



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori



Pla estratègic de mobilitat i gènere a Catalunya

Abril 2024

Direcció facultativa

Oriol Martori Gallisà

Director general

Direcció general de Transports i Mobilitat

Benjamín Cubillo Vidal

Subdirector General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat

Direcció general de Transports i Mobilitat

Direcció tècnica

Antoni Bedoya Echave

Cap del Servei de Mobilitat

Sara Hernández Martín

Cap del Servei de Mobilitat

Any primera edició 2024

Redacció

Blanca Moreno Triguero

Grau en Sociologia

Directora Consultoria MiT

Ariadna Micó Peralta

Grau en Sociologia

Tècnica d'Igualtat i LGTBI Consultoria MiT

Laia Nualart Moratalla

Grau en Ciències Polítiques i de l'Administració

Tècnica d'Igualtat Consultoria MiT

Julián Arenas Ylla

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Institut Cerdà

Helena Lorente Casado

Grau en Nanociència i Nanotecnologia

Institut Cerdà

Projecte finançat per



Índex

1. Introducció.....	1
2. Els patrons de mobilitat	3
3. Els modes de transport.....	6
4. La seguretat i la salut	10
4.1. La seguretat viària	11
4.2. La seguretat personal	13
5. El mercat laboral del transport.....	16
6. Prioritats i eixos estratègics	18
Eix 0.- Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.....	20
Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport	29
Eix 2: Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.....	42
Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva	46
LT 1: Informació, monitoratge i avaluació.....	53
LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.....	58
LT 3: Vinculació multisectorial i participació	64
7. Implementació, seguiment i governança del Pla	70
8. Anàlisi cost-benefici.....	72
8.1. Anàlisi qualitativa	73
8.2. Anàlisi quantitativa.....	74
8.3. Impacte econòmic i social.....	78
8.4. Seguiment dels indicadors de mobilitat.....	78
9. Annex. Procés participatiu del pel Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere a Catalunya.....	79

1. Introducció.

La connectivitat del transport és un factor crucial del desenvolupament econòmic: la connexió de les persones amb les oportunitats i les empreses dels mercats augmenta el potencial de creixement i prosperitat inclusius. Però també afavoreix la vida del dia a dia, cobrir les múltiples necessitats quotidianes amb més facilitat i comoditat. Això redunda en benefici no només de les dones, sinó de tota la societat.

A l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible, les Nacions Unides destaquen que una millor connectivitat en el transport millora la mobilitat i serveix, en última instància, com a catalitzador per a la integració entre comunitats locals, ciutats, regions i països.



A l'ODS 5 –l'igualtat de gènere - s'estableix que posar fi a totes les formes de discriminació contra les dones i les nenes no és només un dret humà bàsic, sinó que a més és crucial per al desenvolupament sostenible i en aquest objectiu la mobilitat juga un paper crucial.



L'ODS 10 –Reducció de les desigualtats- té per objectiu garantir la igualtat de tracte i la no discriminació per cap motiu en el desplegament de les seves funcions, potenciant i promovent la inclusió social, econòmica i política de totes les persones, independentment de l'edat, sexe, discapacitat, raça, ètnia, origen, religió, situació econòmica o altra condició, així com garantir la igualtat d'oportunitats i la reducció de la desigualtat dels resultats, també eliminant les lleis, polítiques i pràctiques discriminatòries i promovent legislació, polítiques i mesures adequades a aquest efecte.

La planificació del transport ha de tenir en compte les necessitats i optimitzar l'accés a les oportunitats per a totes les persones que viatgen per igual. La consideració del gènere en el transport és essencial per garantir que el transport sigui equitatiu, assequible i proporcioni accés als recursos i oportunitats necessaris.

A més, identifica oportunitats laborals i participatives on les dones podrien jugar un paper en la planificació i implementació de les operacions de transport. El transport pot marcar una gran diferència en l'augment de la productivitat de les dones i en la promoció de la igualtat de gènere. A més de la seva contribució al creixement econòmic, el transport juga un paper crucial en el desenvolupament socialment sostenible ampliant l'accés als serveis sanitaris i educatius, l'ocupació, millorant l'intercanvi d'informació i fomentant la cohesió social.

Fer que la política de transports respongui millor a les necessitats de les dones requereix desenvolupar un enfocament estructurat per comprendre les seves necessitats, identificar instruments per atendre aquestes necessitats, analitzar els costos i beneficis d'aquests instruments, establir un marc de política adequat i fer les modificacions estructurals per prevenir situacions de discriminació i violències masclistes LGBTIfòbiques, racistes i interseccionals.

També requereix que les dones i els col·lectius LGBTI estiguin representades i tinguin capacitat de decisió a cada pas del procés de planificació i disseny de les inversions en transport. Així mateix s'ha de tenir sempre en compte els eixos de diversitat intern de la categoria "dones": per origen cultural, nacional, racialització, diversitat sexo-afectiva i de gènere.

El transport és un sector tradicionalment dominat per homes, tant des del punt de vista de l'ocupació com pels valors que s'inclouen. Al mateix temps, es reconeix àmpliament que els temes sensibles al gènere són molts i molt rellevants.

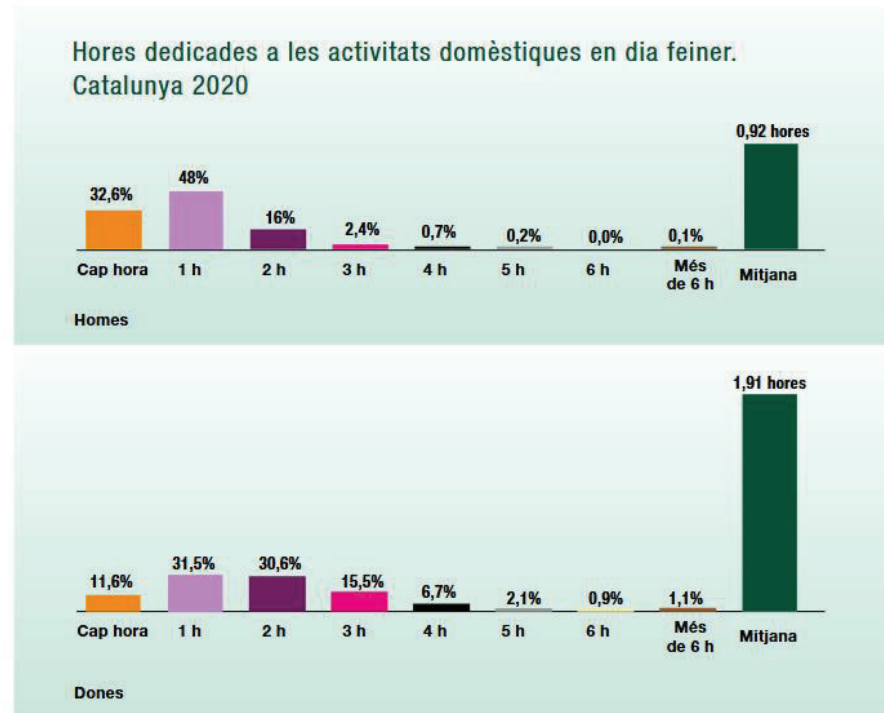
No obstant això, hi ha certes diferències prou significatives entre les demandes i les experiències de transport de les dones, en comparació amb les dels homes –diferències en l'accés al transport privat, en els patrons de desplaçament i d'ocupació, en la cura dels nens i nenes i de la gent gran, en les responsabilitats assistencials-, que justifiquen el tractament de la mobilitat de les dones per separat.

Un indicador de coresponsabilitat és el temps dedicat per dones i homes al treball no remunerat. Es considera treball no remunerat el treball de cura i domèstic que realitzen fonamentalment les dones a la seva pròpia llar sense remunerar, i s'anomena així per posar-lo en valor ja que es tracta d'un treball imprescindible que mai s'ha valorat prou.

En dies feiners, les dones dediquen de mitjana 1,91 hores diàries a les activitats domèstiques i els homes 0,92.

Dins la diversitat de les dones com a col·lectiu, travessades per diferents eixos de discriminació, però, hi ha distincions molt importants que depenen, per exemple, dels ingressos, l'edat, la llar, la situació laboral, l'ètnia, la ubicació, la classe social i l'educació.

Per a elaborar una estratègia que tingui en compte tots aquets factors, sembla essencial que els i les responsables polítics i les empreses operadores de transports recopilin informació localment d'acord amb les millors pràctiques d'equilibri de gènere per comprendre les característiques de les dones.



Font: Enquesta de salut a Catalunya 2020 (ESCA)

A nivell internacional, el gènere ha començat a aparèixer com un tema reconegut en la política i la planificació del transport, mentre que el transport ha començat a figurar a l'agenda de la política de gènere.

