



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
REGIDORIA DE BENESTAR SOCIAL I INTEGRACIÓ
SECCIÓ DE DONES I IGUALTAT

La movilidad urbana de mujeres y hombres en la Ciudad de Valencia

septiembre 2014

Secció de Dones i Igualtat. Concejalía Bienestar Social e Integración
AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

<u>ÍNDICE</u>	Pag.
1. INTRODUCCIÓN	3
2. FUENTES, ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA	6
3. DIFERENCIAS EN LA MOVILIDAD SEGÚN SEXO, EDAD Y ACTIVIDAD	
3.1 MODOS DE DESPLAZAMIENTO	7
3.2 MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO	13
3.3 DURACIÓN DE LOS VIAJES	16
3.4 MOVILIDAD PEATONAL	17
3.5 MOVILIDAD EN BICICLETA	19
3.6 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	22
3.7 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO	28
4. CONCLUSIONES	30
5. PROPUESTAS	31
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	38
7. ANEXOS: TABLAS DATOS ABSOLUTOS Y PORCENTAJES	40

ELABORACIÓN

Ángela Mena Ponce: Técnica D.U.T.S Secció Dones i Igualtat (Licenciada en sociología)

Marta Soler Gastón: Prácticas de sociología de la Universidad de Valencia

REGISTRO IBSN 978-84-606-5641-8

1. INTRODUCCIÓN

La realización de este estudio se encuadra en las medidas que recoge el **Plan Municipal para la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres (Plan MIO)**. Dicho plan es un conjunto de actuaciones dirigidas a intensificar los esfuerzos para introducir el principio de igualdad de género en todas las políticas de la Administración local en sus diversos niveles, así como un instrumento y un marco de acción positiva en varias áreas de actuación municipal para la consecución de la igualdad de género en la ciudad.

El plan recoge el área de **Espacio Urbano y Medio Ambiente** con el objetivo de conseguir una organización de la ciudad que favorezca una mayor calidad de vida para las mujeres y hombres según sus diferentes condiciones y necesidades mejorando la convivencia, funcionalidad, accesibilidad y seguridad. Concretamente se plantea el objetivo de promover la adecuación y organización del transporte urbano a las necesidades de las mujeres con las siguientes acciones:

- *Adecuar el transporte público de la EMT (especialmente las rutas periféricas y horarios más amplios) para facilitar la movilidad de las mujeres que son las que mayoritariamente lo utilizan.*
- *Seguir adecuando los autobuses del transporte público municipal para acomodarlo más a las necesidades de las mujeres, facilitando y fomentando la interconexión del transporte con el área metropolitana (paradas próximas, proximidad horaria).*
- *Conocer las sugerencias que la ciudadanía plantea a la EMT, desagregadas por sexos y tener en cuenta las respectivas necesidades y modalidades de utilización de los transportes de las mujeres y los hombres.*

Ante la iniciativa en 2012 de la Concejalía de Circulación, Transportes e Infraestructuras del Transporte Público de realizar un profundo análisis de la movilidad de la ciudad y del Área Metropolitana como paso previo y necesario para abordar la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, la Sección de Mujeres e Igualdad (Concejalía de Bienestar Social e Integración) ve la oportunidad para hacer propuestas en base a un estudio de la movilidad con perspectiva de género.

Antes de entrar en materia se hace necesaria una introducción de por qué es conveniente una perspectiva de género o también denominado perspectiva inclusiva para abordar un estudio de la movilidad en la ciudad.

La movilidad en la ciudad resulta ser un aspecto fundamental de la vida de las personas, necesaria diariamente para llevar a cabo las actividades tanto productivas, como reproductivas¹ (hacer la compra, ir al centro de salud, acompañar a hijas e hijos al colegio...). Dicha movilidad es determinante puesto que conlleva una serie de gastos (de dinero, de tiempo...) e influye en una gran diversidad de fenómenos sociales (estilos de vida, reparto de tareas, distribución de los espacios, seguridad ciudadana, etc.). Esto hace que las políticas urbanísticas, y en concreto, de transportes y movilidad, afecten directamente a la calidad de vida de la población.

Sin embargo, la movilidad de las personas no es uniforme. Como veremos a lo largo del informe, se dan tendencias diferenciadas entre mujeres y hombres, así como diferencias según otras variables. Es decir, la movilidad de la población está estrechamente ligada a su caracterización sociodemográfica, económica o cultural, de manera que los cambios que se dan en ella como consecuencia del nuevo modelo territorial disperso y de los nuevos estilos de vida afectan de forma diferente a los distintos grupos de población, diferenciando sus modos de desplazamiento (diferencias según la edad, la actividad, el nivel de estudios, número de hijos e hijas, discapacidad, grupos étnicos...).

Hay diversidad de investigaciones que evidencian cómo la configuración urbana es especialmente negativa para las mujeres, en cuanto que sus características alteran de forma significativa el uso de los espacios y el empleo de sus tiempos debido a que la vida cotidiana de las mujeres se encuentra más cargada de actividad. Por ello, *“la movilidad espacial ha afectado a las pautas de movilidad de hombres y mujeres, provocando que las personas tengan que realizar un enorme gasto de tiempo, dinero, energía, además de otros costes (ambientales, en accidentes) para desplazarse de un sitio a otro (del hogar al centro de trabajo, a las zonas de ocio, compras, etc.), lo que no es igual para hombres y mujeres (ni personas con discapacidad, inmigrantes, menores de edad, etc.) debido a la multiplicidad de tareas que son asignadas a éstas y a su menor acceso real al transporte motorizado”* (Segales, 2007). El cruce entre movilidad y sexo, como perspectiva de análisis, hace visible un conjunto de desigualdades en el acceso a las oportunidades de la vida en la ciudad. Se constata cómo los distintos roles asignados a mujeres y hombres condicionan sus pautas y número de desplazamiento. La incorporación de las mujeres al mercado de trabajo, no ha sido análoga a la corresponsabilidad de los hombres en las tareas familiares. Siguen siendo mayoritariamente éstas quienes realizan las actividades reproductivas, lo que tiene

¹ “El trabajo de la reproducción comprende las actividades destinadas a atender el cuidado del hogar y de la familia. Se le denomina «trabajo de la reproducción» para diferenciarlo del trabajo de la producción (de bienes y servicios)” (Carrasquer, Torns, Tejero y Romero, 1998)

consecuencias en su movilidad (más cantidad de desplazamientos, más complejo, cortos y de menor duración, mayor uso de transportes públicos).

Como se señala en la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995) “el marco de vida en la ciudad influye y determina la realidad cotidiana de sus habitantes, hombres y mujeres, pero especialmente a las mujeres porque muchas tienen doble jornada de trabajo y dependen por eso más de la calidad de los servicios urbanos y de las opciones adoptadas para el transporte y el medio ambiente”.

En definitiva, la histórica visión basada en el ciudadano (no en las ciudadanas) ha propiciado el diseño y la gestión de los sistemas de movilidad y transportes sin considerar el diferente uso y necesidad que hombres y mujeres tienen de los mismos. Esta planificación del transporte y la movilidad según el patrón de desplazamiento masculino basado principalmente en viajes de ida y vuelta por motivos laborales, no se corresponde con el realizado por las mujeres, y por la diversidad de colectivos mencionados.

Pero además, la perspectiva de género se presenta imprescindible si la ciudad de Valencia quiere alcanzar una movilidad sostenible, uno de los objetivos prioritarios del Plan de Movilidad Urbana. La movilidad sostenible es entendida como “un sistema y unas pautas de transporte que pueden proporcionar los medios y las oportunidades para conjugar las necesidades económicas, medioambientales y sociales de manera eficiente y equitativa, reduciendo los impactos adversos innecesarios, o evitables, y sus costes asociados, en el tiempo y en el espacio²”. Por ello, como indica Ilárraz, **“no alcanzaremos la movilidad sostenible mientras no consigamos que mujeres y hombres tengan las mismas posibilidades de acceso al transporte y la misma concienciación respecto a los medios de transporte que resultan más sostenibles”, por lo que “la movilidad sostenible pasa por mejorar las oportunidades de transporte de las mujeres y por atraer a los hombres hacia el transporte público” (Ilárraz, 2009).**

Es por ello que se hace necesario incluir la perspectiva de género en los estudios y planes de movilidad para así garantizar la igualdad de oportunidad de mujeres y hombres, facilitar las actividades tanto de la esfera productiva como reproductiva y atender a la diversidad de necesidades de la población. En definitiva, la perspectiva de género posibilita la mejora de la calidad de vida de ciudadanas y ciudadanos.

² Social Aspects of Sustainable Mobility, (2001).
http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200408/20040809_155137_51313_social_aspects.pdf

2. FUENTES, ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

La mayoría de los trabajos de investigación llevados a cabo en distintas ciudades españolas y extranjeras, muestran resultados asimétricos en cuanto a los patrones de comportamiento de movilidad cotidiana de hombres y mujeres (Díaz, 1988, 1995; Sabaté, Rodríguez y Díaz, 1995; Miralles, 1998). Hay un número relevante de investigaciones que se han centrado en el estudio de los desplazamiento al trabajo (Casado, 2000; Hoz, 2008; Díaz Rodríguez y García, 2009) mientras otros estudios lo han hecho en analizar la influencia del uso de coche a diario (Polk 2004; Best y Lanzendorf, 2005) comprobándose que existe una menor movilidad por parte de determinados grupos que no pueden acceder al coche, cuando éste es el modo de transporte dominante en las periferias, casi único en muchas ciudades que tienen una red de transporte metropolitana deficiente. Como han señalado Cebolla y Miralles (2003), aunque la tendencia aparente es a la disminución de las diferencias en las posibilidades de uso del automóvil entre los distintos colectivos sociales, hay elementos que parecen contradecirla. Las diferencias entre hombres y mujeres en la posesión del carné de conducir persisten en todos los grupos de edad y en todos los colectivos profesionales (HOZ,D, 2008). Avanzando un poco más, Hanson (2010) plantea que es necesario relacionar la movilidad y el sexo con el lugar y con el contexto, ya sea de forma tanto cuantitativa como cualitativa, y así realizar análisis de movilidad sostenible.

Una perspectiva necesaria en el análisis de estos procesos se basa en reconocer los factores que influyen en la diferente movilidad cotidiana de hombres y mujeres, perspectiva que han abordado ampliamente Díaz, 1995; Salom y Delios, 1998; J.M Rodríguez y J.C García, 2012 los cuales han constatado el efecto de variables espaciales de la movilidad por sexo a distintas escalas. Nuestro estudio aborda la movilidad de la ciudad de Valencia con este mismo enfoque, lo que contribuirá a las escasas investigaciones que se han realizado en la ciudad en esta materia.

Para abordar este estudio es necesario conocer las diferencias en la movilidad de mujeres y hombres. Es decir, el modo, los motivos y la duración de desplazamiento, atendiendo además a las variables sociodemográficas de la edad y la actividad. En el estudio se argumentan las posibles razones de las diferencias significativas, avaladas por otros estudios que han demostrado pautas similares.

El estudio no ha podido ser realizado en la totalidad de aspectos que requieren este tipo de investigaciones por diversos motivos en su abordaje: la disponibilidad de una parte de los datos de la encuesta y los limitados medios técnicos y profesionales de la Sección de Mujeres e Igualdad han sido los principales.

A fin de evidenciar y cuantificar las desigualdades de género existentes, se ha calculado la **brecha de género**, indicador resultante de la diferencia entre el porcentaje de mujeres y de hombres en la categoría de una variable³. Por ello, la brecha de género en términos negativos significa porcentajes mayores en hombres que en mujeres, mientras que los valores positivos indican una mayor presencia de las mujeres. Cuanto más cerca de cero se encuentre este indicador, mayor igualdad de género.

Para realizar este estudio se ha contado con los datos de la **Encuesta de Movilidad** realizada por la Concejalía de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Valencia en 2012. La encuesta fue realizada en los 87 barrios de la ciudad de Valencia cubriendo una población total de 797.028 habitantes. Hay que tener en cuenta que la encuesta no se ha realizado sobre individuos, sino sobre los desplazamientos diarios por lo que una persona ha podido realizar varios trayectos. La muestra de la encuesta ha sido de 1.895.000 desplazamientos diarios, pero en un gran número de cuestiones había un alto porcentaje de respuestas en blanco (40%) lo que distorsionaba los resultados. Por ello, en la mayoría de los casos, hemos optado por calcular los porcentajes sobre el total de encuestas contestadas⁴.

Para facilitar la lectura del estudio se acompaña el análisis con la correspondiente gráfica de datos y la tabla de los mismos se adjunta en los anexos.

3. DIFERENCIAS EN LA MOVILIDAD SEGÚN EL SEXO, LA EDAD Y LA ACTIVIDAD

3.1 MODOS DE DESPLAZAMIENTO

La tasa de viajes por persona al día es de 2,37⁵, si bien esta tasa es mayor en las mujeres que en los hombres (las mujeres realizan de media 2,46 desplazamientos diarios y los hombres 2,29)⁶. La mayor movilidad de las mujeres es causada principalmente por la cadena de tareas que deben desarrollar cotidianamente debido a su doble jornada (laboral y familiar). En la elección del modo de desplazamiento se encuentran importantes diferencias tanto intersexo como intrasexo que iremos explicando a continuación⁷.

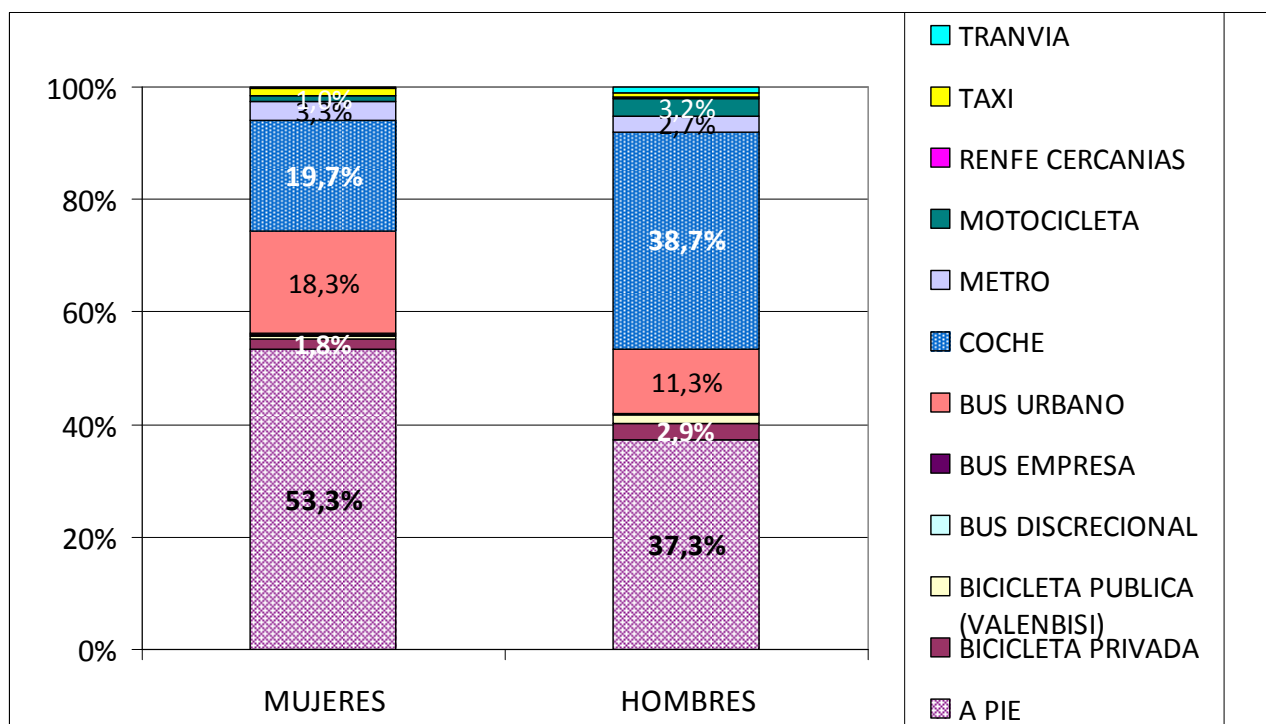
³ Definición obtenida de la "Guía de fuentes estadísticas e indicadores de contexto para el análisis de las brechas de sexo" realizado por el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad.

⁴ Los porcentajes sólo han sido calculados sobre el total de la muestra en las cuestiones referentes a los modos de desplazamiento.

⁵ Dato obtenido del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia 2012

⁶ La población total de Valencia en 2012 es de 797.028 personas (415.331 mujeres y 381.697 hombres). Datos obtenidos del INE (2012).

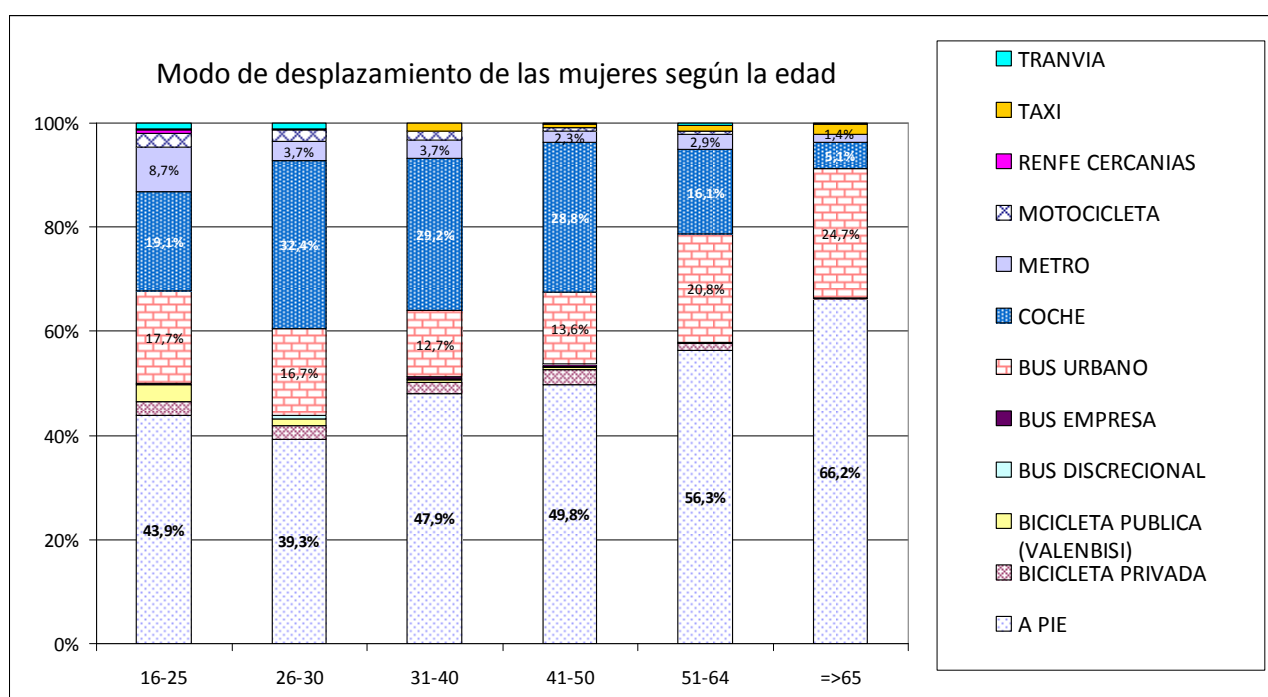
⁷ Tabla 1. Modos de desplazamientos según el sexo (valores absolutos y porcentajes) en anexos.

