

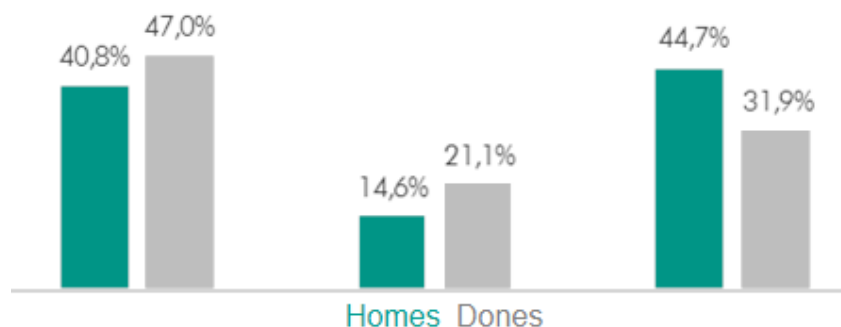
## II congrés “El transport públic és cosa de dones?” “Per què li diuen “vulnerabilitat” quan es tracta de desigualtat?”

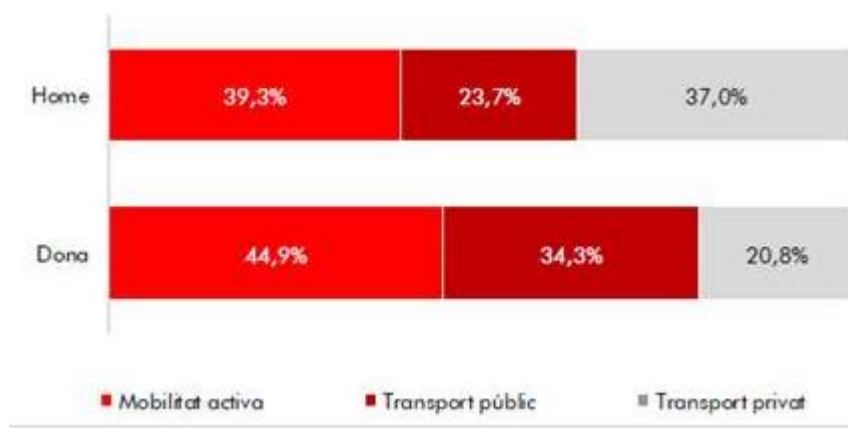
- Èxit de convocatòria, amb gairebé una centena d'assistents al II Congrés “El transport públic és cosa de dones” co-organitzat per la PTP.
- El II congrés serveix d'altaveu a sectors invisibilitats, la mirada de gènere i el tractament de les desigualtats genera un gran interès entre els assistents.

El passat dimecres dia 11 de març de 2020, es va celebrar el segon congrés “El transport públic és cosa de dones?”, organitzat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, Col·lectiu Punt 6, l'AMB i l'IERMB. A més de l'AMB i de l'IERMB, el congrés s'ha desenvolupat amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona i Rodalies de Catalunya de Renfe. La jornada es va celebrar al Pati Manning del Carrer Montalegre de Barcelona.

En aquesta segona trobada hem volgut visibilitzar les desigualtats que el sistema de mobilitat i el model de ciutat pot generar entre la ciutadania i, particularment entre les dones i altres col·lectius que no encaixen en el model de referència que es pretén majoritari, de masculinitat hegemònica (home de mitjana edat, blanc, amb capacitat econòmica, física i sensorial i sense càrregues de cura). És a dir, hem volgut tornar a posar en el debat elements que sovint es tracten de manera superficial i reivindicar com la feminització de la mobilitat pot ser el camí per assolir patrons de mobilitat més sostenibles, saludables i contribuir en la urgent transició ecològica. Carme Miralles, de fet, a la ponència inaugural, ens va parlar de la necessitat de posar la dona al centre de les polítiques de mobilitat. Com a usuàries habituals del transport públic i de la mobilitat activa, ens posicionem com a referent per a promoure patrons més saludables de mobilitat i contribuir en la sostenibilitat global.

**Desplaçaments segons de mode transport i sexe. Residents a l'STI (gràfic verd) i residents a Barcelona (gràfic vermell)**