Per tant, "Gènere i transport" es situa en un terreny professional de noves iniciatives en el què no hi ha procediments sistemàtics d'inclusió de gènere, ja sigui en termes de formació de professionals, participació de les persones usuàries o disseny i planificació de sistemes.

2. Els patrons de mobilitat

Les dones i els homes fa temps que tenen patrons diferents de mobilitat derivats de la socialització tradicional de gènere i la divisió sexual del treball . Tot i que hi ha una convergència creixent en aquests patrons, almenys a nivell agregat, encara és lluny la supressió de totes les diferències de gènere que es desprenen de l'anàlisi de les condicions socioeconòmiques i que es reflecteixen inevitablement en els patrons de mobilitat.

Així, les dones presenten característiques específiques en termes de diferències en els modes de transport, els propòsits del viatge, la cadena de mobilitat i la distància dels desplaçaments i el seu comportament sovint revela diferències lligades al sexe o altres variables de gènere, tals com el paper de la llar o viure sol a la vellesa. Són evidents les diferències respecte als rols i càrregues tradicionals i a la doble i triple presència de les dones (tasques de cura i criança, tasques domèstiques i treball/professió).

La majoria d'estudis demostren que les dones fan més viatges diaris, però viatgen menys quilòmetres, tenen menys probabilitats de tenir llicència per conduir, tenen més probabilitats de fer viatges amb l'objectiu d'acompanyar a d'altres passatgers (com ara portar els infants a activitats o altres persones dependents a cites mèdiques), i són més propenses a enllaçar o encadenar viatges que els homes. A més, les dones tenen menys probabilitats de patir accidents de trànsit. Està demostrat que l'estil de conducció és més prudent i menys temerari, segons darrer estudi servei català de trànsit, tot i que és més probable que es vegin ferides greument en els accidents que els homes.

Tot i que hi ha un acord sobre els fets bàsics, hi ha certa controvèrsia derivada del propi ordre patriarcal sobre els motius d'aquestes diferències i fins a quin punt les dones i els homes es comporten o reaccionen de manera diferent en situacions comparables.

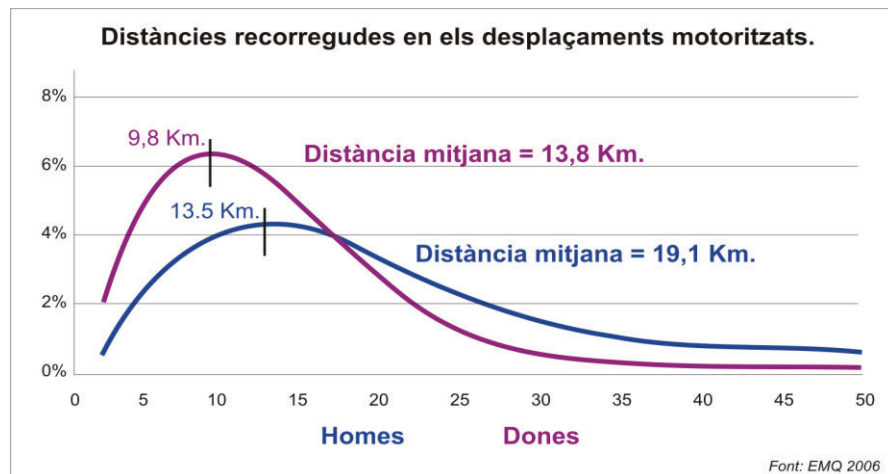
Alguns investigadors/es i analistes de polítiques van descartar els primers estudis de la mobilitat de les dones al considerar que les dones i els homes sovint portaven vides diferents; no va sorprendre que les dones que les dones dedicades només al treball domèstic i de cura de persones (o a temps parcial en el treball de mercat), tinguessin pautes de viatge diferents que els homes que treballaven a temps complert. També van creure que les diferències en les taxes d'accidents entre dones i homes simplement reflectien diferències d'exposició (és a dir, nombre de quilòmetres recorreguts) en lloc de diferències en la capacitat de conducció o el comportament.

Així, molts d'aquests estudis atribuïen les diferències en els patrons de viatge entre dones i homes a la divisió de rols en el mercat laboral i la família. Però tot i l'augment de la participació de les dones a la força de treball en les darreres dècades, els patrons de mobilitat de dones i homes segueixen sent diferents. Les diferències són evidents en l'elecció modal, el temps de viatge, el propòsit del viatge, les rutes, les cadenes de viatge i la distància de viatge.

Aquestes distincions es deriven de les diferències sistèmiques en l'accés als recursos, les càrregues familiars, domèstiques i de cura, les preferències de viatge i les normes socials que envolten la mobilitat de les dones.

També hi ha estudis que palesen la influència d'altres factors que agreugen la diferenciació: la planificació territorial i urbanística que ha causat l'increment dels desplaçaments en vehicle privat; el disseny de l'espai públic enfocat des de la perspectiva del cotxe; la planificació de la mobilitat per cobrir unes demandes de mobilitat a gran escala i per a desplaçaments relacionats amb la feina o amb els estudis (Eines 7 ICD: estadístiques sota sospita). Com a resultat, les dones experimenten restriccions de temps i recursos inigualables pel que fa al seu viatge.

En comparació amb els homes, les dones fan més viatges al dia, però en distàncies més curtes. De mitjana, la distància recorreguda pels homes cada dia superava la mitjana de les dones en un 38%.

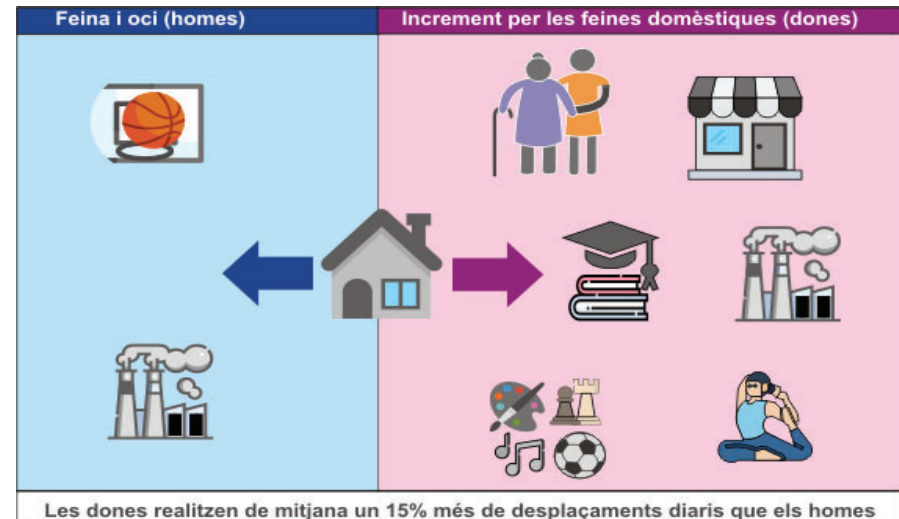


D'una banda, les dones i els homes es concentren en diferents ocupacions. Les tenen una representació majoritària en professions i serveis d'assistència, amb salaris més baixos i condicions laborals inferiors i poc representades en càrrecs executius i directius.

Les diferències salarials de gènere han persistit en les darreres tres dècades. I encara avui, hi ha més dones que homes que es dediquen a treballs no remunerats: tasques domèstiques i cura familiar.

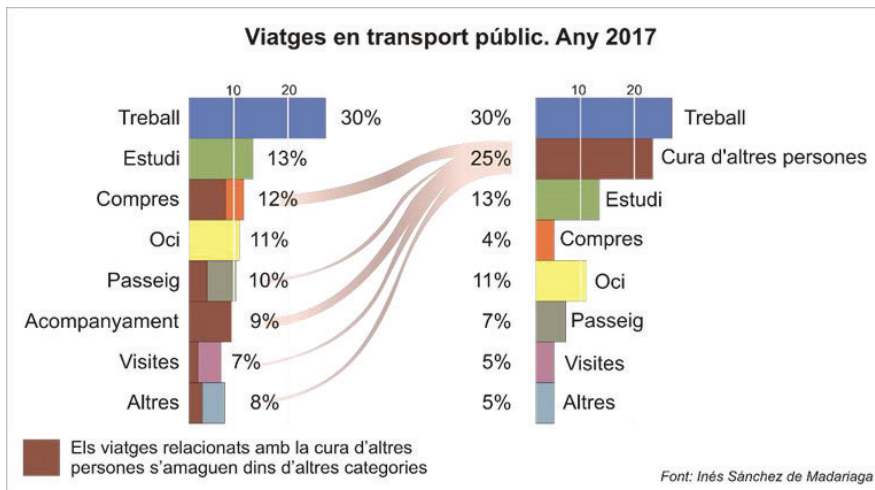
D'altra banda, hi ha més dones que homes en tasques domèstiques i de cura familiar no remunerades. En feines remunerades també hi ha una important bretxa salarial, que mostra que les dones cobren menys que els homes. Tot i que la bretxa salarial havia minvat per cinquè any consecutiu, i es situava en el 20.6%, el salari mitjà anual femení va ser uns 6000€ inferior al masculí l'any 2019.