Gráfico 1. Modo de desplazamiento según el sexo (porcentajes)⁸

Si bien **más de la mitad de los desplazamientos diarios de las mujeres son realizados a pie, en concreto el 53,31%**, en los hombres este porcentaje se reduce significativamente, representando solamente un 37,26%. Precisamente, son los desplazamientos en coche privado los que muestran la dinámica contraria. Mientras que **en la población masculina, el coche privado es el medio de transporte más utilizado (38,70%) seguido de los desplazamientos a pie (37,26%)**. La frecuencia en el uso del coche es considerablemente menor en las mujeres (19,68%). El transporte público, y en concreto, el autobús urbano constituye el tercer modo de desplazamiento preferido en ambos sexos. La brecha de género en este caso también es significativa, llegando al 7% a favor de las mujeres (**18,33% de los desplazamientos diarios de las mujeres son en autobús urbano frente al 11,35% de los hombres**). Estas diferencias pueden ser explicadas por varias razones. De un lado, las distancias en los desplazamientos de las mujeres son más cortas, y por ello, más fácilmente realizables a pie o en transporte público. Esto se debe principalmente al mantenimiento del rol reproductivo de la mujer que supone la realización de tareas como hacer la compra, acompañar a hijas e hijos a los centros educativos, el cuidado de las personas mayores...

las cuales se desarrollan principalmente cerca de la vivienda familiar⁹. Otras razones interrelacionadas son la menor disponibilidad y uso de coche propio de la población femenina¹⁰, así como del carné de conducir, la menor capacidad económica (se mantiene la brecha negativa salarial de las mujeres), la existencia de menores oportunidades laborales y la dificultad de conciliar la vida familiar y laboral. Sin embargo, dado que ni mujeres ni hombres son colectivos homogéneos, se hace necesario la realización de un análisis intrasexos, teniendo en cuenta otras variables como la edad y la actividad de las personas.

Gráfico 2. Modo de desplazamiento de las mujeres según la edad (porcentajes)¹¹



Como se observa, se da un **predominio de los desplazamientos a pie en todos los grupos de edad de las mujeres**, si bien hay una tendencia a aumentar la movilidad a pie a medida que aumenta la edad. El coche es el segundo medio más utilizado por la población femenina (en todos los grupos de edad, excepto en el de las mayores de 65 años). En tercer lugar, el modo de desplazamiento más común es el autobús urbano, especialmente relevante en las menores de 30 años y a partir de los 51.

La movilidad peatonal, en coche y en autobús urbano son los modos más comunes de las jóvenes menores de 25 años (son las que muestran un mayor reparto porcentual en su elección

⁹ "Ese papel de cuidadoras, hace que tengan un uso intensivo del espacio en el que viven y donde permanecen también las personas que dependen de ellas, su entorno más cercano, el barrio; es por este motivo por lo que realizan desplazamientos fundamentalmente peatonales" (Vega, 2002)

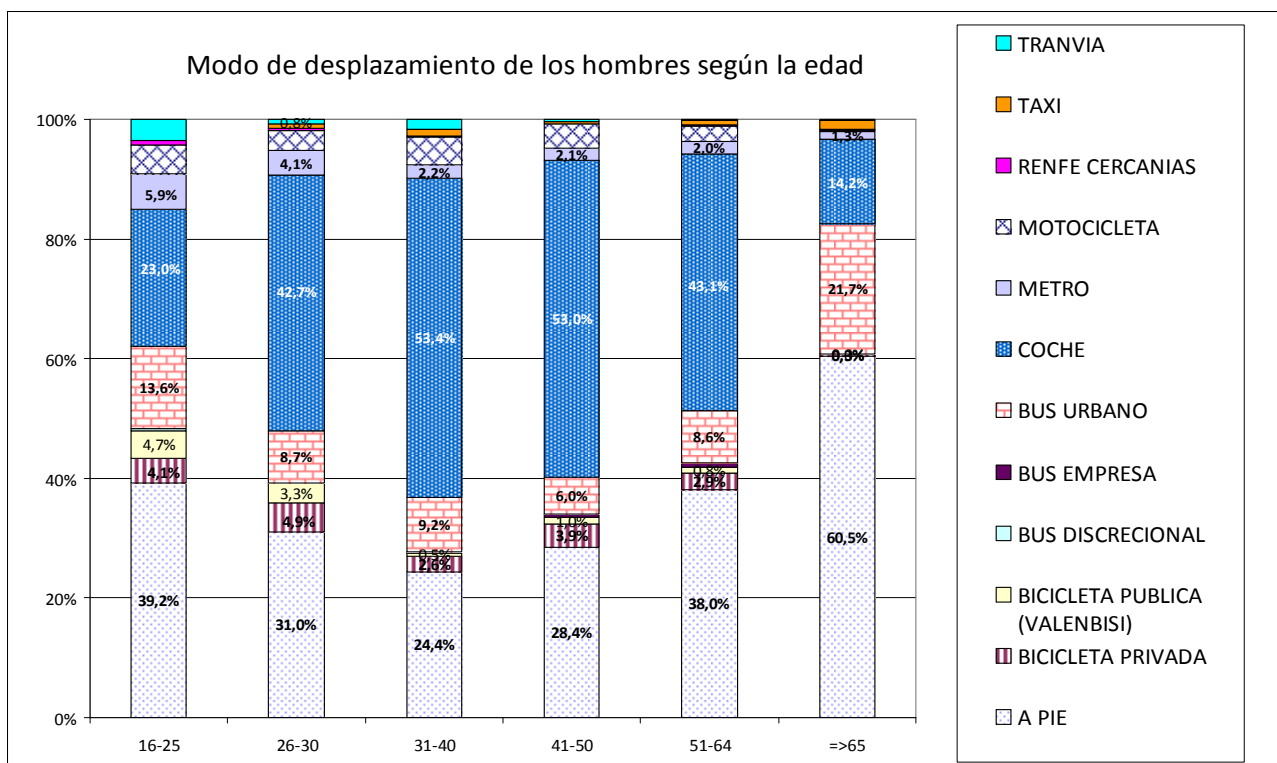
¹⁰ Diversos estudios de movilidad cotidiana en la comunidad de Madrid desde una perspectiva de género hacen referencia a dicha explicación, como los elaborados por **Juan Carlos García Palomares y Juana Rodríguez Moya, María Ángeles Díaz Muñoz...**

¹¹ Anexos tabla 2.2 Modo de desplazamiento según el sexo y la edad (porcentajes)

modal de desplaçament). Tambien es este el grupo de edad entre las mujeres que mayores porcentajes tienen en el uso de otros medios de transporte como el metro (8,74%), la bicicleta (5,78%), el tranvía (1,07%).

Las mujeres entre los 26 y los 50 años realizan en torno al 30% de sus desplazamientos diarios en coche, lo cual se asocia a la mayor participación de esta franja de edad en el mercado laboral. A partir de los 50 años, el porcentaje de desplazamientos en vehículo privado disminuye entre las mujeres y aumenta el uso del transporte público, lo que se explica por la disminución de la tasa de ocupación general de las mujeres.

Gráfico 3. Modo de desplazamiento de los hombres según la edad (porcentajes)

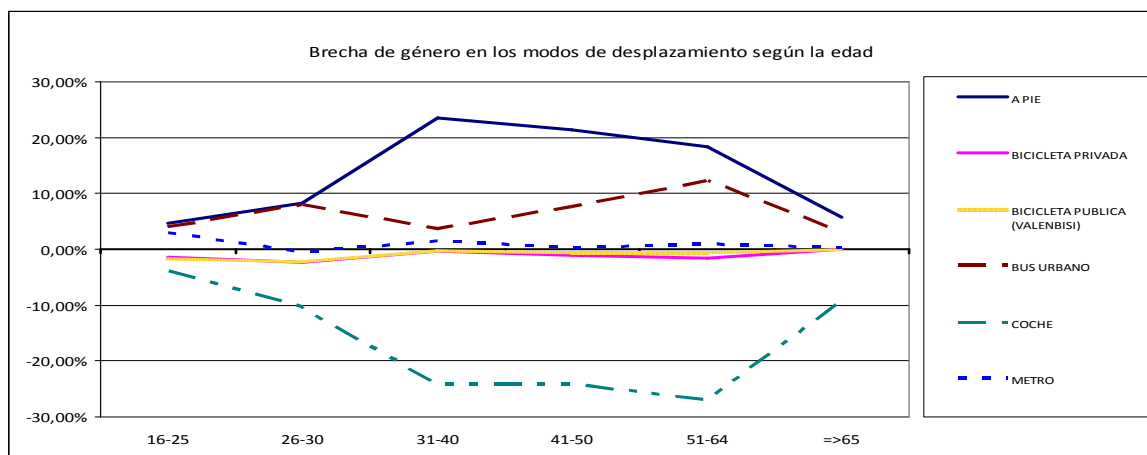


En el caso de los hombres, la movilidad en coche es la predominante. Sin embargo, no lo es en todos los grupos de edad. Este medio de transporte **representa más del 40% de los desplazamientos diarios en los hombres de 26 a 64 años** (llegando en la franja de edad de 31 a 50 años a representar más de la mitad de los desplazamientos). **A partir de los 65 años los hombres se desplazan mayoritariamente a pie (60,47%), seguido de un 21,7% que lo hace en autobús urbano.**

Al igual que en el caso de las mujeres, es la población joven de entre 16 y 25 años la que muestra un mayor reparto porcentual en su elección modal. Se mantiene la pauta en este grupo

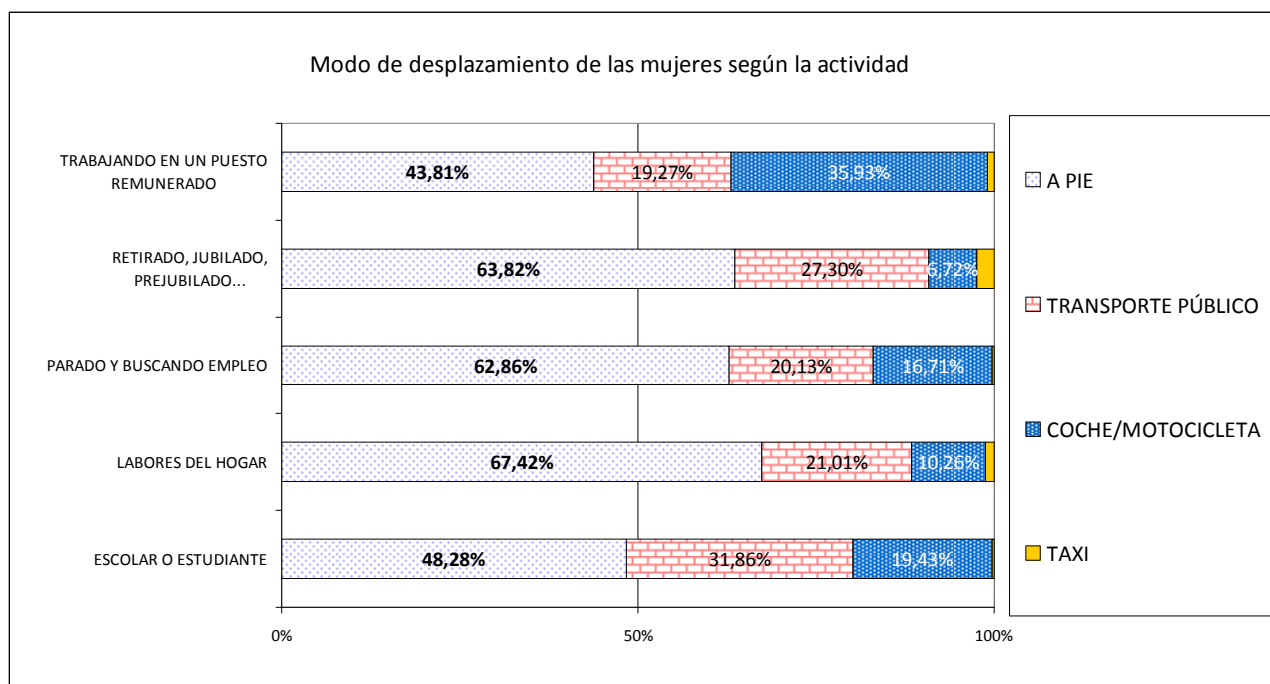
de edad de una mayor movilidad peatonal, en coche y en autobús, pero también es significativo el uso de la bicicleta (8,80%), el metro (5,87%), la motocicleta (4,89%) y el tranvía (3,60%).

Gráfico 4. Brecha de género en los modos de desplazamiento según la edad



El gráfico de la brecha de género en los modos de desplazamiento según la edad permite observar algunas desigualdades significativas en la elección modal entre ambos sexos. En primer lugar, destaca que las curvas que representan la brecha de género en los **desplazamientos a pie de las mujeres y en coche de los hombres son inversamente simétricas** y tienen las puntuaciones más alejadas del cero. Esto muestra que son **estos modos de desplazamiento donde se encuentran las mayores diferencias entre mujeres y hombres**. En segundo lugar, se constata que **estas desigualdades de género se acentúan en el tramo de edad de 31 a 64**, y sobre todo son **más acusadas entre los 31 y los 40 años**. En el caso de la bicicleta, tanto privada como pública, la brecha de género es próxima a cero en todos los grupos de edad, lo que indica que las diferencias no son significativas aproximándose a la igualdad entre ambos sexos. Aunque no están representados en el gráfico¹², **el resto de medios de transporte (tranvía, taxi, bus de empresa...) son modos de desplazamiento significativamente menos representativos numéricamente pero también presentan brechas de género próximas a cero, y por ello, escasas diferencias entre mujeres y hombres.**

¹² El resto de modos de desplazamiento no aparecen en el gráfico para aportar claridad a las diferencias más notables.

Gráfico 5. Modo de desplazamiento¹³ de las mujeres según la actividad¹⁴ (porcentajes)¹⁵

Del mismo modo que la variable edad, la actividad también influye en la elección modal del desplazamiento. **Amas de casa, retiradas, jubiladas, paradas o las que buscan empleo realizan más del 60% de su movilidad diaria a pie a causa de su menor poder adquisitivo y de realizar la mayor parte de sus desplazamientos dentro del barrio¹⁶.** Las estudiantes también realizan la mayor parte de sus desplazamientos del mismo modo (48,28%).

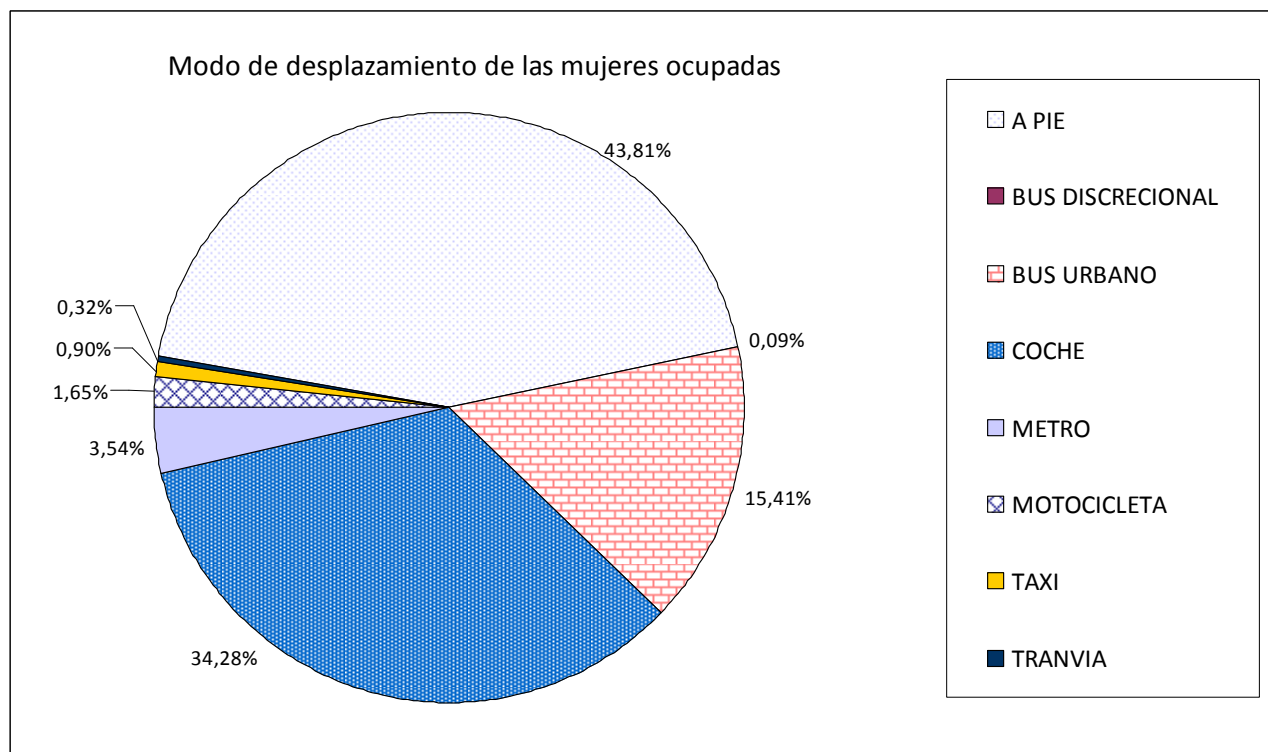
El uso del transporte público en los desplazamientos diarios destaca principalmente entre las estudiantes (31,86%) así como en las jubiladas y retiradas (27,30%). En el caso de las jubiladas y retiradas, esto puede explicarse por su mayor carencia de carnet de conducir, así como un limitado uso del coche (sólo un 6,16% de los desplazamientos diarios). En el caso de las estudiantes, influye el escaso poder adquisitivo que les impide poseer vehículo propio para desplazarse a su centro de estudios (el cual puede estar situado a una distancia considerable de su hogar, y de ahí la necesidad de reforzar y diversificar el transporte público en zonas universitarias).

¹³ Se han agrupado los transportes públicos, así como los desplazamientos en coche y motocicleta para visibilidad más gráficamente las tres variables de movilidad (a pie, transportes públicos y vehículo privado).

¹⁴ Por cuestiones metodológicas, la categoría "EN PARO y buscando empleo" se ha incluido a las personas que buscan su primer empleo, y la categoría "Rentista" se ha reagrupado con "JUBILADO/A, PREJUBILADO/A, RETIRADO/A" dado que eran categorías con poca participación en la muestra y con grandes similitudes. Además, se han suprimido la categoría "Otro", si bien pueden verse las cifras en los anexos.

¹⁵ Anexos, tabla 3

¹⁶ "El perfil de mujeres peatonas, aquellas que utilizan la movilidad peatonal como modo principal de desplazamiento, es el perfil de las amas de casa, las niñas, las adolescentes y sobre todo, las mujeres jubiladas. Se trata de mujeres que tienen una limitada cobertura en el espacio donde se desarrolla su cotidianidad" (VEGA, 2008)

Gráfico 6. Modo de desplazamiento de las mujeres ocupadas (porcentajes)

Las mujeres que cuentan con un trabajo remunerado muestran los mayores porcentajes en el uso del coche (34,28%). Aspecto ampliamente estudiado por Polk 2004; Best y Lanzendorf, 2005 (la influencia del uso de coche a diario, comprobándose que existe una menor movilidad por parte de determinados grupos que no pueden acceder al coche).