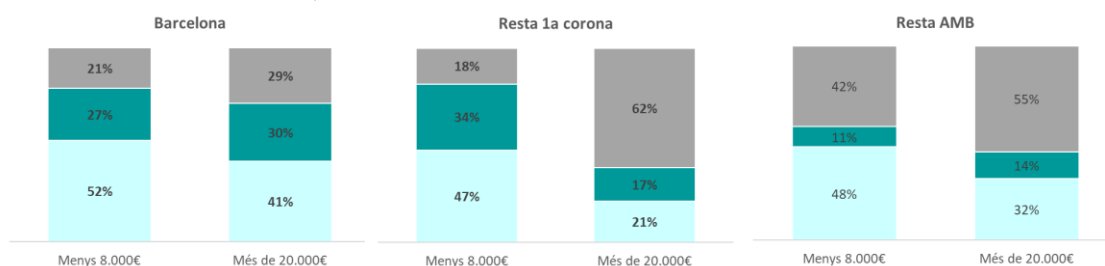




Font: EMEF 2018

No obstant això, el primer bloc del congrés va voler constatar com molt sovint, els patrons sostenibles també amaguen desigualtats en les relacions de gènere i, també, desigualtats de caire econòmic. La població amb rendes més baixes, solen utilitzar més intensament els modes actius i el transport públic. De fet, se sap que actualment el 21,3% dels ciutadans de la metròpoli de Barcelona viu en risc de pobresa, que s'explica en bona part per la persistència de la precarietat laboral i per les dificultats d'accés a l'habitatge. Per aquests col·lectius, l'ús potencial que poden fer de la ciutat i del territori es veuen retallats per les desigualtats socials que pateixen. Addicionalment, quan l'accessibilitat en transport públic és baixa, l'entorn urbà no s'adapta a les necessitats dels desplaçaments a peu o l'assequibilitat del transport públic és insuficient, aquestes situacions es poden veure agreujades. En aquest context, el gran repte que tenim és, doncs, poder reduir desigualtats socioeconòmiques i de gènere, sense que això impliqui incrementar l'ús del vehicle privat, ja que sabem que les classes més benestants solen tenir patrons de mobilitat més orientats cap al vehicle privat.

### Desplaçaments segons mode de transport i renda mitjana per persona (de l'àmbit de residència). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona



Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2018 i INE 2016

El darrer bloc de la jornada va permetre constatar de primera mà aquestes situacions de desigualtat i que es veuen amplificades en dones racialitzades que treballen fent feines domèstiques o en treballs nocturns. Membres del sindicat de dones de la llar Sindihogar/Sindillar i ADIS Senegaleses van explicar situacions molt greus de discriminació

racial durant els seus trajectes en transport públic i que van ser molt colpidors per a totes les assistents.



El congrés va voler donar veu també a dones amb discapacitat física o sensorial. Aquestes van relatar com tenir una discapacitat, ser dona i tenir càrregues de cura d'infants, implica que la quotidianitat i els desplaçaments es vegin molt limitats. Ni el transport públic ni els carrers estan adaptats a les necessitats per a tenir autonomia suficient. Aquestes situacions, a més a més, es veuen amplificades fora de Barcelona, on l'oferta, l'accessibilitat i l'adaptació a la diversitat humana del transport públic, és molt inferior. La desigualtat territorial fou doncs, també molt present en el debat, comportant que aquestes dones se sentin "presoneres" de les ciutats o vil·les on viuen. En aquesta taula també es va donar veu a la plataforma "Camins escolars de Vilanova i la Geltrú. Ciutat Educadora". La mobilitat ha de ser educadora i una ciutat adaptada als nens és una ciutat molt més humana i adaptada a la diversitat de la ciutadania.



El congrés també va posar el focus a les violències contra les dones en el transport públic, explicat a partir d'exemples de projectes de cooperació internacional liderats per l'AMB a les ciutats de Maputo (Mozambic) i a San Salvador (El Salvador). Pel que fa a Maputo, en un dels corredors de transport públic, el 60% de les dones afirma haver viscut situacions de violència, una dada realment alarmant. La majoria de dones no fan denúncies de manera que és necessari fer molta pedagogia entre les dones. El projecte en aquest sentit, està tractant d'aconseguir millorar la informació i fomentant aspectes essencials com la conscienciació, la prevenció i la denúncia.

Una cosa similar passa a l'àrea metropolitana de San Salvador (projecte fet en col·laboració amb PTP i el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports), on el model urbà i el sistema de transport públic és generador de moltes desigualtats socials. El 72% de les dones, les quals són molt dependents del transport públic, declaren haver sofert violència al transport públic. Per a reduir aquestes situacions en el transport públic i, a l'espai públic, s'estan duent a terme mesures com el nou sistema de transport tipus BRT (SITRAMSS), les RAPS (*Redes ambientales peatonales seguras*), el *Botón del Pánico*, la *Línea Rosa* (flota de taxistes on les conductores són dones), entre d'altres. En aquesta mateixa taula, es van exposar les experiències dels operadors de transport públic (FGC i Tugsal) en relació amb les polítiques de prevenció de les violències contra les dones en el transport públic.

El balanç del congrés va ser molt positiu. El 100% de les panelistes van ser dones expertes, activistes, usuàries. L'acte va comptar amb l'assistència de prop d'un centenar de persones. El 80% de les inscripcions fou de dones, un fet rellevant en un acte relacionat amb el transport públic i la mobilitat.