Una explicació clau per a aquesta situació és que les ocupacions que preferentment escullen les dones (docència, serveis i diverses formes d'atenció, per exemple) estan més a prop de casa per facilitar atendre les responsabilitats que assumeixen i requereixen viatges més curts.



La cadena dels desplaçaments de les dones també és més complexa que la dels homes, principalment perquè molts dels seus viatges no tenen relació amb l'ocupació perquè fan més viatges per motius més diversos que els que fan molts homes.

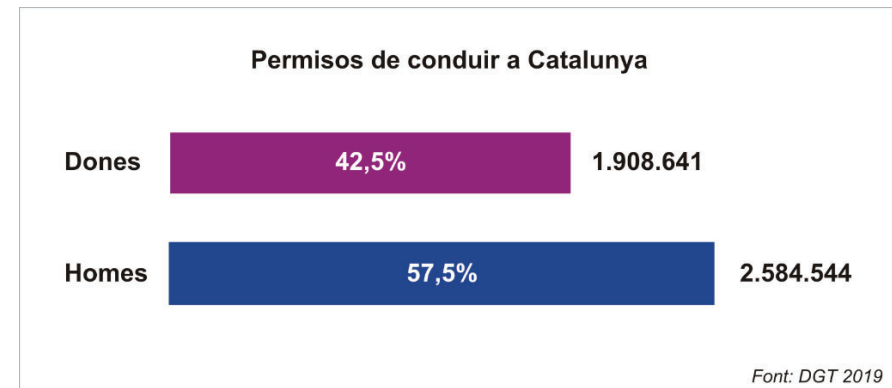
Els viatges diaris de les dones són producte de la seva responsabilitat que socialment se'ls hi assigna en múltiples tasques relacionades amb la cura de la seva família, ja que incorporen parades a centres sanitaris, zones comercials, institucions educatives (per acompanyar nens i nenes), visites a pares i mares i d'altres similars.



Les categories utilitzades per les enquestes de mobilitat, i per tant la forma en què les dades són recollides i analitzades, no solen mesurar de forma correcta el treball no remunerat realitzat per persones adultes, lligat a la cura de nens/nenes i altres persones dependents, així com els desplaçaments lligats a la vida quotidiana.

Els sistemes de transport són normalment dissenyats amb base a les necessitats dels viatges relacionats amb el treball productiu o de mercat (del lloc de residència al lloc de treball). El concepte innovador de la mobilitat relacionada amb tenir cura d'altres persones proveeix una perspectiva per "reconèixer i reavaluar aquesta feina". A l'incorporar aquesta categoria en les enquestes de mobilitat es podria tenir un millor coneixement dels patrons de viatges que dones i homes realitzen perquè el transport respongui de millor manera a les necessitats de gènere.

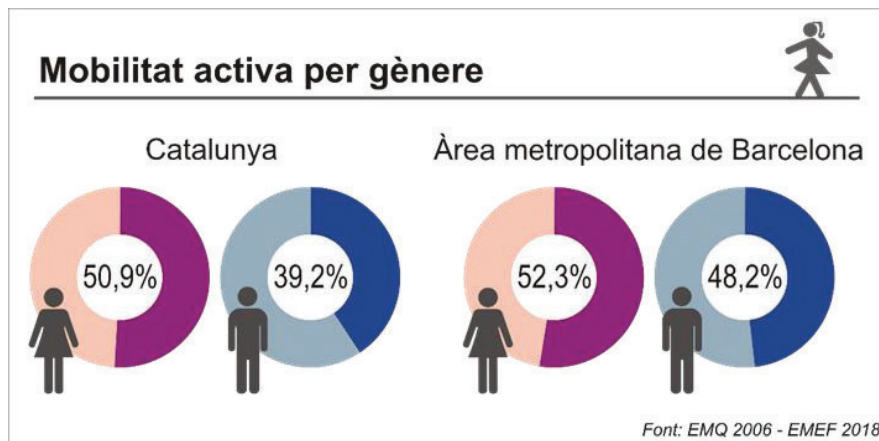
L'accés al transport motoritzat està determinat no només per mitjans econòmics, sinó també per rols culturals. A tot el món, la propietat de vehicles s'associa a l'èxit, el poder la posició social. Fins i tot a les llars propietàries de cotxes, sovint només els homes arriben a conduir. Les estadístiques mostren que les dones i els homes no accedeixen al vehicle particular de la mateixa manera. Per exemple, a Catalunya, el 79% dels homes tenen permís de conduir en comparació amb el 61% de les dones.



3. Els modes de transport.

L'enquesta Euro-baròmetre, que proporciona dades desagregades sobre la divisió modal a la Unió Europea dona una clara indicació de les diferències de gènere en relació amb els diferents modes de transport. Segons aquestes dades desagregades per a diferents estats membres, les dones fan servir el transport públic més que els homes i depenen en gran mesura d'aquests sistemes per a les seves necessitats de mobilitat.

Les dones estan més disposades que els homes a utilitzar modes de transport baixos en emissions de carboni, com ara el transport públic i caminar, tot i que les condicions existents no sempre tenen en compte les necessitats i les limitacions específiques de les dones.



A més, segons alguns estudis, les dones i els homes perceben els riscos de manera diferent, inclòs el risc ambiental del canvi climàtic. S'ha demostrat que els homes consumeixen significativament més

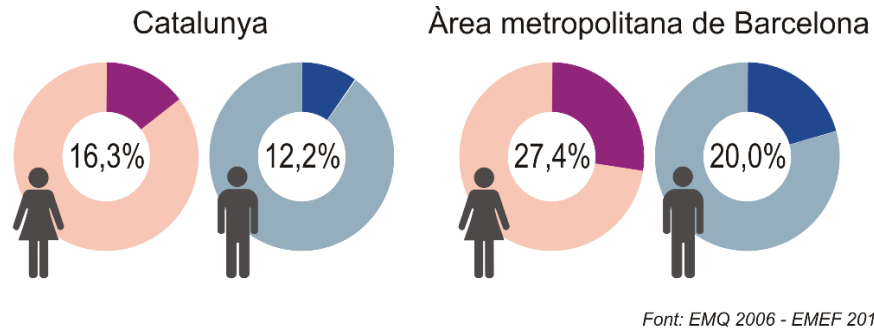
energia en relació amb el transport que les dones. De mitjana, el 40% del consum total d'energia dels homes està connectat al transport, mentre que la xifra de dones és del 25%.

La investigació bibliogràfica també ens indica que, en comparació amb els homes, les dones solen tenir valors més enfocats al medi ambient, visions més positives dels límits de velocitat i de les taxes de congestió i també altres actituds que donen suport a un sistema de transport més sostenible.

La major elecció femenina de modes públics de transport requereix d'una adequada planificació dels mateixos, de manera que responguin a les necessitats d'aquelles persones, principalment les dones, que han de compatibilitzar vida laboral, personal i familiar, realitzant complexes cadenes de tasques cada dia.

Un transport públic de qualitat amb desplaçaments més ràpids i adaptats a les necessitats específiques de les dones (freqüències de pas, puntualitat i coordinació entre diferents mitjans de transport), portarà a un increment del seu ús per part d'un sector de població, les dones, per al que el patró de mobilitat pendular (casa - feina; casa - lleure) no satisfà les seves pautes de mobilitat, condicionades per la necessitat d'aproximar les esferes laboral i familiar. Aquest increment no només es donarà entre les dones, sinó en la població en general, sempre que els costos fossin assumibles i consideressin la diversitat de perfils d'usuaris potencials i persones que el podrien utilitzar (joves, dones, persones acompanyades de menors, persones amb discapacitats que necessiten ser acompanyades...).

Mobilitat en transport públic per gènere



Cal esmentar també que la variable edat és més influent en el model femení i encara que la probabilitat d'elecció de transport públic augmenta en dones i homes a partir dels 50 anys, les diferències de gènere són grans, reduint-se les mateixes a partir de l'edat de jubilació.