3.2 DIFERENCIAS EN LOS MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO

En lo relativo a las causas de los desplazamientos diarios, se confirma la pauta general de otras investigaciones¹⁷ y observamos como **la principal motivación de los desplazamientos diarios en nuestra ciudad es la laboral (actividades productivas) tanto en mujeres como en hombres** (trabajando, sumada a, de camino al/del trabajo) con una diferencia notable de género, **las mujeres con un 27,72% y los hombres con un 44,21%** debido principalmente a la mayor tasa de actividad de los hombres (64,7% hombres, 55,4% mujeres)¹⁸. **Las actividades reproductivas (compras, gestiones administrativas y centro de salud) suponen la segunda motivación principal de los desplazamientos con un 29,46% en las mujeres y un 15,59% en los hombres.** Esto evidencia el mantenimiento de los roles de género en la movilidad de hombres y mujeres. Otros motivos de desplazamiento a destacar son aquellos relacionados con la realización del ocio

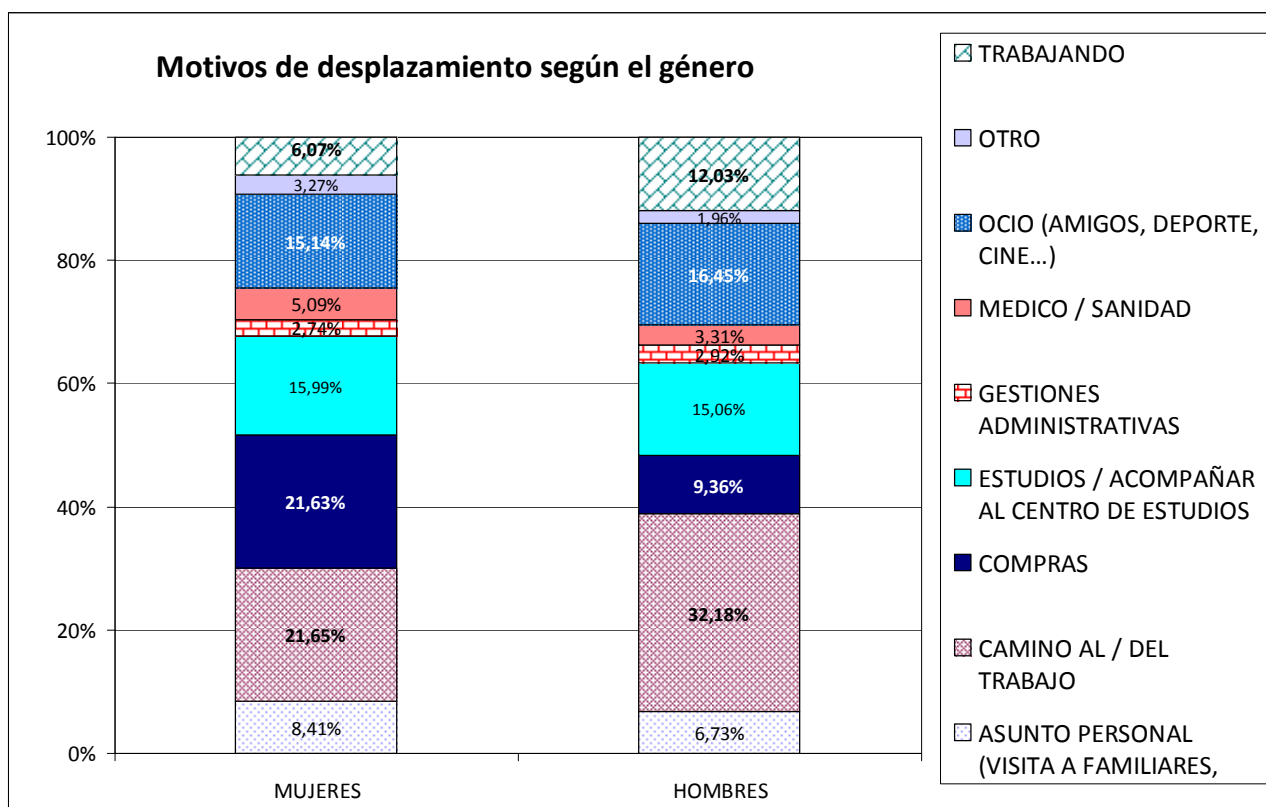
¹⁷ Casado, 2000; Hoz, 2008; Díaz Rodríguez y García, 2009.

¹⁸ Encuesta de Población Activa (EPA). INE

(15,74%), los estudios (15,57%) y asuntos personales en los cuales no hay diferencias significativas de género.

Hay diferencias significativas de género que evidencian el aumento de la incorporación de las mujeres al mercado de trabajo en las últimas décadas¹⁹, manteniendo éstas la mayor parte de las tareas familiares, lo cual también se refleja en las encuestas nacionales de los usos del tiempo según el sexo. Mientras que el 91,9% de las mujeres emplea tiempo en el cuidado del hogar y la familia y utiliza de media 4 horas 22 minutos diarios, sólo el 74,7% de los hombres dedican tiempo a dicha actividad y la duración diaria se reduce a 2 horas 32 minutos (Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010, realizada por el Instituto Nacional de Estadística).

Gráfico 7. Motivos de desplazamiento según el sexo (porcentajes)²⁰



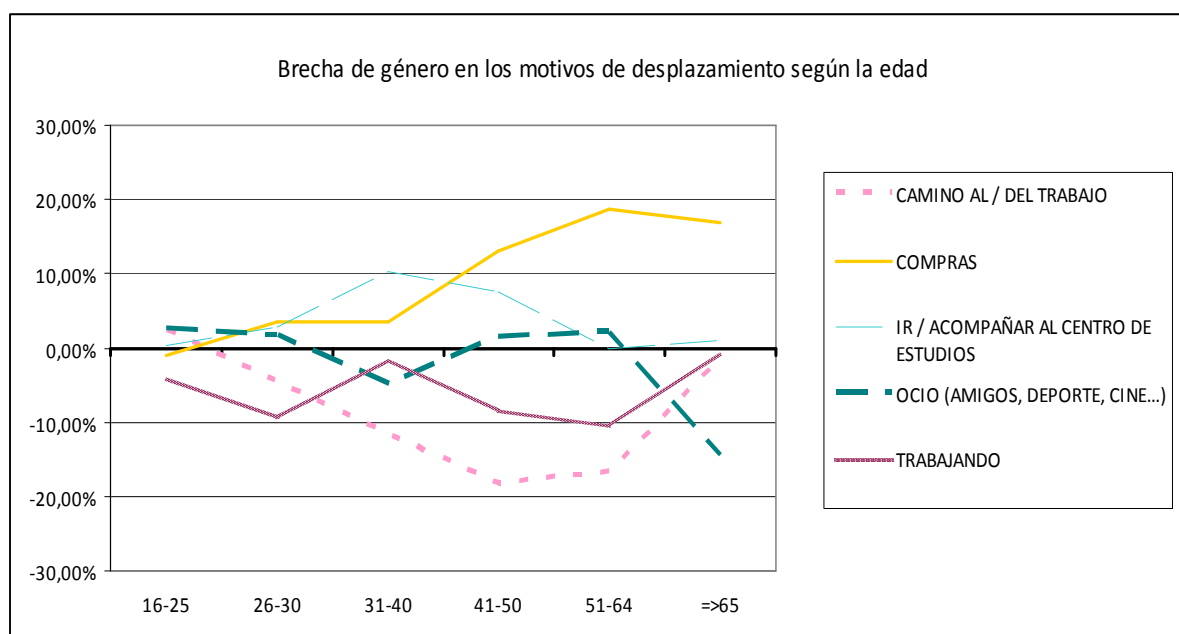
Desde una perspectiva más global observamos un reparto porcentual más equitativo en los diferentes motivos de desplazamiento diario de las mujeres (casa-trabajo-compras-estudios/acompañamiento), y por otro, un predominio en los hombres de los desplazamientos de tipo pendular (casa-trabajo o casa-estudios). Éstos se desplazan fundamentalmente por motivos de trabajo (44,21%), ocio (16,45%) y estudios (15,06%). Se observa como las mujeres

¹⁹ En 1976 la tasa de actividad femenina en la ciudad de Valencia era del 28,2%. Este porcentaje aumenta significativamente llegando al 55,4% en 2013 Encuesta de Población Activa (EPA).INE

²⁰ Porcentajes calculados sobre el total de encuestas contestadas. Tablas 4 en anexos

tienen mayores porcentajes que los hombres en los desplazamientos por motivos que guardan relación con los cuidados y las labores del hogar: realizar las compras (21,63%), asuntos personales (8,41%) y visitas al centro de salud (5,09%). En los hombres estas tareas representan el 9,36%, 6,73% y 3,31% respectivamente. Ello evidencia la sobrecarga familiar que asumen las mujeres. La brecha de género se presenta especialmente significativa en el caso de los desplazamientos por compras (12,27%) y por trabajo (-10,53%). Es decir, las mujeres realizan un significativo número de desplazamientos a las compras para ellas y su familia, que comprenden todo el abanico de las mismas (las mayoritarias por alimentación, ropa y calzado). Y los hombres se trasladan principalmente por motivos de trabajo.

Gráfico 8. Brecha de género en los motivos de desplazamiento según la edad²¹



Si estas diferencias de género son analizadas en los distintos grupos de edad, se puede observar cómo las desigualdades crecen a medida que aumenta ésta. En la población menor de 30 años, la brecha de género apenas alcanza los cinco puntos porcentuales en un limitado número de motivos de desplazamiento. Sin embargo, la brecha de género aumenta considerablemente en la edad adulta y en algunos motivos de desplazamiento de la población de la tercera edad (en concreto, en el caso de las compras y el ocio). **Las mayores desigualdades se encuentran en los desplazamientos al/del trabajo (en los que la diferencia entre mujeres y hombres supera los 10 puntos porcentuales a favor de éstos e incluso llega a alcanzar un 18,34% en el grupo que tiene entre 41 y 50 años) y en los desplazamientos por compras (en los que a partir de los 41 años, las**

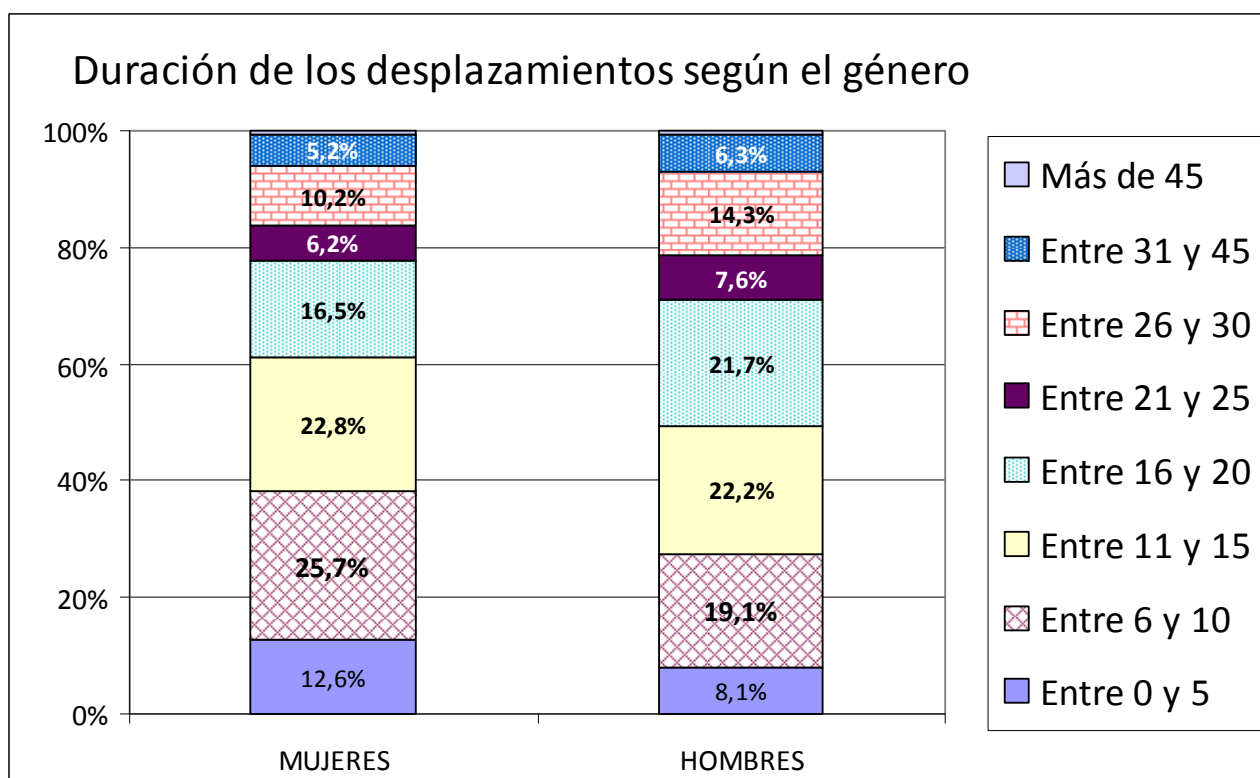
²¹ Tabla 5. Motivos de desplazamiento según sexo y edad

mujeres se sitúan en más de 10 puntos por delante de los hombres). También destaca el resultado obtenido para mujeres y hombres de mediana edad en los desplazamientos que se realizan para **acompañar a hijas e hijos al centro de estudios. Mientras que el 17,36% de los desplazamientos diarios de las mujeres de entre 31 y 40 años son por dicho motivo, en los hombres de la misma franja de edad sólo representa un 7,02%** de los desplazamientos diarios.

3.3 DIFERENCIAS EN LA DURACIÓN DE LOS VIAJES

La tendencia general en la duración de los desplazamientos es la menor duración de éstos en las mujeres. El 38,3 % de los desplazamientos diarios de ellas presentan una duración inferior a 10 minutos, mientras que el porcentaje en los hombres se reduce a un 27,2%. El 61,10% de los desplazamientos diarios de las mujeres tiene una duración inferior a 15 minutos. En los hombres este porcentaje es de 49,4%.

Gráfico 9. Duración de los desplazamientos según el sexo y edad (porcentajes)²²

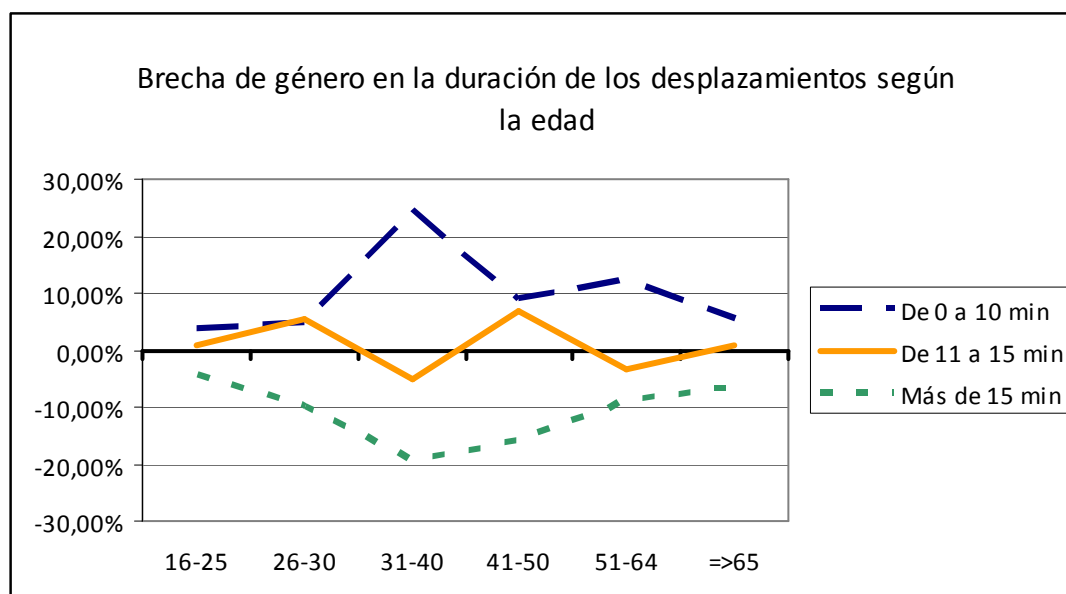


La duración de los desplazamientos de las mujeres es generalmente menor porque suelen recorrer distancias cotidianas más cortas al asumir más actividades familiares las cuales suelen estar cerca del hogar (realizar la compra, acompañamientos al colegio, al centro de salud, etc.). Por otro lado, también se da la pauta de que el trabajo lo tengan más cerca para así poder

²² Tabla 6. Duración de los desplazamientos según el sexo y la edad porcentajes y valores absolutos en anexos

compatibilizar la vida laboral y familiar. “El patrón de movilidad femenina se define por una alta frecuencia de los desplazamientos y una diversificación en sus motivos, de manera que es un patrón altamente marcado por las responsabilidades derivadas de ocuparse de las labores relacionadas con el la esfera doméstica y familiar. Esta limitada accesibilidad obliga a muchas mujeres a reducir el espacio en la búsqueda de empleo a aquellos puestos de trabajo próximos y compatibles con el horario doméstico, reduciendo sus posibilidades de elegir trabajo, y por lo tanto sus oportunidades vitales” (Boyano, 2011).

Gráfico 10. Brecha de género en la duración de los desplazamientos según la edad²³



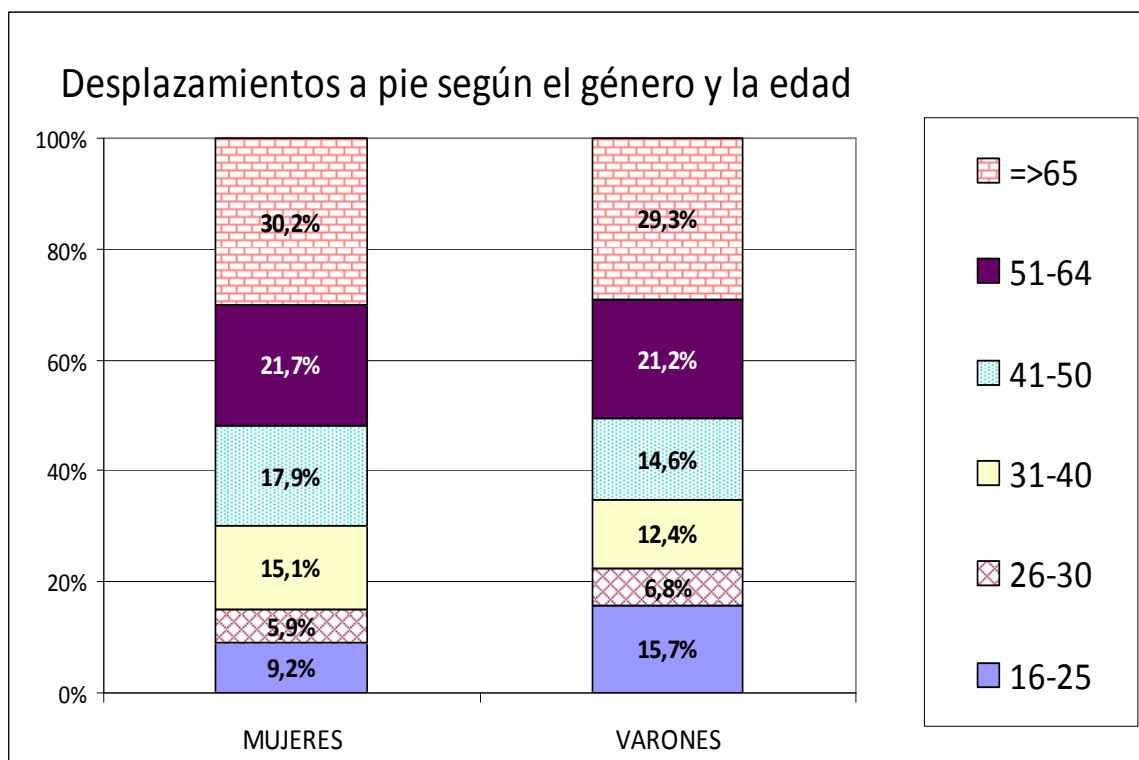
Estos motivos parecen visibles en el gráfico que representa la brecha de género en la duración de los desplazamientos según la edad, pues **es precisamente en las edades medias (de 30 a 50 años) donde mayores desigualdades se observan**. En concreto, la franja de edad de entre 31 y 40 años, es de nuevo el grupo de edad donde las desigualdades se acrecientan. En dicho grupo, en los desplazamientos de menor duración la diferencia entre mujeres y hombres es más del 10% a favor de éstas, y a la inversa en los de mayor duración. La brecha de género en los trayectos intermedios (de 11 a 15 minutos) no tiene una pauta tan definida.

