més marcat és entre les dones urbanes —que viuen a la ciutat de Barcelona o a la seva primera corona— i entre els homes urbans, i entre les dones jubilades i els homes jubilats. Per un costat, segons les dades de la gràfic 8, la disponibilitat d'opcions de

17 HARUMAIN (et al.), «Assessing elements of walkability in women's mobility»,

18 COL-LECTIU PUNT 6, *Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS*.

19 CASANOVA (et al.), *Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista, una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*.

20 MIRALLES-GUASCH, «Dones, mobilitat, temps i ciutats».

21 MONTERO (et al.), «Analysing gender equality in Barcelona through (spatiotemporal) segmentation».

22 Un model simple de grau d'ús del vehicle privat referenciat al gènere té una Pseudo-R² de 0,021. Una xifra que indica que el model no és acceptable i que requereix més variables.

23 Aquest model té una Pseudo-R² de 0,191. Un model molt acceptable.

Ser estudiant és un altre factor que també redueix l'ús del vehicle privat a motor, amb una relació lleugerament inferior per a les dones

mobilitat sostenible fa que les dones l'utilitzin de forma més intensiva que els homes, i, per l'altre, les dones jubilades sistemàticament utilitzen molt més modes sostenibles que els homes.

Es ratifica la premissa original, però no per a totes les dones. Aquesta mobilitat amb més pes de modes sostenibles respecte dels homes la realitzen les dones urbanes amb accés a bon transport públic i les dones jubilades. La hipòtesi és real, però hi ha dones, com per exemple les dones que treballen i que viuen fora de la primera corona, en què aquesta diferència no és tan marcada.

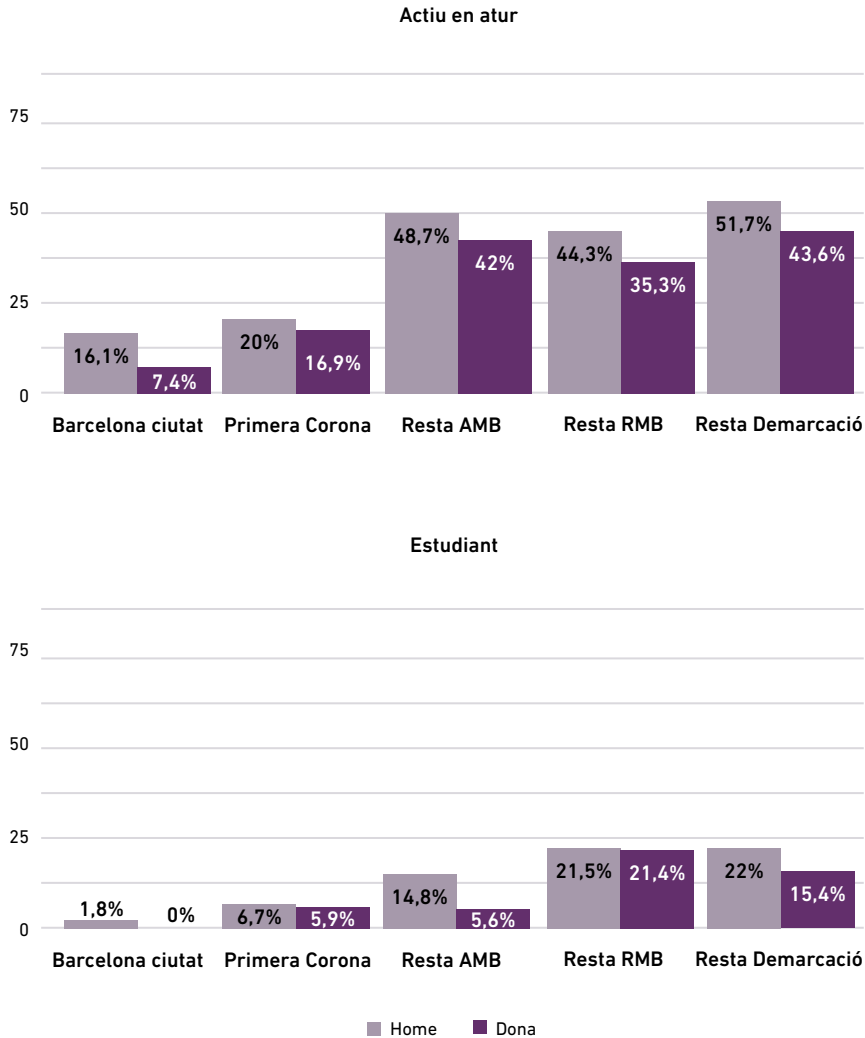
Conclusions: Els patrons de mobilitat encara reflecteixen els rols tradicionals de gènere

El gènere per si sol no ens dona una associació estadísticament rellevant amb els patrons de mobilitat, però quan es combina amb altres variables sociodemogràfiques com l'edat o tenir o no infants a la llar, aquesta relació adquireix un valor significatiu estadísticament parlant.