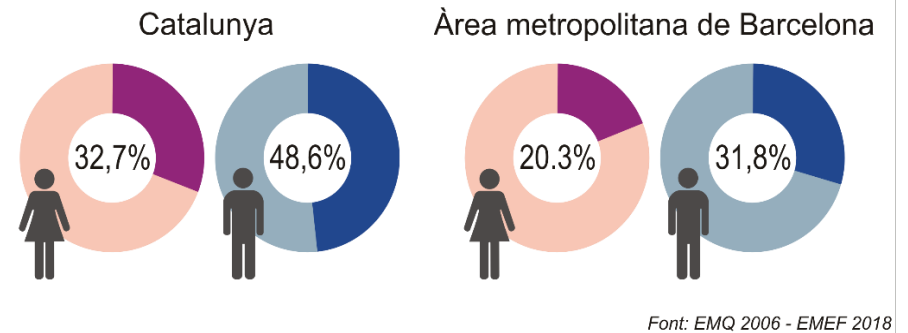
A més, l'anàlisi de la situació familiar explicada per variables com el seu estat civil de fet (convivència amb la parella), la mida familiar (nombre de membres a la llar) o el nivell d'ingressos en la família, ens indica que mentre que el model masculí no resulta afectat per cap d'elles, el model femení està influenciat per l'estat civil de la dona i pel nivell d'ingressos en la família. Així, per a les dones, el fet de conviure amb la seva parella o d'incrementar el nivell d'ingressos familiars actua en contra de la seva opció de transport públic.

Per últim, l'estudi dels models de mobilitat ens confirma també la menor probabilitat d'elecció de transport públic per manca d'alternatives per fer els trajectes a cobrir en municipis mitjans i

petits enfront dels més grans, en què tant la millor disponibilitat, així com la possibilitat de realitzar activitats en entorns més propers al lloc de residència justifiquen la major elecció del transport públic per part de dones i homes.

A Catalunya, i gual que a la resta dels països europeus, hi ha menys dones que homes que utilitzen el cotxe privat per als seus desplaçaments. Les diferències socioeconòmiques i demogràfiques impliquen la menor capacitat de les dones de tenir i utilitzar un cotxe.

Mobilitat en vehicle privat per gènere



En general, les dones viatgen amb cotxe amb més freqüència com a passatgeres que com a conductores. Tot i això, en una anàlisi més detallada, també s'ha de tenir en compte l'edat i les dimensions del municipi.

Pel que fa a l'anàlisi territorial la bretxa de gènere en la utilització del vehicle privat s'incrementa en aquells àmbits amb densitats de població més baixes. A la taula següent es representa la distribució modal dels desplaçaments als diferents territoris de Catalunya.

Àmbit de residència		Home	Dona
RMB	No motoritzat	39,8%	45,3%
	Transport públic	16,0%	24,1%
	Transport privat	44,2%	30,6%
Comarques gironines	No motoritzat	36,3%	47,2%
	Transport públic	4,1%	4,7%
	Transport privat	59,6%	48,1%
Camp de Tarragona	No motoritzat	40,5%	52,5%
	Transport públic	5,0%	6,8%
	Transport privat	54,5%	40,7%
Ponent	No motoritzat	38,4%	54,9%
	Transport públic	4,4%	7,4%
	Transport privat	57,2%	37,7%
Comarques Centrals	No motoritzat	37,4%	48,8%
	Transport públic	4,4%	5,4%
	Transport privat	58,2%	45,9%
Penedès	No motoritzat	40,3%	49,2%
	Transport públic	8,5%	10,3%
	Transport privat	51,2%	40,5%
Terres de l'Ebre	No motoritzat	32,6%	49,2%
	Transport públic	2,2%	3,5%
	Transport privat	65,2%	47,3%
Alt pirineu i Aran	No motoritzat	30,4%	57,1%
	Transport públic	2,1%	3,8%
	Transport privat	67,5%	39,1%

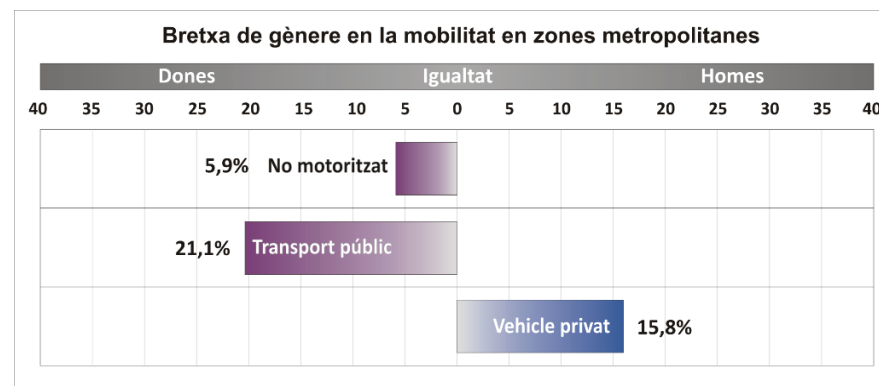
Mentre a l'àmbit metropolità 4 de cada 10 desplaçaments dels homes es realitzen en vehicle privat vers 3 de cada 10 dels de les dones, a la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran 7 de cada 10 desplaçaments dels homes es realitzen en vehicle privat vers 4 de cada 10 dels de les dones.

Per contra, per a desplaçaments no motoritzats, mentre a l'àmbit metropolità 4 de cada 10 desplaçaments dels homes es realitzen a peu o en bicicleta vers 5 de cada 10 dels de les dones, a la zona dels Pirineus tan sols 3 de cada 10 desplaçaments dels homes es realitzen en caminant o en bicicleta vers 6 de cada 10 dels de les dones.

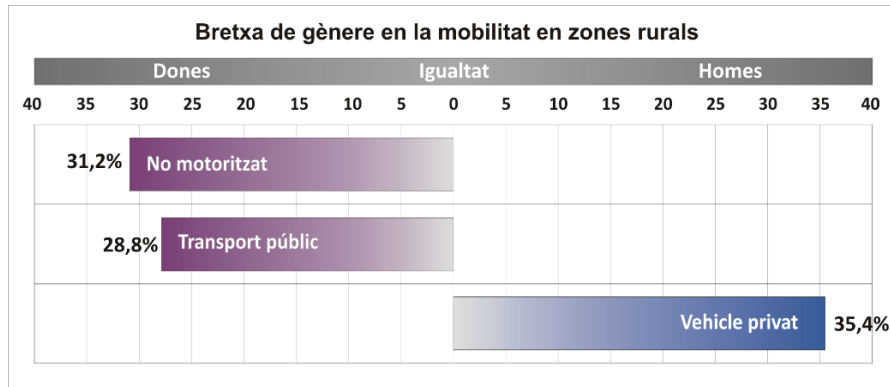
Pel que fa al transport públic, també és més utilitzat per les dones en tots els àmbits, tot i la poca oferta de serveis als àmbits menys poblats.

El fet que dones estiguin sobre representades en els desplaçaments a peu les, pot relacionar-se amb la precarietat dels treballs domèstics i de cura, la multiplicitat de tasques, i la manca d'igualtat entre dones i homes en el repartiment de les tasques i responsabilitats familiars.

Moltes dones que treballen ho fan a prop de casa, de manera que no inverteixen molt de temps en els desplaçaments, i així poden aprofitar aquests desplaçaments per realitzar compres, acompanyar les criatures a l'escola, en definitiva a assumir un rol imposat per la societat patriarcal.



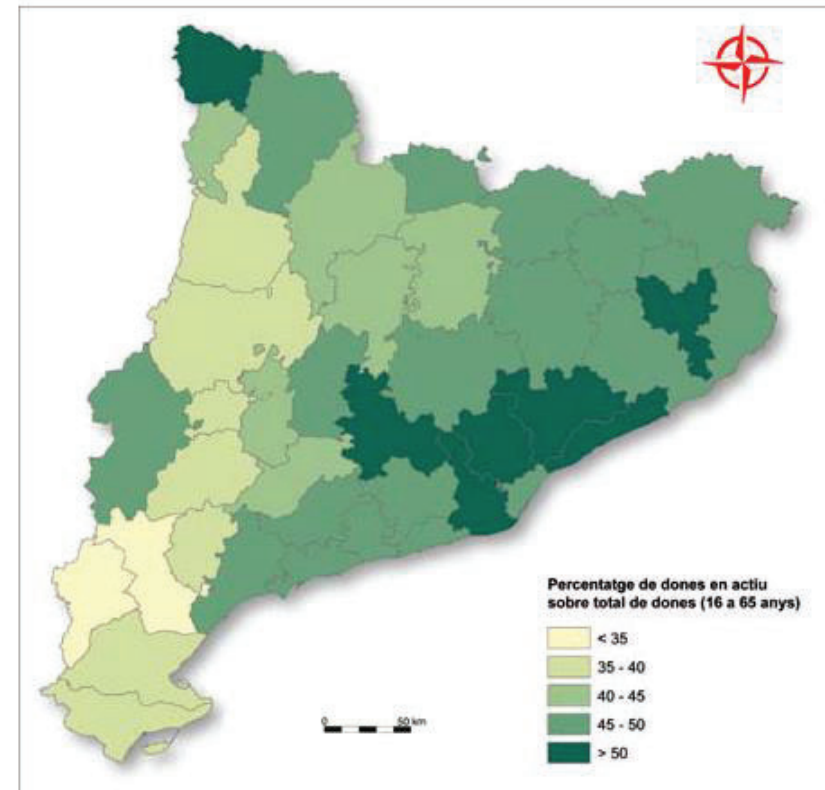
La bretxa de gènere en els modes dels desplaçaments s'amplia a les zones amb menys densitat de població.