²³ Se han reagrupado categorías muy afines para facilitar el análisis

3.4. MOVILIDAD PEATONAL

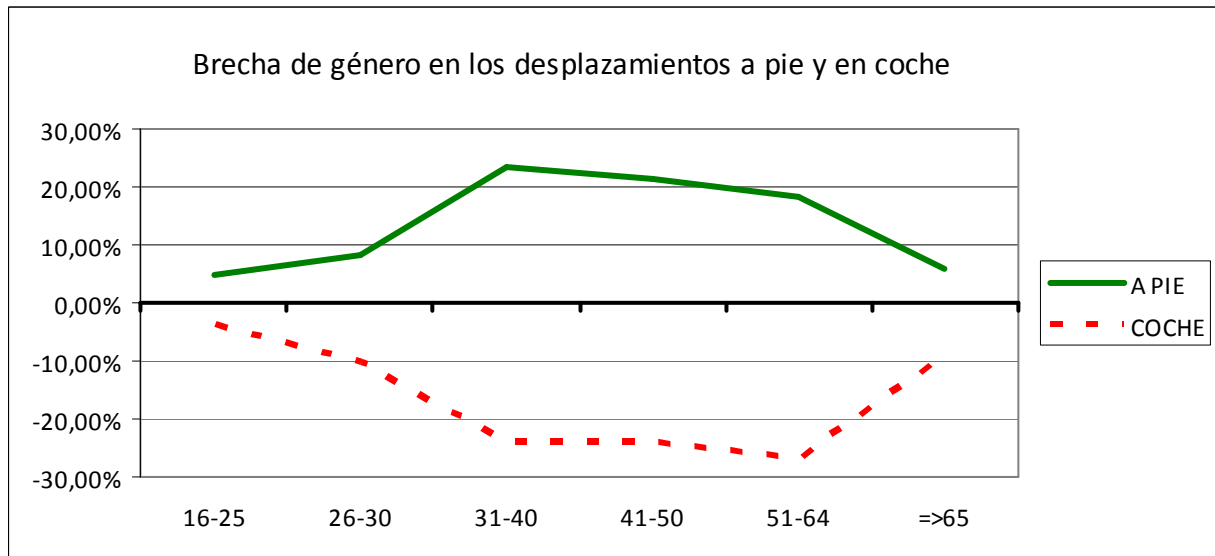
Como se ha indicado anteriormente, el modo de desplazamiento cotidiano más común es a pie. Sin embargo, mientras que **las mujeres realizan más de la mitad (53,31%) de sus desplazamientos diarios andando**, el porcentaje se reduce significativamente en **los hombres (37,26%)**, por lo que la brecha de género es muy elevada (16,04%).

Gráfico 11. Desplazamientos a pie según el sexo y la edad (porcentajes)²⁴



Observamos en este gráfico una directa correlación de los desplazamientos a pie con la edad a partir de los 26 años, tanto en mujeres como en hombres. Las personas que se desplazan a pie, más de la mitad tienen más de 51 años, en el caso de mujeres (52,93%), en los hombres (50,49%). Las cohortes de 41-50 y 31-40 le siguen en porcentajes.

²⁴ Tablas 7, 8, 9 Desplazamientos a pie según sexo, según sexo y edad (valores absolutos y porcentajes)

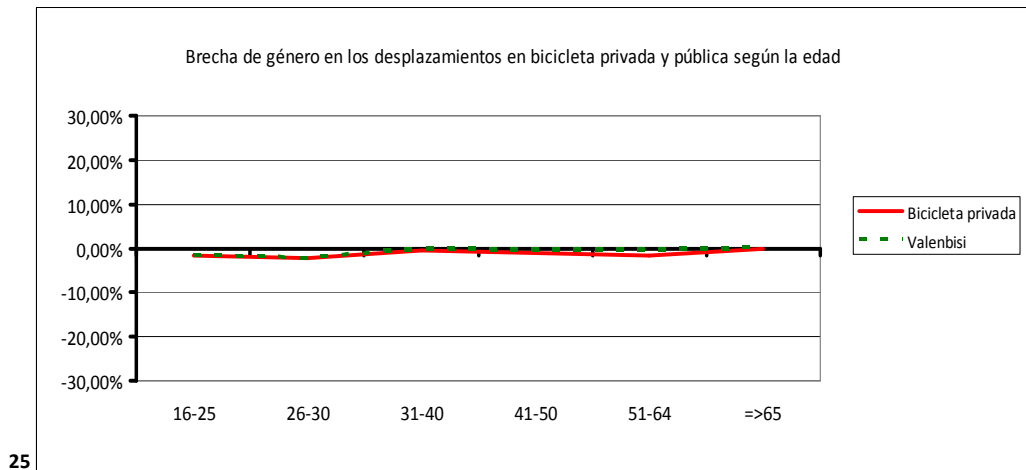
Gráfico 12. Brecha de género de los desplazamientos a pie y en coche según la edad

Precisamente, **las curvas que representan la brecha de género en los desplazamientos a pie y en coche son inversamente simétricas, la primera a favor de las mujeres, y la segunda a favor de los hombres.** Además de esta pauta se observa como existe una **alta correlación con la edad en ambos sexos. Las mayores brechas se obtienen de 31 a 50 años coincidiendo con el ciclo vital de las mujeres en el ámbito laboral y núcleo familiar con menores.**

3.5. MOVIDAD EN BICICLETA

En el caso del uso de la bicicleta, si bien el porcentaje de desplazamientos diarios realizados en la misma es mayor en hombres que en mujeres, **la diferencia entre ambos no resulta significativa** (en torno a un punto porcentual). Además, **en ambos sexos se muestra una mayor preferencia por la bicicleta privada que pública.**

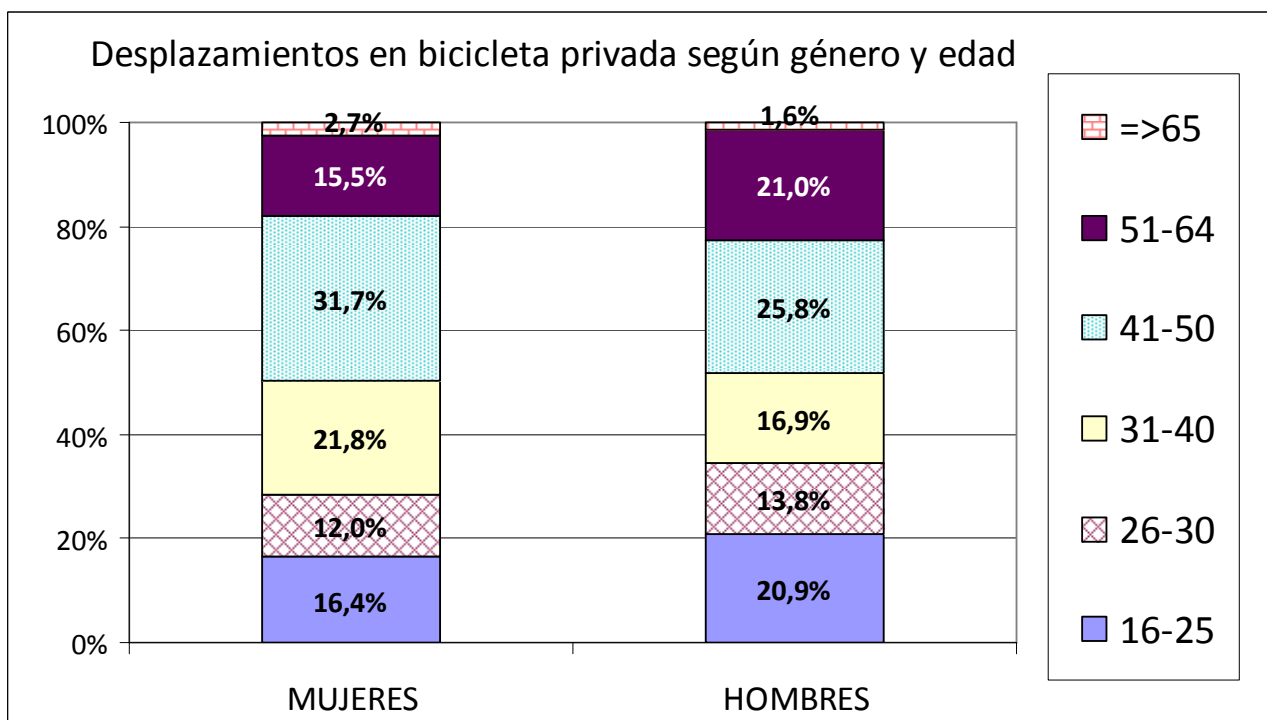
Gráfico 13. Brecha de género en los desplazamientos en bicicleta privada y pública según la edad



25

A través de este gráfico, se constata que la brecha de género en todos los grupos de edad es cercana a cero, y por ello, que existen escasas diferencias entre ambos sexos. La elección de la bicicleta (tanto privada como pública) está más determinada por la edad que por el sexo, como vemos a continuación en los gráficos.

Gráfico 14. Desplazamientos en bicicleta privada según el sexo y la edad (porcentajes)²⁶



En el caso de la bicicleta privada, más de la mitad (53,41%) de los desplazamientos diarios de mujeres en este medio tienen entre 31 y 50 años. Por parte de los hombres, también

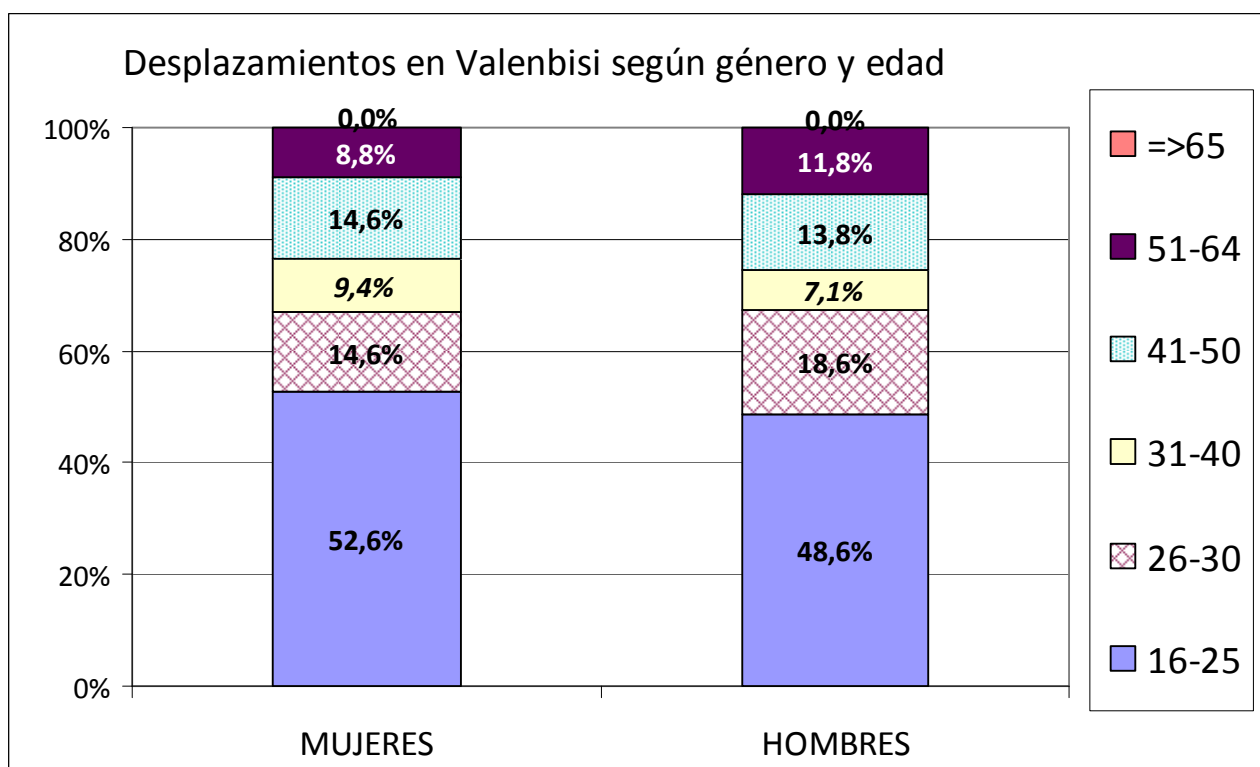
²⁵ Tabla 10. Desplazamientos en bicicleta según el sexo (valores absolutos y porcentajes) en anexos

²⁶ Tablas 11 y 12. Desplazamientos en bicicleta privada según el sexo y la edad (valores absolutos y porcentajes)

son esta franja de edad la que más utiliza dicho modo, si bien en proporción menor (42,71%). En los desplazamientos de los hombres en bicicleta privada vemos un reparto porcentual más equitativo entre los distintos grupos de edad.

La pauta general de uso de la bicicleta privada en la ciudad está más relacionada con la edad y escasamente con el sexo, siendo de 31 a 64 las edades más representativas.

Gráfico 15. Desplazamientos en bicicleta pública según el sexo y la edad (porcentajes)²⁷



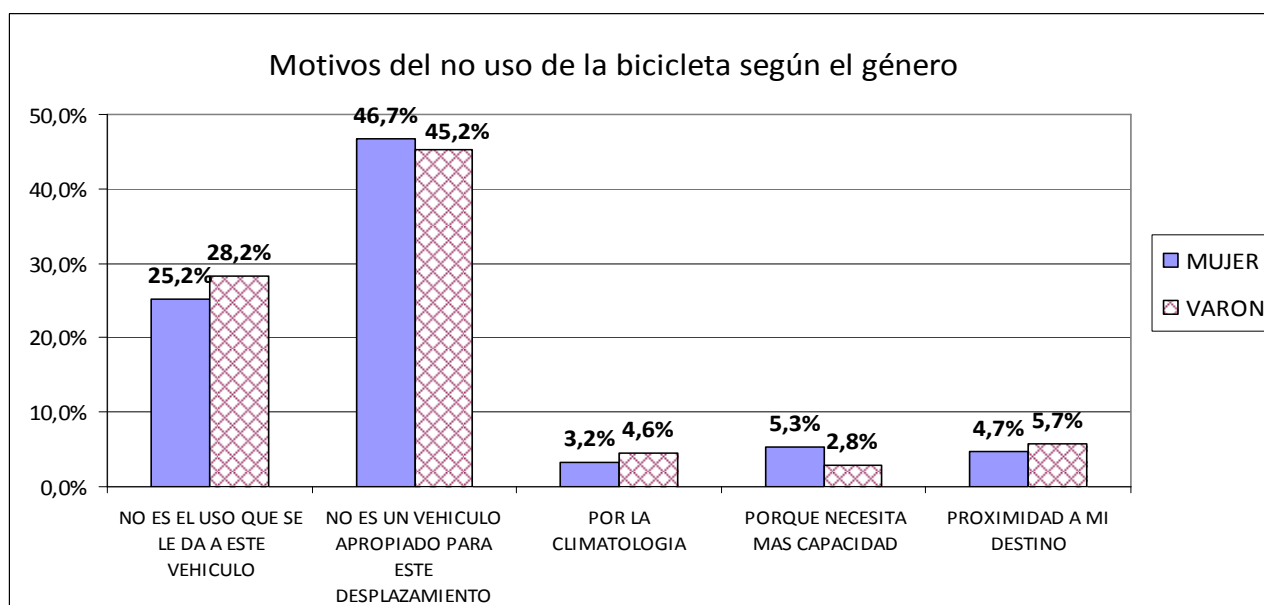
El perfil de la población que usa la bicicleta pública difiere del de la bicicleta privada. En este caso, es la población joven la que se desplaza en mayor medida de este modo. Más del 60% de quienes utilizan este transporte tiene 30 años o menos. En concreto, en torno al 50% de quienes utilizan el Valenbisi tienen menos de 25 años, con una escasa brecha de género (52,59% en el caso de las mujeres y 48,59% en el caso de los hombres). Este perfil es importante tenerlo en cuenta ya que es fundamentalmente población universitaria o en formación. Por ello conviene reforzar las infraestructuras de este transporte en zonas universitarias e institutos de secundaria.

El principal motivo para no usar la bicicleta²⁸ en ambos sexos es la consideración de la misma como inapropiada para el tipo de desplazamiento a realizar (46,71% de las mujeres y

²⁷ Tablas 13 y 14. Desplazamientos en bicicleta pública según el sexo y la edad (valores absolutos y porcentajes).

45,21% de los hombres). En segundo lugar, la razón dada es, que la bicicleta no es empleada como modo de transporte, sino que se le da otros usos. Otras causas, si bien con porcentajes más bajos, son la climatología, la distancia al destino o la capacidad. **Las diferencias porcentuales entre mujeres y hombres no son significativas.**

Gráfico 16. Motivos del no uso de la bicicleta según el sexo (porcentajes)



3.6. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

En relación a los transportes públicos, el autobús urbano es el más empleado, supone el **15,11% de los desplazamientos de la ciudad** (un 18,33% de los desplazamientos diarios de las mujeres y un 11,35% de los hombres). **La diferencia en su uso entre sexos es considerable, siendo la brecha de género aproximadamente un 7%.**

El metro es el segundo transporte público²⁹ empleado (3,01%), con escasas diferencias intersexo (0,60%). Los restantes transporte públicos (tren cercanías, tranvía) son muy minoritarios (0,17%, 0,69%, respectivamente) y no presentan diferencias significativas entre mujeres y hombres, como se puede observar en el gráfico de la brecha de género (-0,04%, 0,67%).

²⁸ Hay que tener en cuenta que solo un 7,44% de la muestra ha respondido a esta pregunta, por lo que hay que tener cierta reserva en las conclusiones que se extraen de los datos.