Gràfic 8 Probabilitat de ser usuari habitual de vehicle privat motoritzat en els desplaçaments per gènere, territori i activitat laboral



Encara queda molt recorregut per a arribar a una societat més equitativa en el repartiment de tasques de cura i de la llar, i això queda reflectit en els patrons de mobilitat



Existeix una mobilitat segregada per gènere: les dones que conviuen amb infants tenen més desplaçaments relacionats amb atendre aquests infants, les dones realitzen més desplaçaments que els homes del seu mateix grup d'edat per a realitzar compres habituals. També són les dones de més de 45 anys les que fan el gruix de desplaçaments associats a fer cures de persones. Per altra banda, també es perfila que aquestes són les dones amb els desplaçaments de més curta durada i seqüencials, en poder estimar el temps mitjà de cada tipus de desplaçament. És també entre les dones urbanes i les dones jubilades en què es donen més diferències d'ús de modes sostenibles de mobilitat respecte dels homes.

La mobilitat reflecteix una realitat: les dones amb infants a càrrec i les dones menys joves, més grans de 30 anys, realitzen una doble jornada laboral. Durant aquesta jornada realitzen una mobilitat molt semblant a la dels homes per anar a la feina i fer gestions personals i alhora realitzen més desplaçaments associats a tasques de la llar i cura de persones que els homes. A més, aquests des-

Tenim com a societat un gran repte: aconseguir un repartiment més equitatiu de les tasques de cura i de la llar

plaçaments són de més curta durada i amb més variabilitat de motius, fet que demostra que realitzen més aquesta mobilitat seqüencial i menys de «casa a la feina».

En definitiva, això evidencia que encara queda molt recorregut per arribar a una societat més equitativa en el repartiment de les tasques de cura i de la llar. Aquesta desigualtat de gènere es penalitza doblement en la mobilitat. Per un costat, les dones realitzen més desplaçaments associats a aquestes tasques. Per l'altre, la mobilitat ha sigut pensada per homes en la mobilitat de «casa a la feina», en vehicle privat a motor, pensada per a desplaçaments d'origen i destí de més llarga distància i menys seqüencial que la realitzada per les dones.

Tenim com a societat un gran repte: aconseguir un repartiment més equitatiu de les tasques de cura i de la llar i, al mateix temps, repensar la mobilitat per a deixar de penalitzar les dones en els seus desplaçaments diaris.

Cal repensar la mobilitat de manera que deixi de ser tan centrada en la

mobilitat masculina clàssica —de la feina a la llar i de la llar a la feina, feta en vehicle privat— que en especial perjudica les dones amb infants, les dones més grans i les dones que viuen fora de la primera corona metropolitana sense una bona xarxa de transport públic.

Millorar l'accés al transport públic, en especial fora de la primera corona metropolitana de Barcelona, i facilitar la mobilitat activa —millorant la seguretat, el confort i continuïtat de voreres i carrils bici i pacificant el trànsit— són polítiques de mobilitat que ens allunyen de la visió androcèntrica, i tindrà un efecte positiu entre les dones. Una visió feminista i republicana de la mobilitat ha de sortir del model clàssic centrat en un únic tipus d'usuari: home, que té una feina i que es desplaça en vehicle privat. Si no, seguirem exclouint i dificultant la mobilitat de moltes dones; i, a la llarga, de tothom. ■

■ Bibliografia

CASANOVA, Roser (et al.). *Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista, una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*. València: Càtedra d'habitatge i dret de la Ciutat, Universitat de València, 2023.

COL·LECTIU PUNT 6. *Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS*. Barcelona: Autoritat de Transport Metropolità de Barcelona, 2023.

ESCALANTE, Sara (et al.). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género*. Buenos Aires: CAF – Banco de desarrollo de América Latina, 2023

HARUMAIN, Yas (et al.). «Assessing elements of walkability in women's mobility». A *JSAEM*, vol. 1, núm. 3, pàg. 208–215, 2021.

HEMMERT, Giselmair (et al.). «Log-likelihood-based Pseudo-R² in Logistic Regression: Deriving Sample-sensitive Benchmarks». A *Sociological Methods & Research*, vol. 47, núm. 3, pàg. 507–531, 2018.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. «A gendered view of mobility and transport: next steps and future directions». A *Town Planning Review*, vol. 87, núm. 5, 2016.

MACEDO, Mariana (et al.). «Differences in the spatial landscape of urban mobility: Gender and socioeconomic perspectives». A *PLoS ONE*, vol. 17, núm. 3, 2022.

MIRALLES-GUASCH, Carme. «Dones, mobilitat, temps i ciutats». A *Quaderns de l'Institut*, núm. 14: Institut Català de les Dones, Generalitat de Catalunya, 2010.

MONTERO, Lidia (et al.). «Applying data analytics to analyze activity sequences for an assessment of fragmentation in daily travel patterns: A case study in the metropolitan region of Barcelona». A *Sustainability*, vol. 15, 2023.

MONTERO, Lidia (et al.). «Analysing gender equality in Barcelona through (spatiotemporal) segmentation». A *SSRN Electronic Journal*, 2022.