Una de les conseqüències de les dificultats en la mobilitat per a les dones residents en entorns rurals la podem veure al mapa adjunt que representa el percentatge de les dones en actiu sobre el total de les dones, que mentre en zones metropolitanes s'acosta al 50%, a les zones rurals no arriba al 35%.

En qualsevol cas, que a les zones rurals hi hagi menys dones ocupades no ha de suposar necessàriament majors dificultats per moure's.

Sovint la raó es troba en la major dificultat en accedir al vehicle privat si no tenen autonomia econòmica i això pot condicionar la seva mobilitat però també pot ser que per aquest motiu no necessitin desplaçar-se lluny i només els calgui fer trajectes curts i propers.

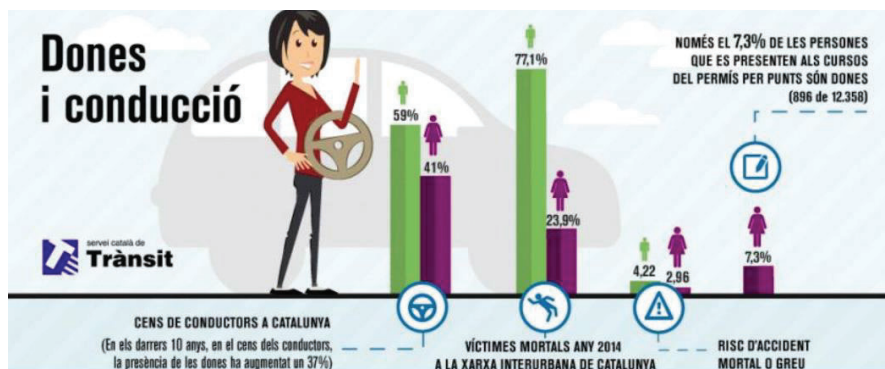


Que hi hagi més dificultats per moure's a les zones rurals té relació no només amb la situació d'ocupació de les dones, sinó amb la disponibilitat de mitjans de desplaçament a l'abast.

4. La seguretat i la salut.

Els vincles entre el transport i la salut i, en particular, el seu component de gènere, plantegen diverses preguntes:

- Quina relació hi ha entre el disseny del vehicle i els patrons de lesions per a les dones?.
- En què es diferencien els problemes de seguretat viària per a les dones?.
- Què se sap sobre qüestions ergonòmiques relacionades amb l'ús de vehicles per les dones, especialment per a les conductores de camions i autobusos?.
- Per a quines variables s'han d'incloure els models sobre el risc de lesions de les dones (modalitat i propòsit del transport, tipus d'accidents, tipus de vehicles conduïts, etc.)?.
- Perquè la sinistralitat està causada més per homes conductors? Perquè els homes tenen un estil de conducció amb més component de temeritat, risc i negligència?.



També hi ha considerables diferències de gènere, entrecruades amb altres variables com l'edat, la raça, la diversitat funcional i la cultural, etc., en matèria de seguretat personal. Una consideració important en aquest context és fins a quin punt la preocupació per la seguretat personal guia les decisions d'una dona sobre les opcions de transport.



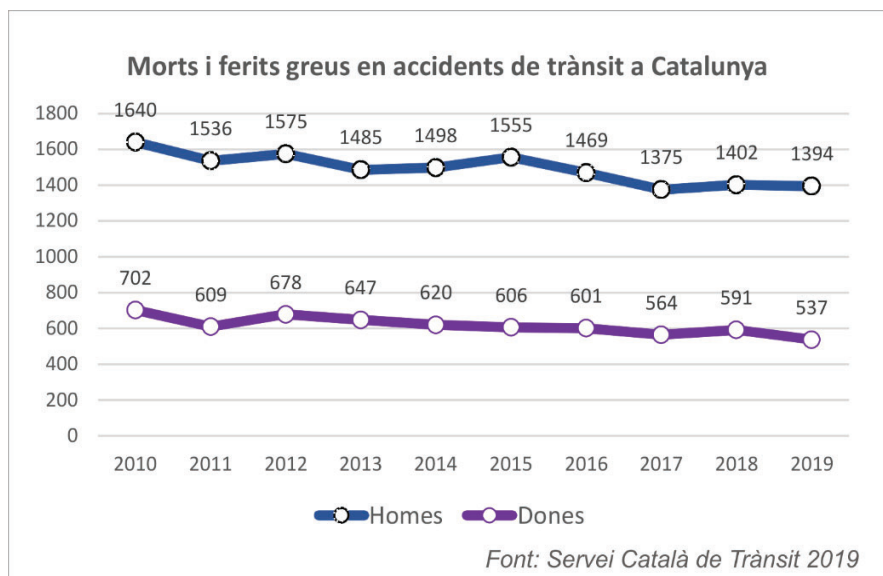
La percepció que vivim en un clima de delictes creixents contra la persona i que la societat masclista i patriarcal genera situacions de violències masclistes, és el factor més destacat que afecta el comportament dels viatges de les dones.

Moltes dones simplement eviten viatjar per la nit. Aquesta qüestió té importants implicacions per a diversos problemes quotidians dels planificadors del transport, incloent el disseny d'intercanviadors de transport o les zones d'espera, els dispositius als vehicles o la formació del personal en matèria de seguretat i protecció.

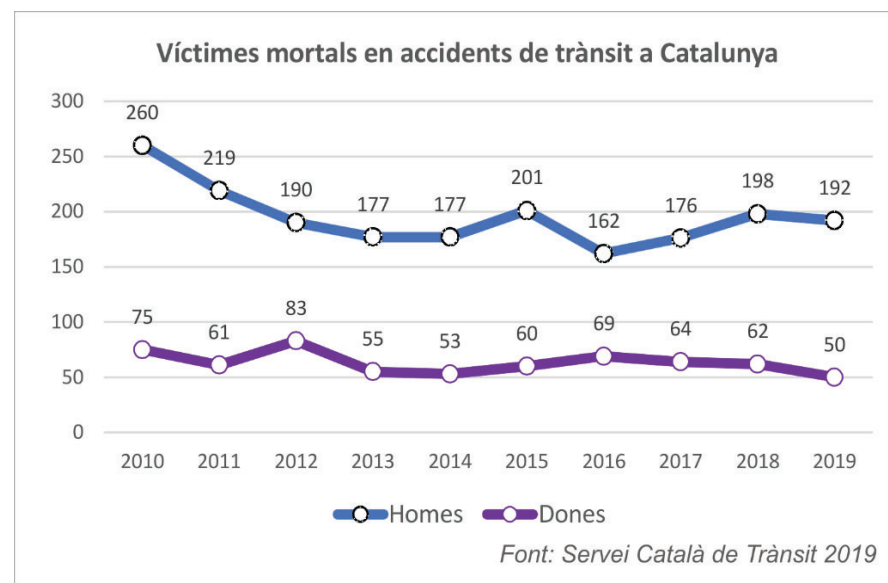
4.1. La seguretat viària.

Si analitzem l'estadística dels accidents de trànsit a Catalunya durant els darrers anys, trobem que hi ha diferències estadísticament significatives entre les persones de diferent gènere en relació amb la freqüència d'implicació en accidents de trànsit i als seus patrons associats als tipus d'accidents i la severitat dels accidents en què es veuen implicats.

El percentatge d'homes implicats en accidents de trànsit és superior al de dones, per a totes les franges d'edat, variant la relació entre taxes H / D entre 2,1 i 2,5 en la majoria dels casos (per cada dona implicada en un accident de trànsit, es troben implicats entre 2,1 i 2,5 homes).