²⁹ No se ha incluido el taxi como transporte público ya que conceptualmente está considerado como transporte privado con regulación pública (Reglamento regulador del servicio de auto-taxi, aprobado por pleno 27/1/83)

Gráfico 17. Brecha de género en los desplazamientos en transporte público según la edad

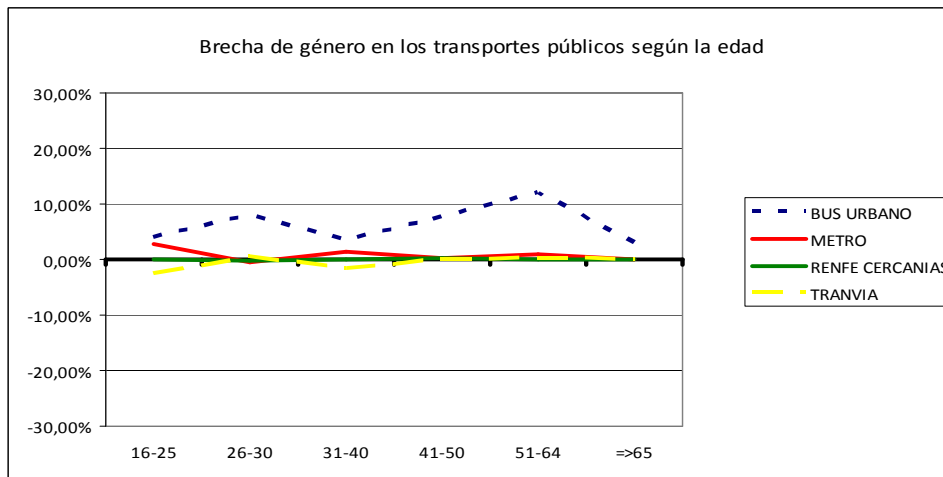
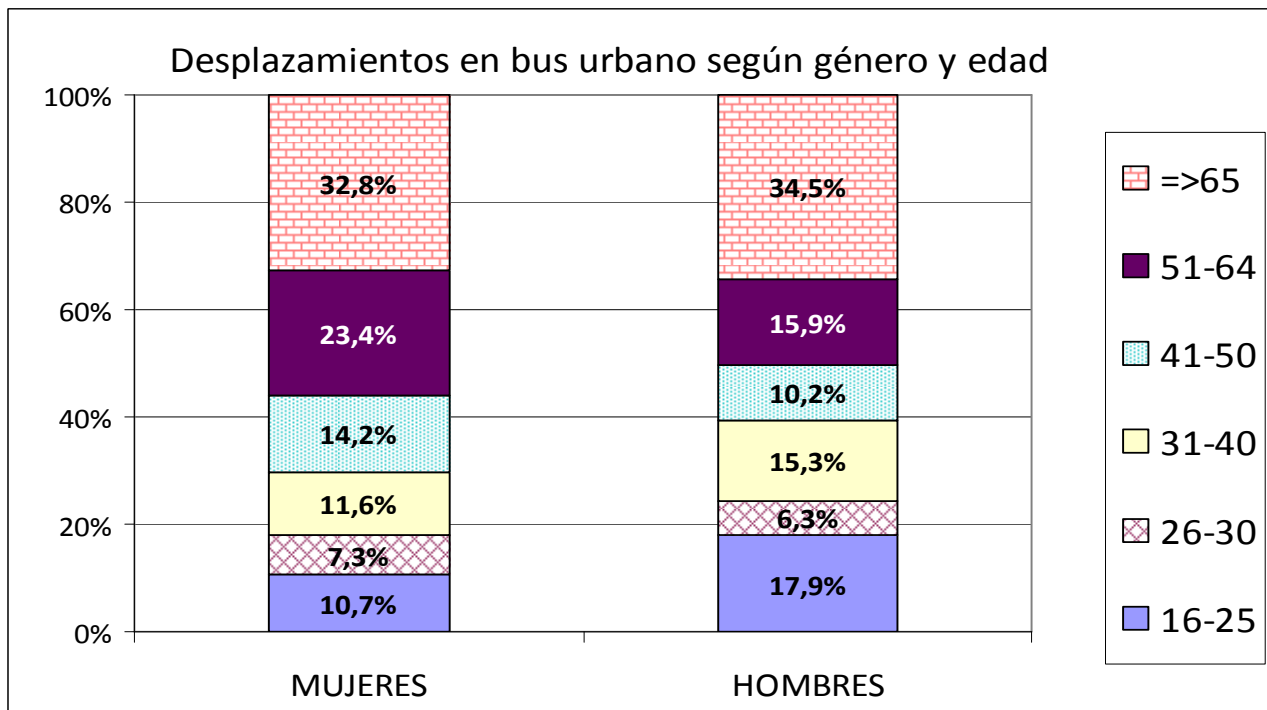
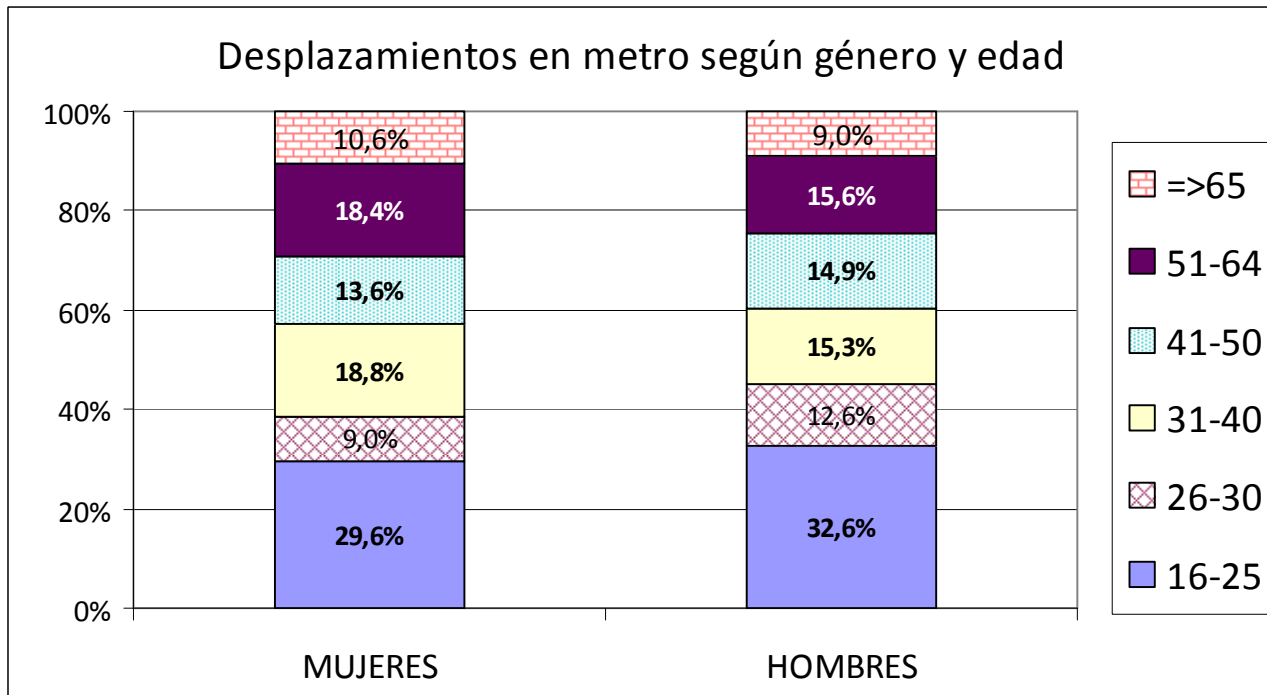


Gráfico 18. Desplazamientos en autobús urbano según el sexo y la edad (porcentajes)



En el caso del autobús urbano, cabe destacar que más de la mitad de usuarios y usuarias superan los 51 años (el 53,15% de las mujeres y el 50,33% de los hombres). En torno a un 25% de las personas que emplean este medio, tienen entre 30 y 50 años. El otro 25% representaría la población más joven (menores de 30 años).

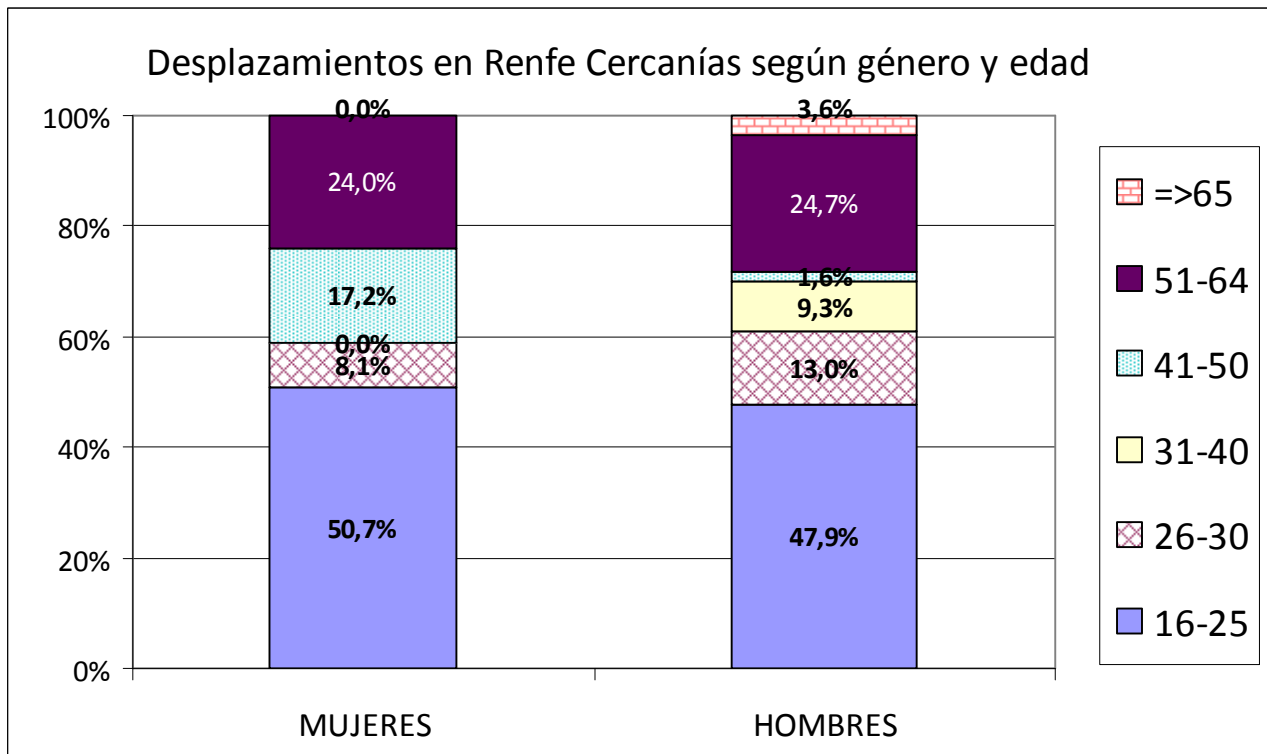
Gráfico 19. Desplazamientos en metro según el sexo y la edad (porcentajes)



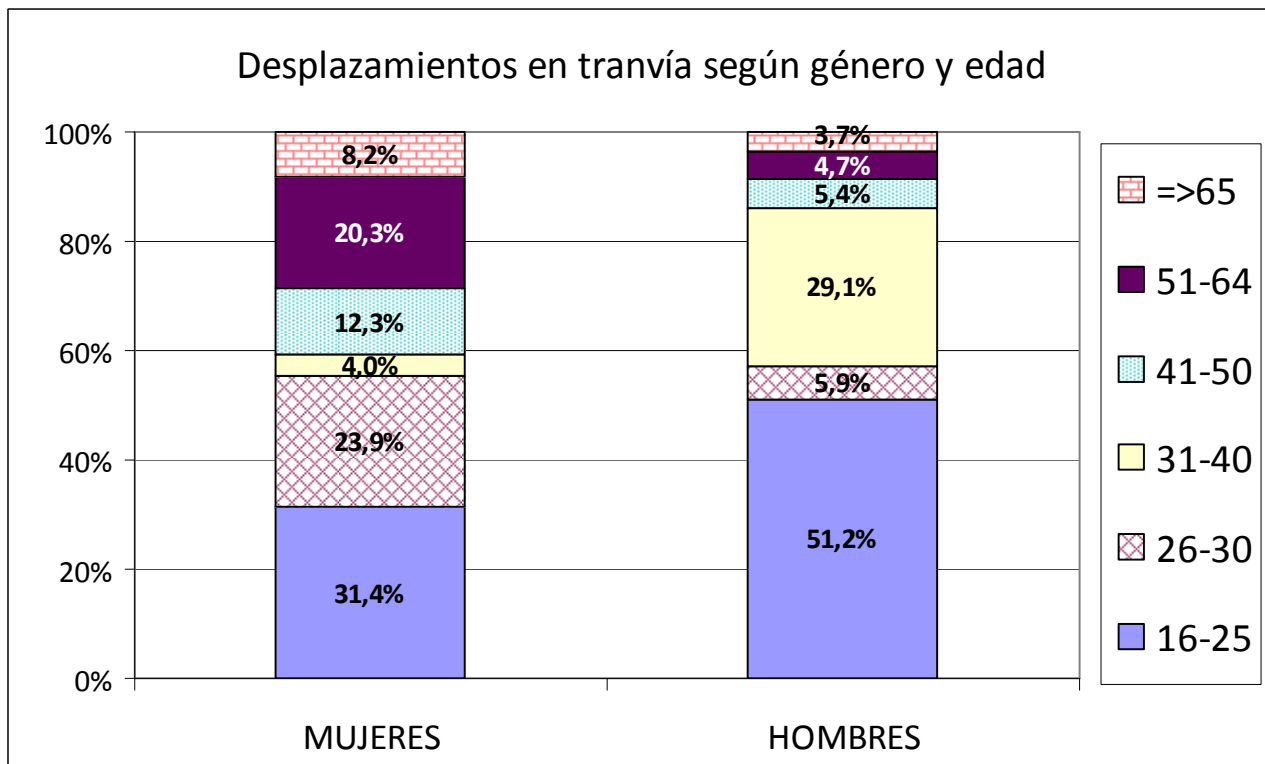
El caso del metro como hemos visto no tiene diferencias significativas intersexo. Es la variable edad la determinante del perfil de la persona que lo utiliza. Sería interesante correlacionarla con la ocupación y con la zona del desplazamiento, datos que no disponemos.

En torno al 40% de las personas que lo utilizan son menores de 30 años. Y apenas un 10% de las personas usuarias tiene más de 65 años. Habría que analizar los posibles motivos de la escasa utilización del metro de las personas mayores con la finalidad de potenciar su accesibilidad ya que se trata de un transporte cómodo y rápido. Apuntamos como posible influencia el hecho de que no esté especialmente bonificado para la tercera edad, además de la persistencia de problemas de adaptabilidad para las personas discapacitadas o de movilidad reducida en algunas estaciones de metro.

Gráfico 20. Desplazamientos en cercanías según el sexo y la edad (porcentajes)



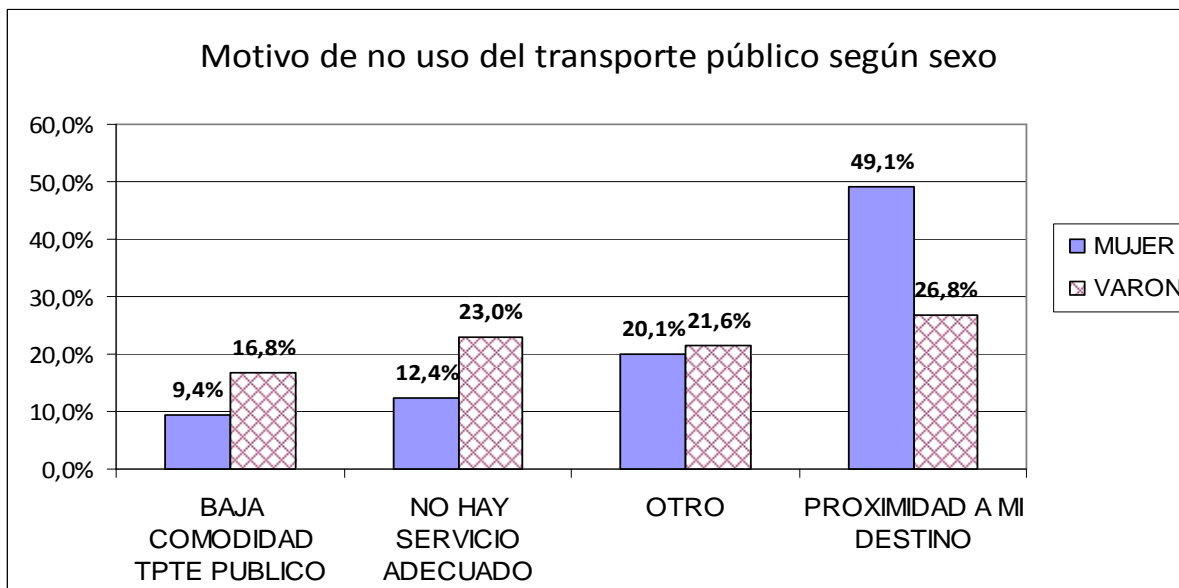
Por su parte, el uso del cercanías aparece polarizado según la edad. De un lado, el 50,72% de las usuarias tiene menos de 25 años, y en caso de los hombres, el 47,87%, lo que puede deberse a que son el grupo de edad donde predominan las personas universitarias. De otro lado, entorno a un 25% de las personas que utilizan el cercanías son mayores de 51 años, por lo que se puede concluir que las personas de edades medias (entre 26 y 50 años) representan un porcentaje bajo de usuarios y usuarias de este medio de transporte.

Gráfico 21. Desplazamientos en tranvía según el sexo y la edad (porcentajes)

Finalmente, en relación al uso del tranvía, es la población joven menor de 30 años la que parece apostar más por este medio de transporte, lo que puede deberse a que las dos líneas de tranvía existentes en Valencia (T4 y T6) tienen paradas en los campus universitarios de la ciudad (Campus de Burjassot, Tarongers, Blasco Ibáñez, UPV). Sin embargo, se hace necesario decir que no existe gran coherencia de los datos disponibles, ya que mientras en el resto de modos de transporte se constataban tendencias similares según la edad en ambos sexos, no ocurre lo mismo en caso del tranvía. Esta incoherencia de los datos puede deberse tanto a la escasa muestra disponible así como al hecho de ser un medio de transporte poco utilizado en la ciudad de Valencia.

En relación a las causas que motivan el no uso del transporte público, encontramos diferencias significativas entre mujeres y hombres. La principal causa de ello es la proximidad al destino. Sin embargo, lo es para casi el 50% de los desplazamientos de las mujeres, pero para menos del 30% de los de hombres. Por otra parte, más hombres que mujeres no utilizan este modo de desplazamiento por considerar que no hay un servicio adecuado o cómodo.

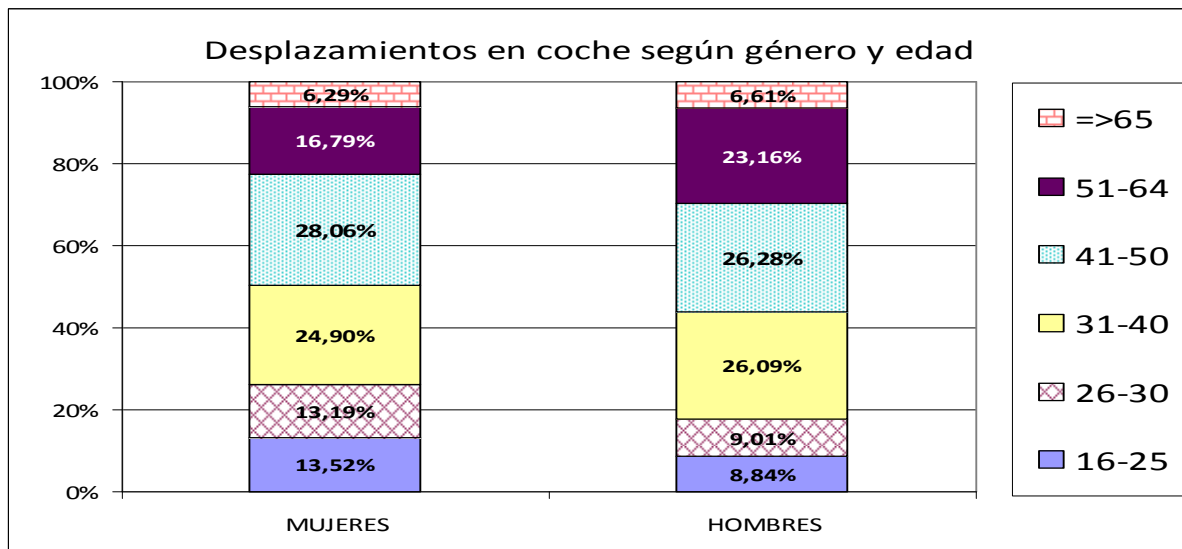
Gráfico 22. Motivos del no uso del transporte público según el sexo (porcentajes)



3.7. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

En este epígrafe, nos centraremos en el uso del coche y de la motocicleta. El coche, como se ha indicado anteriormente, es el **primer modo de transporte más utilizado en los hombres, existiendo una gran diferencia porcentual (-19,02%) en su uso entre ambos sexos**. Si bien, en el caso de las mujeres, el coche representa el 19,68% de sus desplazamientos diarios, en los hombres, este porcentaje es aproximadamente el doble (38,70%). Esta diferencia, puede deberse a que, como se ha indicado anteriormente, los hombres recorren distancias más largas, a su mayor disponibilidad de vehículo propio, así como a la mayor tenencia de éstos de poseer carnet de conducir.

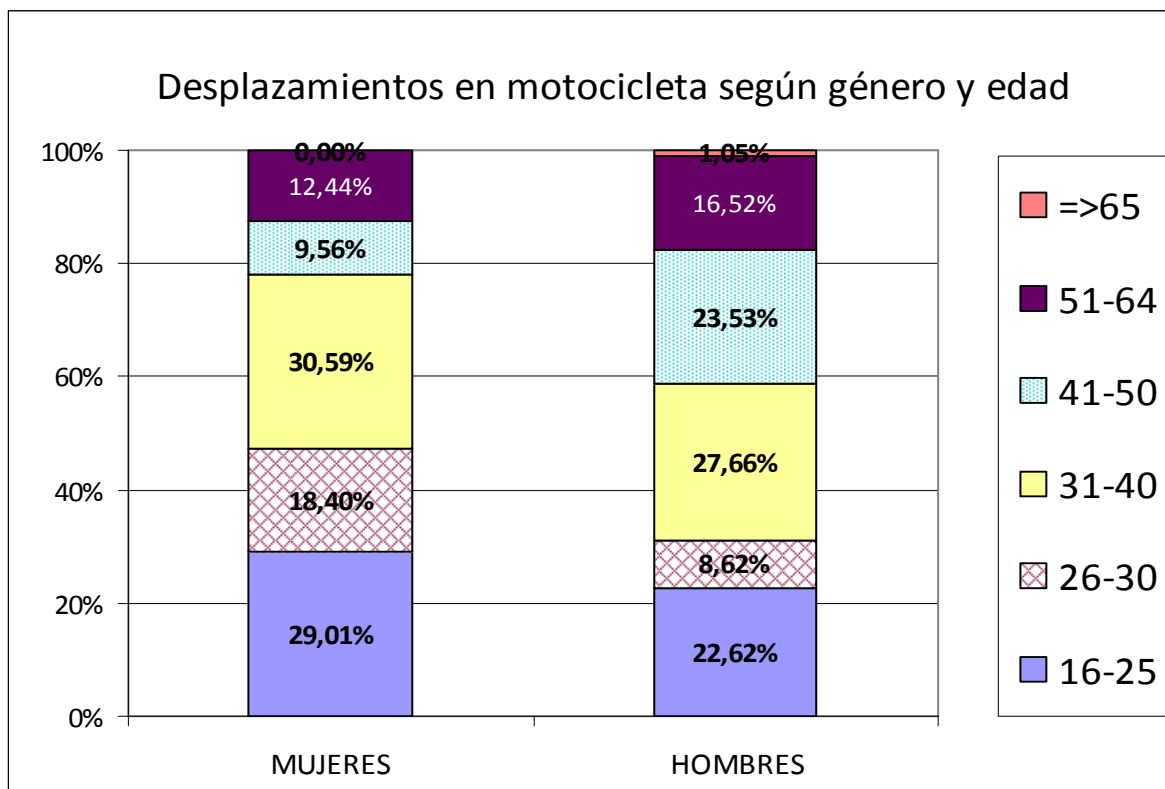
Gráfico 23. Desplazamientos en coche según el sexo y la edad (porcentajes)



La mayoría de quienes utilizan el coche son personas que se encuentran entre los 30 y los 64 años, concretamente entre los hombres asciende al 75,54%. En el caso de las mujeres este porcentaje baja al 69,73%.

En cuanto a la motocicleta, también se observa un empleo mayor en hombres que en mujeres, si bien la desigualdad entre ambos no es tan elevada (la motocicleta representa un 3,22% de los desplazamientos diarios de los hombres y un 0,96% de los desplazamientos de las mujeres).

Gráfico 24. Desplazamientos en motocicleta según el sexo y la edad (porcentajes)



El uso de la motocicleta en la ciudad supone solo el 2,01% de los desplazamientos existiendo una brecha de género del -2,26%. Es decir, **los desplazamientos de hombres triplican en cantidad al de mujeres en la ciudad (3,22%)**. Tanto en hombres como en mujeres la franja de edad que utiliza más este tipo de desplazamiento es de 31 a 40 años.

Los desplazamientos de las mujeres se concentran en las cohortes de 31-40 y 16-25 años, mientras que los de los hombres tienen porcentajes significativos en más cohortes (31-40, 41-50, 16-25 años) estando más repartido el uso de la motocicleta en los distintos grupos de edad.

4. CONCLUSIONES

A través de este informe queda constatada la **existencia de una movilidad cotidiana en la ciudad diferenciada entre mujeres y hombres**. Además de sesgos de sexo en los desplazamientos diarios en la ciudad, también se encuentran **patrones diferentes de movilidad según otras variables sociodemográficas, como la edad o la actividad**. A grandes rasgos, podemos concluir:

- Las mujeres presentan una movilidad superior que los hombres, debido principalmente a su doble jornada (laboral y familiar), realizando un 7,6% más de desplazamientos.
- Los tres modos principales de desplazamiento de la población de la ciudad son a pie (45,9%), el coche (28,5%) y el bus urbano (15,1%). Si bien, cuando el análisis se realiza de forma desagregada por sexo se observan importantes diferencias entre mujeres y hombres en la elección modal de estos. Son en estos tres modos de desplazamientos, movilidad peatonal, vehículo motorizado privado y autobús urbano, donde se hallan las mayores bechas de género (16%, -19%, 7% respectivamente. En el resto de modos de desplazamiento no existen diferencias significativas.
- Mientras que el coche es el modo de desplazamiento diario más empleado por los hombres, en las mujeres destacan los desplazamientos a pie, en los que encontramos importantes brechas de género que incluso superan los 20 puntos porcentuales en algunas cohortes de edad (entre los 31 y 64 años).
- El autobús urbano es el tercer modo de desplazamiento más común en la ciudad de Valencia (286.255 desplazamientos diarios), existiendo un predominio de mujeres en el mismo (el 65,3% de desplazamientos en autobús urbano son realizados por mujeres). En relación a la edad, más de la mitad de las personas usuarias son mayores de 51 años, siendo mayoritariamente mujeres (105.091 desplazamientos de ellas frente a 49.954 de ellos).
- Son las mujeres las que muestran mayores porcentajes en los diferentes motivos de desplazamiento lo que refleja la situación de doble jornada que tienen en la actualidad la mayoría de ellas. En cambio, los hombres se desplazan mayoritariamente por motivos ocupacionales (trabajo y estudios) y su movilidad es principalmente de tipo pendular (casa-trabajo y trabajo-casa).
- Las mujeres suelen recorrer distancias más cortas en sus desplazamientos y además, éstos son de menor duración. Este hecho se debe a principalmente al mantenimiento del

rol domèstic de la mujer, quien sigue realizando la mayor parte de las tareas familiares, las cuales se desarrollan principalmente cerca de su domicilio.

- En las mujeres, la movilidad a pie es la predominante, independientemente de la actividad que desarrollan. Entre las mujeres paradas, jubiladas y amas de casa, suponen más de la mitad del total de desplazamientos. En las mujeres activas también se impone la movilidad peatonal, lo que las diferencia de los hombres, quienes para sus desplazamientos laborales emplean mayoritariamente el coche.
- Como pauta general, las diferencias entre sexos aumentan en correlación positiva con la edad, es decir a mayor edad se da una brecha de género mayor.
- Las mayores brechas de género en los modos, los motivos y la duración de los desplazamientos están en el tramo de edad de 31 a 40 años, siendo las edades en las mujeres tienen más obligaciones familiares por las edades de hijos e hijas.
- La población más joven manifiesta las menores brechas de género en los desplazamientos, y es el sector donde existe un mayor reparto porcentual en los modos de transporte. Además son el colectivo que más usa los medios de transporte minoritarios (bicicleta, metro, tranvía, cercanías).
- Hombres y mayoritariamente mujeres de la tercera edad tienen una preferencia marcada por el desplazamiento a pie o en autobús urbano.

5. PROPUESTAS

A continuación, se realizan una serie de propuestas dirigidas a mejorar la movilidad de la ciudadanía de la ciudad, considerando ésta en su gran diversidad de personas que se desplazan: mujeres, hombres, personas ancianas, jóvenes, adultas, con discapacidad, personas inmigrantes, etc. Introducir la perspectiva de género en esta materia es clave para planificar mejoras en la movilidad con el objetivo de que sea más inclusiva (en función de las principales necesidades y características que tiene la población). Hemos hecho referencia a una amplia bibliografía que hay al respecto ya que esta disciplina surge en los 90 con destacadas investigaciones que han dado sus frutos en ciudades como Vitoria y Madrid siendo modelos a seguir.

Muchas de las propuestas realizadas coinciden con las líneas estratégicas contempladas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUV) y otras tantas surgen del análisis realizado en este estudio con la finalidad de hacer más accesible y adaptadas las necesidades de movilidad, mejorar la conciliación del trabajo y la vida personal y familiar de toda la población, así

como promover la movilidad sostenible. Para ello, se hace necesario mejorar las oportunidades de transporte de las mujeres y atraer a los hombres hacia el transporte público. Además, es imprescindible el auge de los desplazamientos a pie de toda la ciudadanía, pues como señalan los estudios, caminar no sólo es movilidad sostenible, sino que entraña comunicación, socialización y es saludable.

Para potenciar la **movilidad peatonal**, algunas de las medidas que podrían ser adoptadas son:

- **Peatonalización del centro histórico:** en concreto, la zona delimitada por la calle Colón, calle Guillem de Castro, Paseo Ciudadela y Plaza Temple. Esta zona peatonal únicamente mantendría la circulación de transporte público, bicicletas (necesidad de carriles bici para ello) y vehículos autorizados (residenciales y de reparto).
- **Mejorar la comodidad de los desplazamientos a pie:** ensanchamiento de aceras, mejora de intersecciones y peatonalización de ciertas vías de la calzada, en detrimento del coche.
- **Mejorar la seguridad de las personas que van a pie:** aumento de pasos de cebra, mejora de la señalización y disminución de la velocidad máxima en determinados tramos.

Dado que la ciudad de Valencia cuenta con unas condiciones óptimas para la **movilidad en bicicleta** (buena climatología, terreno a nivel del mar, ausencia de pendientes, ciudad no muy grande...), es necesario potenciar su uso, no sólo por ser un medio sostenible, sino además por ser un medio de transporte económico y que reporta beneficios para la salud. Para favorecer el empleo de la bicicleta, tanto pública como privada se propone:

- **Aumentar el carril bici, las ciclocalles, así como transformar carriles** de la calzada en carriles específicos para las bicicletas.
- **Crear el carril bici en el centro de la ciudad**, en concreto, calle Colón, Guillem de Castro, Fernando el Católico, Marqués del Turia, San Vicente Mártir, Serranos y crear carril bici en calles peatonales (algunos de estos tramos están ya en proyecto).
- **Crear líneas de bicicleta que enlacen Valencia con el área metropolitana** así como otros **recorridos de carácter lúdico** como podrían ser la Vía Augusta, el camino del Parque de Cabecera hacia Ribarroja, tramo del Saler al Palmar.

- **Mejorar y ampliar Valenbisi**, tanto las bicicletas en sí (muy pesadas, ruedas muy resbaladizas con la lluvia...) como el número de estaciones y bicicletas (aumentar el número de estaciones, sobre todo en lugares que recogen una afluencia masiva de gente como estaciones de transporte, Administraciones Públicas...). Además, dado el perfil actual de las personas usuarias de la bicicleta pública (más de la mitad de ellas son menores de 30 años), se hace necesario intensificar los estacionamientos en las universidades de la ciudad e Institutos de enseñanza.
- **Incrementar los anclajes** para la bicicleta privada, especialmente en sitios donde hay gran afluencia de público o Administraciones Públicas.
- **Favorecer la intermodalidad**, y para ello, establecer estacionamientos (tanto de bicicleta pública como privada) cercanos a paradas y estaciones de transporte público, posibilitando el uso de éste con la bicicleta.
- **Introducir la bicicleta pública eléctrica.**

Para potenciar el uso del **transporte público**, es necesario que éste sea más rápido, seguro, cómodo y eficaz. Se proponen las siguientes medidas:

- **Modificaciones en la configuración de las líneas:** se hace indispensable ampliar las rutas del transporte público puesto que la principal causa del no uso del mismo es la lejanía al destino. La organización del mismo no sólo debe estar orientada en base a los lugares de trabajo y en los movimientos centro-periferia, sino que debe conectar también colegios, centros médicos... es decir, se debe favorecer los desplazamientos inter e intra barrios para así facilitar la conciliación de las esferas productiva y reproductiva.
- **Aumentar horarios y frecuencias de transportes públicos (autobús y metro):** mujeres, y sobre todo hombres, no utilizan más el transporte público por considerar que no tiene un servicio adecuado en su frecuencia y limitaciones horarias. Es por ello que, mejorando los horarios de forma que no sólo estén pensados en la movilidad laboral y ampliando la frecuencia se podrían acrecentar las oportunidades de las mujeres en realizar las tareas familiares, así como atraer a los hombres al uso del mismo.
- **Potenciar la intermodalidad:** para ello, es necesario el acercamiento de paradas de diferentes líneas y medios de transporte (autobús, metro, tranvía, aparcamientos de bicicleta), así como la coordinación de horarios y la existencia de **billetes combinados**. La

mejora de la intermodalidad facilitaría sobre todo los desplazamientos más largos y los periurbanos, los cuales son realizados mayormente en vehículo privado.

- **Aumentar la oferta del transporte público nocturno:** como indica la geógrafa Pilar Vega, las mujeres tienen una mayor percepción de miedo en los espacios públicos que los hombres, y sobre todo, de noche³⁰. Sin embargo, según su estudio, *“el transporte público durante la noche no parece ser un medio acogedor; muchas mujeres buscan la cercanía de otras en un mismo vagón del metro, y las líneas de autobuses, necesariamente, no acercan a las mujeres hasta la puerta de su casa, por lo que se debe caminar algunos minutos en distancias no demasiado prolongadas, pero suficientes para sentir inseguridad durante la noche”* (VEGA, P. 2008). Esto es especialmente visible en las más jóvenes, quienes prefieren el coche en sus salidas nocturnas³¹. Por ello, es imprescindible aumentar la oferta de transporte público nocturno (más rutas, ampliación de horarios, mayores frecuencias, más paradas...). Así, no sólo el transporte dejaría de ser un condicionante a las salidas nocturnas de ellas, sino que además se disminuiría el uso del coche por la noche en general, y consecuentemente, los accidentes asociados al consumo de alcohol.
- **Proyecto “Entre dos paradas”:** se trata de un proyecto de movilidad surgido en Montreal (Canadá) en 1994, resultado de las reivindicaciones de seguridad del Comité de Acción de Mujeres y Seguridad Urbana (CAFSU). Este grupo advirtió de los problemas de inseguridad que para muchas mujeres suponía recorrer al anochecer trayectos largos desde la parada del autobús hasta su destino. Por ello, se propuso que el servicio de transporte público nocturno permitiera bajarse entre dos paradas. Esta iniciativa se puso en marcha en 1996 en Montreal, y actualmente otras ciudades están implantándola.
- **Personal en las estaciones de metro:** la falta de personal en las paradas de metro, pueden provocar sensación de inseguridad, y sobre todo, en los momentos de menor afluencia de viajeras y viajeros. Además, en caso de que se produzca algún incidente, las personas están completamente indefensas por la carencia de vigilancia.

³⁰ “Visión que se refleja en el comportamiento de las mujeres, tal y como señala el estudio realizado por la revista Brigitte en 1992, en el que se afirma que más de un 53% de las mujeres no salían solas durante la noche, frente a un 10% de los hombres” (VEGA, P., 2008).

³¹ “Así lo confirma los resultados de la encuesta realizada en el País Valenciano, donde el modo utilizado mayoritariamente por las mujeres mayores de 18 años, para disfrutar de su ocio es el coche o la moto en solitario (30%); al tiempo que se afirma una escasa utilización del transporte público (6%).” (VEGA, P., 2008)

- **Mejorar la accesibilidad, la seguridad y la comodidad de los transportes públicos:** de una parte, facilitar la llegada a las estaciones o paradas, especialmente en el caso del metro, ya que no todas las paradas están adaptadas para personas discapacitadas. También, mejorar el acceso al medio de transporte (eliminar aceras sin rebajar, evitar espacios entre andén y metro...). De otra, mejorar y hacer más seguros los transportes para responder a las necesidades de las personas con movilidad reducida (con discapacidad, ancianidad, personas con bebés), pero también a la diversidad de condiciones físicas que presenta la población. Esto pasa por ampliar los espacios destinados a sillas de ruedas y carritos de bebé, añadir cinturones de seguridad para éstos, asientos más bajos para niñas y niños y para personas de menor estatura, así como más amplios para aquellas de mayor peso. Además, dado que muchas personas realizan el trayecto de pie, los asideros y las barras de seguridad tendrían que estar situados a una altura óptima para todas y todos. En el caso del metro, estas mejoras podrían ser realizadas en el primer vagón (para así no modificar el diseño de todo el metro). En el caso del metro y el tranvía (medios de transporte minoritarios) estos avances podrían conseguir atraer a más personas, en especial, la tercera edad, potenciales del transporte público así como también del autobús urbano dadas las dificultades que presentan metro y tranvía para este grupo de edad.
- **Iconografía con perspectiva de género:** todavía se mantiene una iconografía sexista en el transporte público (mujeres con el carrito del bebé, anciano y no anciana así como discapacitado y no discapacitada). Por ello, se debería cuidar también este aspecto, y que la iconografía fuera inclusiva.
- **Participación ciudadana en la evaluación y planificación de la movilidad en la ciudad.** Es necesario implicar activamente a la población en todas las políticas de movilidad, pues sin su opinión, es difícil dar una respuesta óptima a la diversidad de necesidades que tienen. Es fundamental la consulta a la ciudadanía organizada a través de entidades, plataformas, organismos de participación ciudadana. Proponemos algunos que representan a amplios sectores poblacionales: el Consejo de Acción Social, el Consell de la Dona, el Defensor del Mayor, Oficina de Atención a las Personas Mayores (OMAM), el Defensor del Menor, la Oficina Municipal de Información y Defensa del Consumidor (OMIC), Defensora del Discapacitado, Oficina de Atención a las Personas con

Discapacidad (OMAD), Centro de Apoyo a la Inmigración (CAI), Departamentos de Atención al Cliente de EMT y Metro de Valencia...

Finalmente, **para introducir la perspectiva de género en los estudios de movilidad** proponemos una serie de medidas para la elaboración de las sucesivas Encuestas de Movilidad. Éstas tienen por objeto profundizar en el conocimiento de la movilidad de toda la ciudadanía.