Les taxes d'implicació en accidents disminueixen de forma notable amb l'edat i també per la variable sexe. La major diferència es troba entre els conductors més joves (18-30 anys), sent 2,7 vegades superior en el primer d'aquests dos col·lectius respecte al segon.



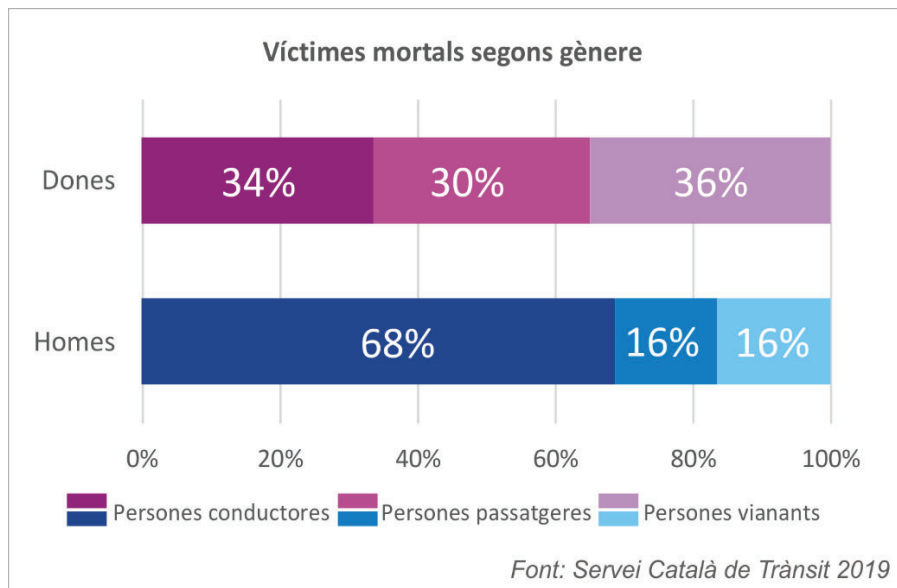
Les raons que justifiquen tan elevades diferències poden estar associades amb el nombre de quilòmetres recorreguts, els diferents patrons de conducció com la proporció de la mobilitat desenvolupada en vies urbanes i interurbanes o la freqüència d'implicació en accidents. Però també estan relacionades amb els nivells d'exposició i risc adoptats per les persones.

El gènere travessa la forma en la conducció, la masculinitat hegemònica té relació amb un major consum de drogues i alcohol, i el tipus de vehicle i via utilitzat.

Hi ha diferències, estadísticament significatives de les lesivitats globals quan el conductor és un home que quan ho és una dona.

En termes generals, en el conjunt d'accidents de trànsit el nombre de víctimes passatgeres mortals, quan el conductor que provoca l'accident és home, és doble que quan ho és una dona i el nombre de persones ferides greus és un 44,5 % superior.

Una altra dada representativa té a veure amb la distribució d'aquestes víctimes segons les tres categories de la seva participació en l'accident (persones conductores, passatgeres i vianants).



Mentre que les dones presenten percentatges similars en les tres modalitats de víctimes, el 68% dels homes que moren són víctimes de la seva pròpia conducció.

El 14% dels homes que han estat víctimes en accidents greus han mort, mentre que aquest percentatge es redueix al 9% en el cas de les dones.

La major lesivitat implica major severitat de la col·lisió i aquesta pot ser deguda, entre altres raons, al tipus de col·lisió, a una major velocitat relativa dels vehicles en el moment de la col·lisió, als nivells i sistemes de seguretat dels vehicles implicats i a l'ús dels sistemes de retenció. La diferència entre dones i homes sembla respondre a un major nivell d'agressivitat en la conducció i un menor respecte per les normes de circulació.

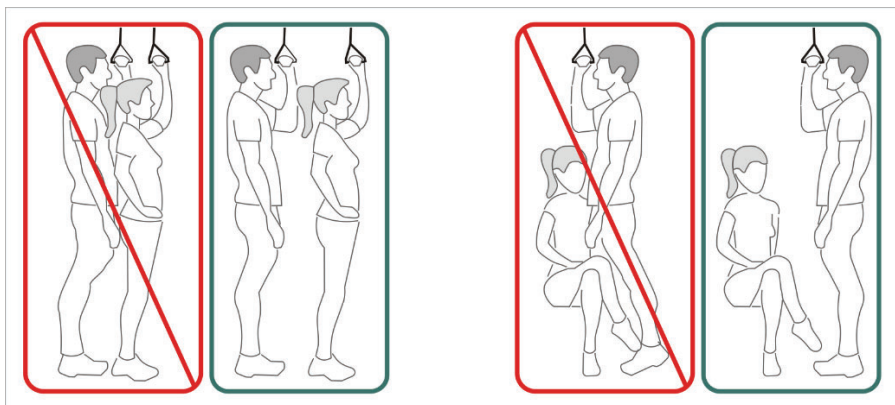
També resulta d'interès destacar que la presència de dones que han patit un accident en la tipologia de motoristes és sensiblement inferior a la dels homes en tots els grups d'edat.

D'altra banda hi ha un elevat percentatge de dones majors de 60 anys que han patit un accident mortal com vianants, en aquest cas amb un percentatge superior al dels homes.

Per últim, cal destacar la necessitat per part de les persones expertes d'orientar les campanyes de sensibilització cap als dones i homes de forma específica i en ocasions, de manera separada atès que uns i altres es comporten de forma diferent i cal que es vegin reflectides per aconseguir una major identificació i sensibilització.

4.2. La seguretat personal.

La violència contra les dones i les nenes en el transport i els espais públics relacionats impacten negativament en la seva accessibilitat a recursos i dotacions (ocupació, salut i educació). Hi ha un reconeixement mundial de la necessitat de planificar i dissenyar espais públics que siguin segurs per a les dones i nenes, ja que la inseguretat ha estat identificada com una de les principals raons per la qual s'eviten els espais públics, en particular els sistemes de transport.



"La violència en espais públics, particularment en els sistemes de transport públic, redueix la llibertat de moviment de dones i nenes. Redueix la seva possibilitat d'acudir a l'escola o a la feina i a participar plenament en la vida pública. Limita el seu accés a serveis essencials i a gaudir d'oportunitats culturals i d'oci. També impacta negativament en la seva salut i en el seu benestar ". (ONU Dones)

Aquesta problemàtica no només comporta un augment en les desigualtats de gènere, sinó que a més limita l'èxit dels programes d'infraestructura. Millorar el benestar de les dones, vetllar per la defensa dels seus drets (a la llibertat, a la lliure circulació, a la pau i tranquil·litat quan viatja i es desplaça...) i assegurar l'èxit d'aquests programes d'infraestructura dependrà llavors de la creació d'ambients segurs que prenen en consideració les inquietuds i necessitats específiques de tots els usuaris.

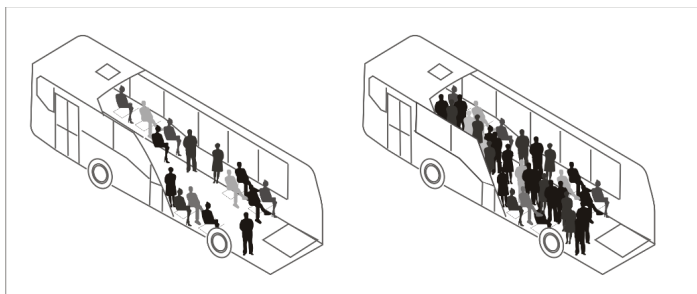
La seguretat és un dels requisits centrals per a un bon funcionament del transport col·lectiu des d'una perspectiva de gènere i afecta de manera desproporcionada a dones, persones LGBTI+ i col·lectius vulnerables (diversitat funcional, persones racialitzades, per ètnia, origen, edat, etc.).

Per fer front a aquest problema cal tenir en compte les necessitats de seguretat contra les violències masclistes i LGBTIfòbiques, com ara una il·luminació adequada, una millor visibilitat (eliminació d'arbustos o barreres físiques), parades a demanda especialment als serveis nocturns d'autobús o increment dels serveis de transport col·lectiu.

El disseny dels vehicles i d'estacions i parades d'autobús, també necessita diverses millores per tal de ser igualment accessible per a totes les persones usuàries. Alguns exemples d'aquestes millores són: compartiments polivalents, amb espai addicional reservat per a cotxets o cadires de rodes; autobusos i tramvies de planta baixa per pujar i sortir fàcilment; estacions i parades sense barreres, acollidores i agradables d'utilitzar amb informació de transport ben visible.