- **Nuevos conceptos:** se hace necesario modificar los conceptos al uso en la terminología del transporte. La clasificación de la movilidad como “obligada” y “no obligada”, haciendo la primera referencia a los desplazamientos por trabajo y estudios, y la segunda al resto de motivos de desplazamiento es inapropiada. Esta dicotomía supone invisibilizar y menospreciar el trabajo de cuidados y atención, realizado mayoritariamente por mujeres, y que es imprescindible para el funcionamiento de la sociedad. Estos términos podían ser sustituidos por ejemplo por las categorías “movilidad ocupacional” y “movilidad personal”
- **Desagregar toda la información por sexos.** Y analizar las diferencias significativas (brecha de género en la movilidad).
- **Introducir la encuesta la variable de discapacidad física, psíquica, sensorial** para conocer sus dificultades y necesidades de movilidad en la ciudad.
- **Propuestas sobre la edad:** incluir en las encuestas la movilidad infantil y realizar los grupos de edad en relación a los ciclos vitales. Para ello, proponemos siete grupos de edad: de 3 a 17 años (población infantil en edad escolaridad obligatoria), de 18 a 25 (período que coincide con los estudios universitarios), de 26 a 30 (población joven activa), de 31 a 40 (período más frecuente para tener hijas e hijos en la actualidad), de 41 a 50, de 51 a 64 y mayores de 65.
- **Cruzar la variable sexo con otras** como la nacionalidad, edad, discapacidad, actividad y zonas desplazamiento (origen y destino). La próxima Encuesta de Movilidad debería incluir como mínimo el estudio de los motivos, los modos y la duración de los desplazamientos:
 - según el sexo y la nacionalidad
 - según el sexo y la actividad
 - según el sexo y la discapacidad

- según el sexo y la zona desplazamiento
- **Medición específica de los tiempos de transporte de:**
 - Metro, tranvía y cercanías
 - Autobús urbano
 - Coche
 - Bicicleta
 - Movilidad peatonal
- Introducir **nuevos métodos de análisis** de la movilidad con grupos de discusión y observación participante que permitan conocer las necesidades de la población que no son posibles recoger a través de las encuestas con técnicas cualitativas. Para ello, es necesario la formación de **equipos interdisciplinarios más amplios**.
- **Incluir todos los viajes** que realiza la población en la medición de la movilidad, independientemente del motivo, el tiempo de duración o el modo de desplazamiento.

SECCIÓ DE DONES I IGUALTAT

Valencia, septiembre de 2014

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEST, H. y LANZENDORF, M: «Division of labour and differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne, Germany». *Journal of Transport Geography*, 13 2, 2005.

BOYANO, D. “Análisis de la movilidad y el urbanismo en Madrid desde un enfoque de sexo” en Plataforma de Sostenibilidad Urbana y Territorial del OSE, 2011.

CARRASQUER, P.; TONRS, T.; TEJERO, E.; y ROMERO, A. “El trabajo reproductivo” Universidad Autònoma de Barcelona. Departament de Sociologia, 1998.

CASADO, J. M: *Diferencias de sexo en los desplazamientos cotidianos por razones laborales*. Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, 2000.

CEBOLLADA, A. Y MIRALLES, C: «Hábitos y percepciones de la movilidad cotidiana de las personas sin permiso de conducir». En J. Seguí (edit): *Los servicios, los transportes y las redes territoriales. Els serveis, els transports i les xarxes territorials*, Universitat de les Illes Balears, 2003.

DÍAZ, M. A.: «Actividad, sexo y desplazamientos urbanos en Alcalá de Henares» en: *Aportación española al XXVI Congreso Geográfico Internacional*, Madrid, Real Sociedad Geográfica. 1988

DÍAZ, M. A.: «El espacio-tiempo cotidiano», en: *Ciudad y mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado*. Madrid, Seminario Permanente Ciudad y Mujer, Junta C.M. y Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, 107-117. 1995

DÍAZ, M.A. y JIMÉNEZ, F.J. “Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según el sexo?” en Segundo Seminario Internacional sobre Sexo y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana. ETSAM, UPM. 2003

DÍAZ, M. A.; RODRÍGUEZ, J. M. Y GARCÍA, J. C: «Desplazamientos laborales y sexo en la Comunidad de Madrid a partir del censo de población 2001», 2009.

EMAKUNDE-INSTITUTO VASCO DE LA MUJER “La evaluación del impacto en función del sexo en transporte y movilidad”, 2013

HANSON, S. : «Gender and mobility: new approaches for informing sustainability». *Gender, Place & Culture*, 17, 2010.

HOZ, D. de la : «Factores sociales en las pautas de desplazamiento y uso del coche de la movilidad obligada de Madrid». *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, 4, 2008.

GARCÍA, J.C. y RODRIGUEZ, J.M. *“Movilidad cotidiana y sexo en la Comunidad de Madrid”*. Universidad Complutense de Madrid. Departamento de Geografía Humana”, 2012.

GARCÍA, J.C. y RODRIGUEZ, J.M. *“Diversidad de sexo en la movilidad cotidiana en la Comunidad de Madrid”*, 2012.

GEPKEN, F. *“Cómo incorporar la perspectiva de la igualdad entre hombres y mujeres en la práctica del urbanismo municipal”* en Segundo Seminario Internacional sobre Sexo y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM, UPM, 2002

ILÁRRAZ, I. *“Movilidad sostenible y equidad”* en XVI Congreso de Estudios Vascos: Garapen

MIRALLES, C. «La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana», *Ecología Política*, 15. 1998.

ORTIZ, A. *“Espacios del miedo, ciudad y sexo: experiencias y percepciones en algunos barrios de Barcelona”*. Universidad Autònoma de Barcelona. Departamento de Geografía, 2007.

POLK M.:«The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden». *Journal of Transport Geography*, 12, 2004.

SABATÉ, A. RODRÍGUEZ, J. M. Y DÍAZ, M. A: *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del sexo*, Madrid, Síntesis. 1995.

SALOM, J. Y DELIOS, E: «La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por sexo», *Cuadernos de Geografía*, 64, 1998.

SEGALES, M. *“Mujeres en movimiento: sexo, ecología y ciudad”*2007. Disponible en

http://www.hegoa.ehu.es/congreso/bilbo/komu/4_Mujeres/2_Marcelo-Segales.pdf

VEGA, P. *“Mujeres y movilidad peatonal”* en III Conferencia Internacional. Pasos hacia la ciudad del peatón. 2008

7. ANEXOS**Tabla 1. Modos de desplazamiento según el sexo y brecha de género**

DESPLAZAMIENTO	TOTAL		MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
A PIE	869.810	45,90%	543.777	53,31%	326.033	37,26%	16,04%
BICICLETA PRIVADA	43.382	2,29%	17.955	1,76%	25.427	2,91%	-1,15%
BICICLETA PUBLICA (VALENBISI)	19.509	1,03%	6.847	0,67%	12.662	1,45%	-0,78%
BUS DISCRECIONAL ³²	2.509	0,13%	1.851	0,18%	658	0,08%	0,11%
BUS EMPRESA	4.659	0,25%	1.977	0,19%	2.682	0,31%	-0,11%
BUS URBANO	286.255	15,11%	186.994	18,33%	99.260	11,35%	6,99%
COCHE	539.392	28,46%	200.795	19,68%	338.597	38,70%	-19,02%
METRO	56.950	3,01%	33.464	3,28%	23.486	2,68%	0,60%
MOTOCICLETA	38.003	2,01%	9.833	0,96%	28.170	3,22%	-2,26%
RENFE CERCANIAS	3.157	0,17%	1.511	0,15%	1.646	0,19%	-0,04%
TAXI	18.356	0,97%	11.243	1,10%	7.113	0,81%	0,29%
TRANVIA	13.019	0,69%	3.845	0,38%	9.173	1,05%	-0,67%
TOTAL	1.895.000	100,00%	1.020.092	100,00%	874.908	100,00%	
% DESPLAZAMIENTOS SOBRE TOTAL GENERAL	1.895.000	100%	1.020.092	53,8%	874.908	46,2%	7,6%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

³² Siguiendo la definición dada por el Instituto Nacional de Estadística, se entiende por bus discrecional: “El que realiza servicios de transporte no regular de viajeros y viajeras sin sujeción a itinerario u horario alguno. En este concepto engloba tanto el urbano como el interurbano. Un ejemplo serían los autocares contratados para visitas turísticas”

Tabla 2.1. Modo de desplazamiento según el sexo y la edad³³ (valores absolutos)

		16-17	18-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	A PIE	11.579	38.196	32.134	82.081	97.376	117.959	164.451	543.777
	BICICLETA PRIVADA	400	2.546	2.162	3.906	5.684	2.780	477	17.955
	VALENBISI	293	3.307	998	647	999	603	0	6.847
	BUS DISCRECIONAL	135	23	588	676	209	10	210	1.851
	BUS EMPRESA	109	80	0	535	1.079	102	73	1.977
	BUS URBANO	1.437	18.587	13.635	21.716	26.628	43.679	61.312	186.994
	COCHE	658	20.969	26.488	49.991	56.347	33.707	12.635	200.795
	METRO	710	9.195	3.006	6.286	4.564	6.144	3.558	33.464
	MOTOCICLETA	303	2.549	1.809	3.008	940	1.223	0	9.833
	RENFE CERCANIAS	0	766	122	0	260	362	0	1.511
	TAXI	0	293	0	2.289	1.150	2.281	5.230	11.243
	TRANVIA	0	1.207	917	154	472	781	314	3.845
	TOTAL	15.624	97.719	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	A PIE	13.568	37.551	22.153	40.405	47.733	69.230	95.393	326.033
	BICICLETA PRIVADA	1.278	4.042	3.506	4.308	6.553	5.332	408	25.427
	VALENBISI	1.015	5.137	2.361	902	1.751	1.497	0	12.662
	BUS DISCRECIONAL	115	215	0	0	54	171	104	658
	BUS EMPRESA	39	127	0	101	1.049	1.366	0	2.682
	BUS URBANO	1.726	16.057	6.239	15.165	10.119	15.733	34.221	99.260
	COCHE	2.113	27.831	30.506	88.334	88.999	78.433	22.381	338.597
	METRO	701	6.945	2.964	3.587	3.505	3.666	2.117	23.486
	MOTOCICLETA	55	6.316	2.429	7.792	6.629	4.654	295	28.170
	RENFE CERCANIAS	0	788	213	153	26	406	60	1.646
	TAXI	0	0	523	2.076	880	1.192	2.443	7.113
	TRANVIA	144	4.551	540	2.673	494	429	341	9.173
	TOTAL	20.754	109.561	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

³³ Por motivos metodológicos, se han reagrupado en una misma categoría los grupos de edad de entre 16 y 17 años y de entre 18 y 25 años, en los datos de origen.

Tabla 2.2 Modo de desplazamiento según el sexo y la edad (porcentajes)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	A PIE	43,92%	39,26%	47,92%	49,76%	56,27%	66,24%	53,31%
	BICICLETA PRIVADA	2,60%	2,64%	2,28%	2,90%	1,33%	0,19%	1,76%
	BICICLETA PUBLICA (VALENBISI)	3,18%	1,22%	0,38%	0,51%	0,29%	0,00%	0,67%
	BUS DISCRECIONAL	0,14%	0,72%	0,39%	0,11%	0,00%	0,08%	0,18%
	BUS EMPRESA	0,17%	0,00%	0,31%	0,55%	0,05%	0,03%	0,19%
	BUS URBANO	17,67%	16,66%	12,68%	13,61%	20,84%	24,70%	18,33%
	COCHE	19,08%	32,36%	29,19%	28,79%	16,08%	5,09%	19,68%
	METRO	8,74%	3,67%	3,67%	2,33%	2,93%	1,43%	3,28%
	MOTOCICLETA	2,52%	2,21%	1,76%	0,48%	0,58%	0,00%	0,96%
	RENFE CERCANIAS	0,68%	0,15%	0,00%	0,13%	0,17%	0,00%	0,15%
	TAXI	0,26%	0,00%	1,34%	0,59%	1,09%	2,11%	1,10%
	TRANVIA	1,07%	1,12%	0,09%	0,24%	0,37%	0,13%	0,38%
	Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	Total valores absolutos	113.342	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	A PIE	39,23%	31,01%	24,41%	28,45%	38,02%	60,47%	37,26%
	BICICLETA PRIVADA	4,08%	4,91%	2,60%	3,91%	2,93%	0,26%	2,91%
	BICICLETA PUBLICA (VALENBISI)	4,72%	3,31%	0,54%	1,04%	0,82%	0,00%	1,45%
	BUS DISCRECIONAL	0,25%	0,00%	0,00%	0,03%	0,09%	0,07%	0,08%
	BUS EMPRESA	0,13%	0,00%	0,06%	0,63%	0,75%	0,00%	0,31%
	BUS URBANO	13,65%	8,73%	9,16%	6,03%	8,64%	21,69%	11,35%
	COCHE	22,98%	42,71%	53,38%	53,04%	43,07%	14,19%	38,70%
	METRO	5,87%	4,15%	2,17%	2,09%	2,01%	1,34%	2,68%
	MOTOCICLETA	4,89%	3,40%	4,71%	3,95%	2,56%	0,19%	3,22%
	RENFE CERCANIAS	0,60%	0,30%	0,09%	0,02%	0,22%	0,04%	0,19%
	TAXI	0,00%	0,73%	1,25%	0,52%	0,65%	1,55%	0,81%
	TRANVIA	3,60%	0,76%	1,62%	0,29%	0,24%	0,22%	1,05%
	Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	Total valores absolutos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
BRECHA DE GÉNERO	A PIE	4,69%	8,24%	23,50%	21,31%	18,25%	5,78%	16,04%
	BICICLETA PRIVADA	-1,48%	-2,27%	-0,32%	-1,00%	-1,60%	-0,07%	-1,15%
	BICICLETA PUBLICA (VALENBISI)	-1,54%	-2,09%	-0,17%	-0,53%	-0,53%	0,00%	-0,78%
	BUS DISCRECIONAL	-0,11%	0,72%	0,39%	0,08%	-0,09%	0,02%	0,11%
	BUS EMPRESA	0,04%	0,00%	0,25%	-0,07%	-0,70%	0,03%	-0,11%
	BUS URBANO	4,02%	7,92%	3,51%	7,58%	12,20%	3,01%	6,99%
	COCHE	-3,90%	-10,35%	-24,19%	-24,25%	-26,99%	-9,10%	-19,02%
	METRO	2,87%	-0,48%	1,50%	0,24%	0,92%	0,09%	0,60%
	MOTOCICLETA	-2,37%	-1,19%	-2,95%	-3,47%	-1,97%	-0,19%	-2,26%
	RENFE CERCANIAS	0,07%	-0,15%	-0,09%	0,12%	-0,05%	-0,04%	-0,04%
	TAXI	0,26%	-0,73%	0,08%	0,06%	0,43%	0,56%	0,29%
	TRANVIA	-2,54%	0,36%	-1,53%	-0,05%	0,14%	-0,09%	-0,67%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 3. Modo de desplazamiento de las mujeres según la actividad³⁴ (porcentajes)

	ESCOLAR O ESTUDIANTE	LABORES DEL HOGAR	EN PARO, BUSCANDO EMPLEO	RETIRADO/A, JUBILADO/A, PREJUBILADO/A, RENTISTA	TRABAJANDO EN UN PUESTO REMUNERADO	Total general
A PIE	48,28%	67,42%	62,86%	63,48%	43,81%	54,83%
BUS DISCRECIONAL	0,14%	0,04%	0,00%	0,07%	0,09%	0,19%
BUS URBANO	19,85%	18,67%	17,83%	25,91%	15,41%	18,85%
COCHE	16,50%	10,26%	16,29%	6,72%	34,28%	20,25%
METRO	10,14%	2,00%	2,27%	1,39%	3,54%	3,37%
MOTOCICLETA	2,93%	0,00%	0,42%	0,00%	1,65%	0,99%
TAXI	0,29%	1,26%	0,29%	2,43%	0,90%	1,13%
TRANVIA	1,87%	0,35%	0,03%	0,00%	0,32%	0,39%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
TOTAL VALORES ABSOLUTOS RECALCULADO ³⁵	99.967	155.611	132.060	205.041	377.744	991.802

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 4. Motivos de desplazamiento según el sexo (valores absolutos y porcentajes³⁶)

MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO	TOTAL		MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
	Valores absolutos	Porcentaje	Valores absolutos	Porcentaje	Valores absolutos	Porcentaje	
ASUNTO PERSONAL (VISITA A FAMILIARES, AMISTADES...)	86.187	7,64%	51.447	8,41%	34.740	6,73%	1,68%
CAMINO AL / DEL TRABAJO	298.547	26,47%	132.483	21,65%	166.064	32,18%	-10,53%
TRABAJANDO	99.219	8,80%	37.171	6,07%	62.049	12,03%	-5,95%
COMPRAS	180.664	16,02%	132.371	21,63%	48.293	9,36%	12,27%
ESTUDIOS / ACOMPAÑAR AL CENTRO DE ESTUDIOS	175.557	15,57%	97.840	15,99%	77.717	15,06%	0,93%
GESTIONES ADMINISTRATIVAS	31.856	2,82%	16.772	2,74%	15.083	2,92%	-0,18%
MÉDICO/A / SANIDAD	48.214	4,27%	31.147	5,09%	17.067	3,31%	1,78%
OCIO (AMISTADES, DEPORTE, CINE...)	177.486	15,74%	92.623	15,14%	84.863	16,45%	-1,31%
OTROS	30.139	2,67%	20.027	3,27%	10.112	1,96%	1,31%
TOTAL ENCUESTAS CONTESTADAS	1.127.869	100,00%	611.882	100,00%	515.988	100,00%	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

³⁴ Por cuestiones metodológicas, la categoría "EN PARO y buscando empleo" se ha incluido a las personas que buscan su primer empleo, y la categoría "Rentista" se ha reagrupado con "JUBILADO/A, PREJUBILADO/A, RETIRADO/A" dado que eran categorías con poca participación en la muestra y con grandes similitudes. Además, se han suprimido la categoría "Otro", si bien pueden verse las cifras en los anexos.

³⁵ El sumatorio ha sido recalculado ya que en los datos originales estaba incorrecto.

³⁶ Porcentajes calculados sobre el total de encuestas contestadas

Tabla 5.1. Motivos de desplazamiento de las mujeres según la edad (valores absolutos)

MUJERES		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total
CONTESTADAS		67379	50318	104539	119233	123969	146444	611882
	ASUNTO PERSONAL	1745	3050	7599	5575	13052	20426	51447
	CAMINO AL / DEL TRABAJO	7511	16755	35492	41441	29603	1682	132483
	TRABAJANDO	725	3822	15738	9137	7551	198	37171
	COMPRAS	1386	3635	13354	20357	34910	58729	132371
	ESTUDIOS / ACOMPAÑAR AL CENTRO DE ESTUDIOS	45013	8789	18151	17608	3069	5209	97840
	GESTIONES ADMINISTRATIVAS	220	2216	2427	3115	5344	3449	16772
	MÉDICO/A / SANIDAD	493	1825	1327	4764	7260	15479	31147
	OCIO (AMISTADES, DEPORTE, CINE...)	7986	8541	6759	13929	19178	36229	92623
	OTRO	2300	1686	3692	3306	4001	5043	20027
EN BLANCO		45965	31542	66751	76475	85662	101816	408211
TOTAL		113343	81860	171290	195708	209631	248261	1020092

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 5.2 Motivos de desplazamiento de los hombres según la edad (valores absolutos)

HOMBRES		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total
CONTESTADAS		79156	41924	97940	100256	105893	90819	515988
	ASUNTO PERSONAL	2696	2416	6462	3675	7809	11682	34740
	CAMINO AL / DEL TRABAJO	6931	15878	44750	53229	43003	2274	166064
	TRABAJANDO	4115	7109	16338	16186	17537	763	62049
	COMPRAS	2520	1556	8996	3957	10101	21163	48293
	ESTUDIOS/ACOMPAÑAR AL CENTRO DE ESTUDIOS	52556	6113	6874	7125	2758	2292	77717
	GESTIONES ADMINISTRATIVAS	339	1943	1337	2494	4776	4194	15083
	MÉDICO/A/SANIDAD	532	260	1076	958	3865	10376	17067
	OCIO (AMISTADES, DEPORTE, CINE...)	7359	6442	11141	10203	14208	35510	84863
	OTRO	2108	206	966	2430	1836	2565	10112
EN BLANCO		51159	29509	67556	67535	76217	66944	358920
TOTAL		130315	71433	165496	167792	182109	157762	874908

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 5.3 Motivos de desplazamiento según el sexo y la edad³⁷ y brecha de género (porcentajes³⁸)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total
MUJERES	ASUNTO PERSONAL	2,59%	6,06%	7,27%	4,68%	10,53%	13,95%	8,41%
	CAMINO AL / DEL TRABAJO	11,15%	33,30%	33,95%	34,76%	23,88%	1,15%	21,65%
	TRABAJANDO	1,08%	7,60%	15,05%	7,66%	6,09%	0,14%	6,07%
	COMPRAS	2,06%	7,22%	12,77%	17,07%	28,16%	40,10%	21,63%
	IR / ACOMPAÑAR AL CENTRO DE ESTUDIOS	66,81%	17,47%	17,36%	14,77%	2,48%	3,56%	15,99%
	GESTIONES ADMINISTRATIVAS	0,33%	4,40%	2,32%	2,61%	4,31%	2,36%	2,74%
	MÉDICO/A / SANIDAD	0,73%	3,63%	1,27%	4,00%	5,86%	10,57%	5,09%
	OCIO (AMISTADES, DEPORTE, CINE...)	11,85%	16,97%	6,47%	11,68%	15,47%	24,74%	15,14%
	OTRO	3,41%	3,35%	3,53%	2,77%	3,23%	3,44%	3,27%
	TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
TOTAL VALORES ABSOLUTOS	67.379	50.318	104.539	119.233	123.969	146.444	611.882	
HOMBRES	ASUNTO PERSONAL	3,41%	5,76%	6,60%	3,67%	7,37%	12,86%	6,73%
	CAMINO AL / DEL TRABAJO	8,76%	37,87%	45,69%	53,09%	40,61%	2,50%	32,18%
	TRABAJANDO	5,20%	16,96%	16,68%	16,14%	16,56%	0,84%	12,03%
	COMPRAS	3,18%	3,71%	9,19%	3,95%	9,54%	23,30%	9,36%
	IR/ ACOMPAÑAR AL CENTRO DE ESTUDIOS	66,40%	14,58%	7,02%	7,11%	2,60%	2,52%	15,06%
	GESTIONES ADMINISTRATIVAS	0,43%	4,63%	1,37%	2,49%	4,51%	4,62%	2,92%
	MÉDICO/A / SANIDAD	0,67%	0,62%	1,10%	0,96%	3,65%	11,43%	3,31%
	OCIO (AMISTADES, DEPORTE, CINE...)	9,30%	15,37%	11,38%	10,18%	13,42%	39,10%	16,45%
	OTRO	2,66%	0,49%	0,99%	2,42%	1,73%	2,82%	1,96%
	TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
TOTAL VALORES ABSOLUTOS	79.156	41.924	97.940	100.256	105.893	90.819	515.988	
BRECHA DE GÉNERO	ASUNTO PERSONAL	-0,82%	0,30%	0,67%	1,01%	3,15%	1,09%	1,68%
	CAMINO AL / DEL TRABAJO	2,39%	-4,58%	-11,74%	-18,34%	-16,73%	-1,36%	-10,53%
	TRABAJANDO	-4,12%	-9,36%	-1,63%	-8,48%	-10,47%	-0,71%	-5,95%
	COMPRAS	-1,13%	3,51%	3,59%	13,13%	18,62%	16,80%	12,27%
	IR / ACOMPAÑAR AL CENTRO DE ESTUDIOS	0,41%	2,89%	10,34%	7,66%	-0,13%	1,03%	0,93%
	GESTIONES ADMINISTRATIVAS	-0,10%	-0,23%	0,96%	0,12%	-0,20%	-2,26%	-0,18%
	MÉDICO/A / SANIDAD	0,06%	3,01%	0,17%	3,04%	2,21%	-0,86%	1,78%
	OCIO (AMISTADES, DEPORTE, CINE...)	2,56%	1,61%	-4,91%	1,51%	2,05%	-14,36%	-1,31%
	OTROS	0,75%	2,86%	2,55%	0,35%	1,49%	0,62%	1,31%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

³⁷ Por motivos metodológicos, se han reagrupado en una misma categoría los grupos de edad de 16 y 17 años y de 18 a 25 años.

³⁸ Porcentajes calculados sobre el total de encuestas contestadas.

Tabla 6.1 Duración de los desplazamientos de las mujeres según la edad (valores absolutos)

DURACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LAS MUJERES SEGÚN LA EDAD								
MINUTOS	16-17	18-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
0	142	0	59	124	101	232	198	855
1	0	0	0	232	87	166	128	613
2	0	97	609	847	768	708	1.494	4.524
3	0	0	205	2.026	1.897	344	1.189	5.661
4	0	1.006	0	40	183	546	266	2.041
5	2.528	4.258	3.897	19.782	13.863	18.307	20.984	83.620
6	0	0	122	1.440	511	448	1.006	3.528
7	236	1.138	1.282	550	2.420	1.556	2.117	9.300
8	0	0	46	1.483	1.554	3.309	1.885	8.277
9	0	0	0	0	0	125	509	634
10	4.668	13.313	10.748	32.057	37.163	38.174	39.855	175.977
11	0	0	0	0	0	0	110	110
12	0	1.597	128	759	2.927	1.379	1.370	8.159
13	0	221	0	589	117	283	196	1.405
14	0	0	0	0	14	0	184	197
15	2.282	14.132	16.819	22.843	36.036	32.446	41.084	165.643
16	0	0	0	0	66	404	0	470
17	0	0	0	0	0	283	0	283
18	0	371	0	0	46	353	158	927
19	0	0	0	0	0	124	47	172
20	534	17.095	10.445	21.061	24.312	25.464	26.518	125.429
25	1.189	5.527	5.429	7.640	8.661	9.899	9.614	47.957
27	0	32	0	0	0	0	0	32
30	691	7.839	7.609	12.623	11.394	16.660	21.719	78.535
35	0	1.849	1.151	1.565	1.312	719	2.044	8.641
40	0	3.039	1.119	2.478	2.052	3.276	2.649	14.613
45	68	2.346	1.545	2.247	2.489	2.534	5.259	16.487
50	0	503	406	1.014	511	1.306	1.609	5.349
55	0	0	0	69	0	107	228	404
60	0	0	0	0	0	47	125	172
80	0	0	0	0	80	0	0	80
(en blanco)	3.286	23.355	20.242	39.819	47.144	50.433	65.716	249.996
Total general	15.624	97.719	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
Total contestado	12.338	74.364	61.618	131.470	148.564	159.198	182.545	770.096

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 6.2 Duración de los desplazamientos según el sexo y la edad (porcentajes³⁹) y brecha de género

	MINUTOS	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
	MUJERES	Entre 0 y 5	9,26%	7,74%	17,53%	11,38%	12,75%	13,29%
Entre 6 y 10		22,32%	19,80%	27,03%	28,03%	27,39%	24,86%	25,67%
Entre 11 y 15		21,03%	27,50%	18,40%	26,31%	21,42%	23,52%	22,79%
Entre 16 y 20		20,76%	16,95%	16,02%	16,44%	16,73%	14,64%	16,53%
Entre 21 y 25		7,75%	8,81%	5,81%	5,83%	6,22%	5,27%	6,23%
Entre 26 y 30		9,88%	12,35%	9,60%	7,67%	10,46%	11,90%	10,20%
Entre 31 y 45		8,42%	6,19%	4,78%	3,94%	4,10%	5,45%	5,16%
Más de 45		0,58%	0,66%	0,82%	0,40%	0,92%	1,07%	0,78%
TOTAL		100,00%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TOTAL VALORES ABSOLUTOS	86.702	61.618	131.470	148.564	159.198	182.545	770.096	
HOMBRES	Entre 0 y 5	7,57%	10,11%	7,28%	6,20%	7,83%	11,08%	8,11%
	Entre 6 y 10	20,51%	12,84%	12,42%	24,21%	20,20%	21,66%	19,13%
	Entre 11 y 15	20,10%	22,00%	23,63%	19,35%	24,65%	22,55%	22,16%
	Entre 16 y 20	23,84%	24,55%	25,70%	20,50%	21,16%	16,00%	21,72%
	Entre 21 y 25	7,08%	9,06%	10,23%	8,26%	5,98%	5,64%	7,62%
	Entre 26 y 30	13,51%	14,01%	16,11%	13,92%	12,50%	15,46%	14,28%
	Entre 31 y 45	7,21%	6,90%	4,28%	6,37%	6,80%	6,76%	6,28%
	Más de 45	0,18%	0,53%	0,35%	1,20%	0,88%	0,86%	0,70%
	TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
TOTAL VALORES ABSOLUTOS	96.529	51.564	127.525	123.892	130.911	110.600	641.020	
BRECHA DE GÉNERO	Entre 0 y 5	1,70%	-2,37%	10,25%	5,18%	4,92%	2,21%	4,53%
	Entre 6 y 10	1,82%	6,96%	14,60%	3,82%	7,19%	3,20%	6,54%
	Entre 11 y 15	0,93%	5,50%	-5,23%	6,96%	-3,23%	0,98%	0,63%
	Entre 16 y 20	-3,08%	-7,60%	-9,68%	-4,06%	-4,43%	-1,36%	-5,19%
	Entre 21 y 25	0,66%	-0,25%	-4,42%	-2,43%	0,24%	-0,37%	-1,39%
	Entre 26 y 30	-3,63%	-1,66%	-6,51%	-6,25%	-2,04%	-3,56%	-4,07%
	Entre 31 y 45	1,21%	-0,71%	0,50%	-2,43%	-2,69%	-1,31%	-1,12%
	Más de 45	0,40%	0,13%	0,48%	-0,80%	0,04%	0,21%	0,08%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 7. Desplazamientos a pie según el sexo (valores absolutos y porcentajes)

DESPLAZAMIENTO	MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
A PIE	543.777	53,31%	326.033	37,26%	16,04%
TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS	1.020.092	100%	874.908	100%	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

³⁹ Porcentajes calculados sobre el total de encuestas contestadas

Tabla 8.1 Desplazamientos a pie según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos a pie	49.775	32.134	82.081	97.376	117.959	164.451	543.777
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos a pie	51.119	22.153	40.405	47.733	69.230	95.393	326.033
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 8.2 Desplazamientos a pie según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	9,15%	5,91%	15,09%	17,91%	21,69%	30,24%	100,00%
VARONES	16,68%	6,79%	12,39%	14,64%	21,23%	29,26%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 9. Desplazamientos en bicicleta según el sexo (valores absolutos y porcentajes)

DESPLAZAMIENTO	MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
BICICLETA PRIVADA	17.955	1,76%	25.427	2,91%	-1,15%
BICICLETA PUBLICA (VALENBISI)	6.847	0,67%	12.662	1,45%	-0,78%
TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS	1.020.092	100%	874.908	100%	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 10.1 Desplazamientos en bicicleta privada según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en bicicleta privada	2.945	2.162	3.906	5.684	2.780	477	17.955
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en bicicleta privada	5.320	3.506	4.308	6.553	5.332	408	25.427
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 10.2 Desplazamientos en bicicleta privada según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	16,40%	12,04%	21,76%	31,66%	15,48%	2,66%	100,00%
HOMBRES	20,92%	13,79%	16,94%	25,77%	20,97%	1,60%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 11.1 Desplazamientos en bicicleta pública según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en Valenbisi	3.601	998	647	999	603	0	6.847
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en Valenbisi	6.152	2.361	902	1.751	1.497	0	12.662
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 11.2 Desplazamientos en bicicleta pública según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	52,59%	14,57%	9,45%	14,58%	8,80%	0,00%	100,00%
HOMBRES	48,49%	18,65%	7,12%	13,83%	11,82%	0,00%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 12. Motivos del no uso de la bicicleta según el sexo

MOTIVO DE NO USO DE BICICLETAS POR SEXO						
MOTIVO	MUJER		VARON		Total general	
EL TIEMPO DE VIAJE ES MUY SUPERIOR	484	0,69%	1.092	1,79%	1.576	1,20%
LE DA MIEDO COMPARTIR VIARIO CON EL TRAFICO	1.149	1,64%	645	1,06%	1.794	1,37%
LE RESULTA UN ESFUERZO FISICO EXCESIVO	1.165	1,66%	477	0,78%	1.643	1,25%
NO ES EL USO QUE SE LE DA A ESTE VEHICULO	17.658	25,16%	17.223	28,22%	34.881	26,58%
NO ES UN VEHICULO APROPIADO PARA ESTE DESPLAZAMIENTO	32.780	46,71%	27.594	45,21%	60.374	46,01%
NO SABE DONDE APARCAR AL LLEGAR	489	0,70%	397	0,65%	886	0,68%
NS/NC	1.524	2,17%	326	0,53%	1.851	1,41%
OTRO	5.662	8,07%	5.314	8,71%	10.976	8,37%
POR LA CLIMATOLOGIA	2.274	3,24%	2.783	4,56%	5.058	3,85%
PORQUE NECESITA MAS CAPACIDAD	3.717	5,30%	1.697	2,78%	5.414	4,13%
PROXIMIDAD A MI DESTINO	3.275	4,67%	3.486	5,71%	6.760	5,15%
Total contestado	70.177	100%	61.035	100%	131.212	100%
(en blanco)	949.915		813.873		1.763.788	
Total general	1.020.092		874.908		1.895.000	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 13. Desplazamientos en transporte público según el sexo (valores absolutos y porcentajes)

DESPLAZAMIENTO	MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
BUS URBANO	186.994	18,33%	99.260	11,35%	6,99%
METRO	33.464	3,28%	23.486	2,68%	0,60%
RENFE CERCANIAS	1.511	0,15%	1.646	0,19%	-0,04%
TRANVIA	3.845	0,38%	9.173	1,05%	-0,67%
TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS	1.020.092	100%	874.908	100%	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 14.1 Desplazamientos en autobús urbano según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en autobús urbano	20.024	13.635	21.716	26.628	43.679	61.312	186.994
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en autobús urbano	17.784	6.239	15.165	10.119	15.733	34.221	99.260
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 14.2 Desplazamientos en autobús urbano según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	10,71%	7,29%	11,61%	14,24%	23,36%	32,79%	100,00%
HOMBRES	17,92%	6,29%	15,28%	10,19%	15,85%	34,48%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 15.1 Desplazamientos en metro según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en metro	9.905	3.006	6.286	4.564	6.144	3.558	33.464
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en metro	7.646	2.964	3.587	3.505	3.666	2.117	23.486
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 15.2 Desplazamientos en metro según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	29,60%	8,98%	18,78%	13,64%	18,36%	10,63%	100,00%
HOMBRES	32,56%	12,62%	15,27%	14,93%	15,61%	9,02%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 16.1 Desplazamientos en cercanías según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en cercanías	766	122	0	260	362	0	1.511
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en cercanías	788	213	153	26	406	60	1.646
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 16.2 Desplazamientos en cercanías según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	50,72%	8,10%	0,00%	17,20%	23,98%	0,00%	100,00%
HOMBRES	47,85%	12,97%	9,28%	1,61%	24,68%	3,62%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 17.1 Desplazamientos en tranvía según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en tranvía	1.207	917	154	472	781	314	3.845
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en tranvía	4.695	540	2.673	494	429	341	9.173
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 17.2 Desplazamientos en tranvía según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	31,39%	23,85%	4,01%	12,26%	20,32%	8,16%	100,00%
HOMBRES	51,18%	5,88%	29,14%	5,38%	4,68%	3,72%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 18. Motivos del no uso del transporte público según el sexo

MOTIVO DE NO USO DE TRANSPORTE PÚBLICO POR SEXO							
MOTIVO	MUJER		VARON		Total general		
BAJA COMODIDAD TPTE PUBLICO	37.708	9,37%	62.269	16,81%	99.977	12,93%	
BAJA FRECUENCIA DE PASO	2.338	0,58%	2.384	0,64%	4.722	0,61%	
BAJA VELOCIDAD	12.822	3,18%	14.782	3,99%	27.605	3,57%	
ES CARO	12.582	3,13%	14.045	3,79%	26.626	3,44%	
NO CONOZCO EL SERVICIO DE TPTE PUBLICO	2.175	0,54%	5.544	1,50%	7.719	1,00%	
NO HAY SERVICIO ADECUADO	49.795	12,37%	85.092	22,97%	134.887	17,45%	
NO HAY SERVICIO APROPIADO	87	0,02%	0	0,00%	87	0,01%	
NS/NC	3.789	0,94%	3.155	0,85%	6.943	0,90%	
OTRO	80.865	20,09%	79.883	21,56%	160.748	20,79%	
PARADAS ALEJADAS	2.845	0,71%	3.893	1,05%	6.738	0,87%	
PROXIMIDAD A MI DESTINO	197.596	49,08%	99.393	26,83%	296.990	38,42%	
Total contestado	402.603	100%	370.440	100%	773.042	100%	
(en blanco)	617.490		504.468		1.121.958		
Total general	1.020.092		874.908		1.895.000		

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 19. Desplazamientos en coche según el sexo (valores absolutos y porcentajes)

DESPLAZAMIENTO	MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
COCHE	200.795	19,68%	338.597	38,70%	-19,02%
TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS	1.020.092	100%	874.908	100%	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 20.1 Desplazamientos en coche según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en coche	21.627	26.488	49.991	56.347	33.707	12.635	200.795
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en coche	29.944	30.506	88.334	88.999	78.433	22.381	338.597
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
Total General		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 20.2 Desplazamientos en coche según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total
MUJERES	13,52%	13,19%	24,90%	28,06%	16,79%	6,29%	100,00%
HOMBRES	8,84%	9,01%	26,09%	26,28%	23,16%	6,61%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 21. Desplazamientos en motocicleta según el sexo (valores absolutos y porcentajes)

DESPLAZAMIENTO	MUJERES		HOMBRES		BRECHA DE GÉNERO
MOTOCICLETA	9.833	0,96%	28.170	3,22%	-2,26%
TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS	1.020.092	100%	874.908	100%	

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 22.1 Desplazamientos en motocicleta según el sexo y la edad (valores absolutos)

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en motocicleta	2.852	1.809	3.008	940	1.223	0	9.833
	Total desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en motocicleta	6.371	2.429	7.792	6.629	4.654	295	28.170
	Total desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
Total General		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes. Elaboración propia

Tabla 22.2 Desplazamientos en motocicleta según el sexo y la edad (porcentajes)

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total
MUJERES	29,01%	18,40%	30,59%	9,56%	12,44%	0,00%	100,00%
HOMBRES	22,62%	8,62%	27,66%	23,53%	16,52%	1,05%	100,00%

Fuente: Datos de la Concejalía de Circulación, Transportes