L'excésiu nombre de persones passatgeres en els vehicle de transport públic poden arribar a tenir efectes negatius sobre la demanda, l'oferta i les operacions dels sistemes, incloent efectes en la velocitat de circulació, temps d'espera, fiabilitat dels temps de viatge, el benestar de les persones passatgeres, el valor dels temps d'espera i en vehicle i l'elecció del mode de transport.

Però potser més important que els possibles impactes operacionals, és reflexionar sobre la possible contribució a situacions que propiciïn esdeveniments de robatori i assetjament. La majoria dels vehicles de transport públic estant dissenyats utilitzant un estàndard d'enginyeria androcèntric de 6 o més passatgers per m² (que pot augmentar en hores punta en alguns casos) que no té en compte la perspectiva de gènere i les possibles situacions d'assetjament.

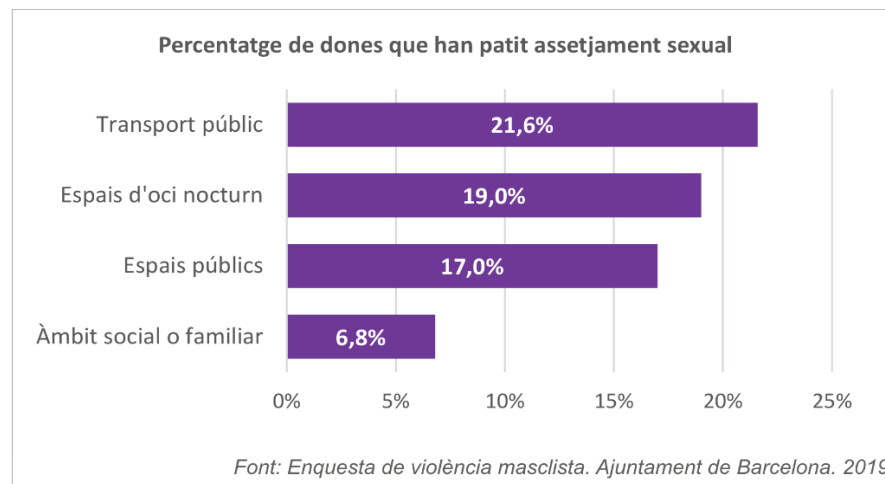


En aquestes condicions, moltes persones no estan disposades a utilitzar el sistema i opten pel transport privat. Aquesta situació genera la necessitat d'una anàlisi més detallada dels costos d'amuntegament en els sistemes de transport públic i el seu impacte en les decisions de viatge.

L'assetjament sexual i altres formes de violència sexual en espais públics són quotidianas per a dones, nenes i persones LGBTI+ de tot el món. Constitueixen una àmplia gamma de comportaments sexuals no desitjats que afecten la capacitat de les dones de participar en la vida pública. Poden ser no verbals (mirar fixament, fer gestos indecents, fer fotos), verbals (trucades, invitacions sexuals) o físics (tocar, palpar, assaltar).

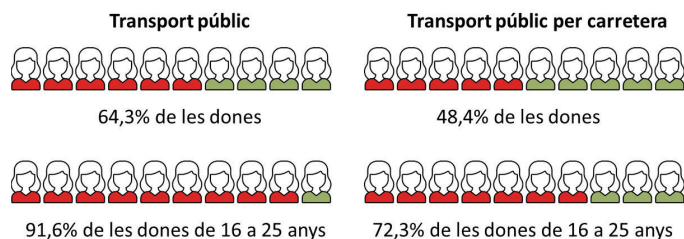
Tot i que no està demostrat el risc de violència sexual als llocs públics varia segons els diferents tipus d'entorns urbans. Entre els llocs públics, els entorns del transport (parades d'autobusos, estacions de tren i el camí d'anada / sortida) constitueixen escenaris propicis per a la delinqüència i, en particular, per a la violència sexual.

En l'última enquesta de violència masclista de la regidoria de Feminismes i LGTBI de l'Ajuntament, les dones que han estat víctimes de violència masclista assenyalen l'esfera pública com l'escenari més habitual de l'assetjament sexual:



D'altra banda, a la recent enquesta sobre l'assetjament sexual al transport públic (EASTP), 2020 a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), fruit d'un conveni de col·laboració entre l'ATM i l'ICD i el DTES, s'ha obtingut informació sobre les situacions d'assetjament sexual al transport públic, amb l'objectiu de redactar el Pla contra l'assetjament sexual al transport públic.

Aquesta enquesta ha permès mesurar i caracteritzar la freqüència, la gravetat i l'entorn on es produeix l'assetjament. En primer lloc determina el percentatge de dones que havien patit en alguna ocasió una situació d'assetjament sexual al transport públic.



Més del 50% de les dones enquestades ha presenciat comentaris sexuals, insinuacions sexuals, invasions d'espai, acostaments excessius i sobretot xiulades, comentaris sobre el cos o la forma de vestir de les dones i Un 12% ha presenciat una agressió o un intent d'agressió sexual al transport públic.

Els assetjaments es donen principalment dins els vehicles de transport públic (73,7%) i en menor mesura a l'andana (20%) i a la parada o al carrer (5,3%). La principal reacció de les dones que pateixen situacions d'assetjament és fugir (33,2% dels casos) o canviar-se de lloc (23,9%).

Així mateix, segons l'Agència Europea de Drets Fonamentals (Fundamental Rights Agency), el percentatge de persones que va evitar ser visible com a persona LGTBI per por a patir agressions, amenaces o assetjament (Espanya i Unió Europea 28, 2019) era considerablement superior pels entorns de via pública i transport públic.

	Estat Espanyol	UE-28
A casa	12%	13%
Al centre d'estudis	15%	21%
A hospitals i altres centres mèdics	17%	27%
Amb la família	24%	30%
En edificis i instal·lacions públiques	26%	44%
A la feina	27%	35%
A cafeteries, restaurants i pubs	32%	39%
Al transport públic	40%	57%
Al carrer i altres espais	47%	59%

Donada aquesta situació, cal actuar tant davant dels casos previstos al codi penal i també dels que aquest no inclou però que constitueixen una infracció administrativa, com els comportaments verbals, no verbals o físics d'índole sexual no volguts per la persona receptora, o bé un sol incident que, pel caràcter summament ofensiu, constitueix un cas d'assetjament sexual. Cal prevenir, detectar, intervenir i reparar el dany, davant aquestes violències masclistes.

Algunes possibles mesures són la realització d'auditories de gènere, l'establiment d'un canal específic al servei de queixes i d'atenció a la ciutadania, la formació obligatòria i la creació d'accions informatives en matèria de prevenció, detecció i protecció contra l'assetjament sexual i LGBTIfòbic adreçades al personal treballador del transport.

També és recomanable incrementar el personal de seguretat a la xarxa de transport públic, crear un sistema de videovigilància i millorar la il·luminació als vestíbuls, les andanes, passadissos i parades.

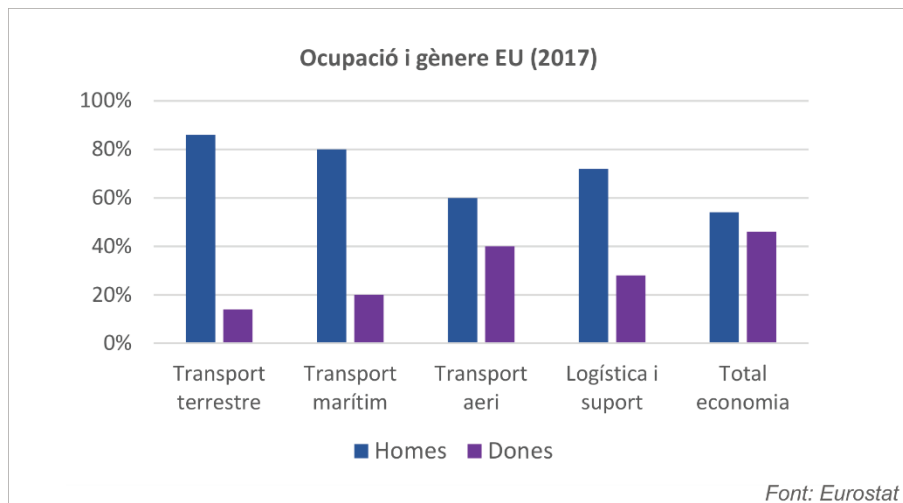
A la xarxa d'autobusos, una bona pràctica consisteix en establir un sistema de parades a demanda en rutes perifèriques d'autobusos i assegurar la visibilitat a les marquesines.

Pel que fa a la resta dels espais públics, des del urbanisme es pot treballar en la creació de ciutats vives i segures apostant per la barreja d'usos, rebutjant els espais mono-funcionals que queden deserts a certes hores i a les que s'accedeix principalment en vehicle privat.

5. El mercat laboral del transport.

L'ocupació en el transport està dominada amb escreix pels homes en comparació amb la resta de l'economia. La proporció de dones que treballen al sector del transport de la UE és només del 22%, mentre que la de dones que treballen a tots els sectors econòmics és del 46%. En concret, hi ha 6,2 treballadors per a cada treballadora en transport terrestre, 4,1 per al transport marítim, 1,5 per al transport aeri i 2,8 per a la logística i les activitats de suport, mentre que aquesta proporció només és de 1,1 per a l'economia total.

Aquesta segregació és tant horitzontal (indústries o sectors específics del mercat laboral que es componen majoritàriament d'un determinat gènere) com vertical (les oportunitats de progressió professional per a un gènere concret són molt limitades).



A més, les dones estan infrarepresentades en feines tècniques (per exemple, conductores o pilots), ja que aquestes xifres es desequilibren encara més si les ocupacions s'examinen de forma aïllada. Al contrari, les dones estan representades en una proporció similar i fins i tot superior a la dels homes en les taques de tipus administratiu.

A partir d'això, la conclusió és que les preguntes clau són com atreure més dones a les professions tècniques i com garantir la presència i participació de les dones en llocs decisoris en àmbits tradicionalment masculinitzats o ocupats per homes.

Es pot distingir entre les barreres que dificulten al món empresarial del sector del transport contractar més empleades femenines i les barreres perquè les dones sol·licitin un lloc de treball en l'àmbit del transport. Aquesta distinció és particularment rellevant a l'hora de considerar les mesures que es poden adoptar per augmentar l'ocupació femenina en els sectors del transport i els costos relacionats amb aquestes mesures o amb barreres com a tals (per exemple, legislació sobre permisos d'embaràs).

A continuació es presenta un conjunt de diverses barreres relacionades amb el masclisme i la misogínia:

- Discriminació i estereotips de gènere. Basada en el masclisme que creu que les dones tenen menys capacitat que els homes en determinades professions i/o càrrecs, i es creu erròniament que no faran efectiva les tasques assignades a la conducció i/o transport.

- Cultura laboral. Falsa creença que les dones tindran dificultats per adaptar-se a un entorn amb majoria d'homes.
- Conciliació laboral. Condicions laborals que dificulten l'equilibri amb la vida familiar / social. Horaris de treball inflexibles o poc ordenats, canvis atípics de funcions o de lloc de treball, que limiten a les dones amb responsabilitats de tenir cura d'altres persones o de menors d'edat accedir a un lloc de treball.
- Seguretat. Les preocupacions de seguretat sorgeixen en els modes de transport on les persones treballadores són vulnerables a un comportament violent.
- Assetjament sexual: Violència masclista i LGBTIfòbica a l'àmbit laboral perpetrada per companys de feina, clients, càrrecs directius,...
- Salut i higiene. Falta de vestidors no mixtes, instal·lacions mèdiques i sanitàries adequades, així com un nivell d'higiene baix en aquestes instal·lacions.
- Manca de polítiques de gènere corporatives per a la contractació amb equilibri de gènere o per facilitar les dones en el lloc de treball. També l'absència de mecanismes de suport a les dones en professions dominades per homes i l'absència de models a seguir.
- Perspectives professionals que es poden percebre com a limitacions per a l'avanç professional de les dones. La bretxa salarial constitueix una barrera per al desenvolupament i la retenció de la carrera professional en el sector per a dones.
- Manca de competències. Necessitats d'inversió en educació i formació per adquirir les competències pertinents, especialment en professions específiques (beques).

Resulta necessari avaluar les mesures que es poden adoptar a nivell d'empresa per augmentar l'ocupació femenina i l'atractiu del sector del transport per a les dones. Les empreses de transport, igual que la resta d'empreses, tenen obligacions en matèria d'igualtat de gènere: fer plans d'igualtat i registrar-los, integrar i aplicar el principi de transparència retributiva, mitjançant els instruments següents:

- 1) Registres retributius,
- 2) Auditoria retributiva,
- 3) Sistema de valoració de llocs de treball en la classificació professional de l'empresa i el conveni col·lectiu d'aplicació,
- 4) Dret d'informació de les persones treballadores.

Cal recordar també l'obligació de les empreses de disposar de procediments/protocols per a l'abordatge de l'assetjament sexual i l'assetjament per raó de sexe a la feina.

També serà necessari prendre mesures per flexibilitar les persones empleades, reduir les hores de treball i millorar la percepció laboral, més enllà d'atreure dones al sector, també millorant la capacitat de les empreses per atraure i retenir talent en general, especialment en períodes en què hi ha escassetat de personal qualificat.

La iniciativa política també pot comportar canvis tal com es veu en exemples de casos en què la introducció d'un comitè d'igualtat i el requisit del pla d'igualtat han impulsat les mesures de millora en moltes empreses. El compromís a la part superior de la jerarquia pot ser un catalitzador de canvis en la manera en què percep la necessitat de la participació femenina. Les dones o els homes compromesos amb càrrecs superiors són claus perquè aquesta estratègia sigui un èxit.

6. Prioritats i eixos estratègics.

Com s'ha vist abans, les persones experimenten la mobilitat de forma diferent. Les raons per les quals viatgem, els mitjans que fem servir, la percepció d'inseguretat que sentim i les barreres -visibles o invisibles- que enfrontem per moure'ns, varien entre dones i homes.

Si bé els problemes de mobilitat afecten totes les persones, certes problemàtiques afecten específicament a les dones i redueixen les seves possibilitats de moure's amb llibertat, seguretat i dignitat. S'identifiquen tres problemàtiques principals que enfronten les dones:

1. Necessitats de mobilitat derivades de patrons de viatge específics, que històricament no han estat reconegudes i que les han exclòs de l'ús i gaudi ple de l'espai públic;
2. Múltiples situacions de violència sexual i agressions que vulneren els seus drets, com ara l'assetjament i l'abús sexual a l'espai públic i en el transport;
3. Una participació tradicionalment inequitàtiva en el sector mobilitat, en especial als llocs de comandament, que s'inicia des del ambient escolar i transcendeix fins al laboral;
4. La consideració de les necessitats de les dones que treballen en el sector o què voldrien fer-ho, les seves demandes i necessitats.

Aquestes quatre problemàtiques són encara més acusades per a dones que s'enfronten múltiples situacions de discriminació, com ara la seva edat, la seva situació socioeconòmica, si compten amb alguna discapacitat o el seu mode de transport, entre d'altres.

La perspectiva de gènere ha de ser transversal a les polítiques de mobilitat, enfortint la igualtat substantiva entre dones i homes. Sota aquesta premissa, els sistemes, programes i projectes de mobilitat han d'orientar-se a que les dones realitzen els seus viatges amb accessibilitat, comoditat, seguretat i amb menors temps de trasllat.

Per assolir aquesta visió, el pla definirà quatre eixos estratègics que busquen atendre les quatre problemàtiques principals identificades all diagnòstic, considerant no només les dificultats de les dones, també les dels col·lectius LGTBI. I les interseccionalitats: (dones) + (edat) + (raça) + (discapacitat) + (diversitat cultural):

- Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.
- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones dels col·lectius LGTBI en el sistema de transport.
- Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.
- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Així mateix, s'agregaran 3 línies transversals que formaran part de tots els eixos i línies d'acció:

- a) Informació, monitoratge i avaluació.
- b) Vinculació multisectorial i participació.
- c) Governança i normativitat i gestió pública.

En aquest marc, el pla estratègic de gènere i mobilitat ha d'iniciar la implementació d'accions focalitzades que, a causa de la complexitat d'aquests temes, no plantejaran solucionar tots els aspectes de la problemàtica, sinó marcar la pauta i primers passos d'estratègies que han de tenir continuïtat a partir de la seva incorporació en instruments de política pública en coordinació i col·laboració amb la resta d'actors estratègics.

El Pla estratègic de mobilitat i gènere de Catalunya té com a objectiu la incorporació de la perspectiva de gènere en l'àmbit del transport i la mobilitat, així com avançar en l'erradicació de les violències masclistes, l'assetjament sexual i la LGTBIfòbia. Així, es planteja els següents objectius específics:

- Detectar les necessitats de mobilitat de les dones, derivades de patrons de viatge diferencials, que històricament han estat invisibilitzats, i fomentar un ús i gaudi segur i lliure de l'espai públic.
- Erradicar les situacions de violències masclistes i LGTBIfòbiques, que tenen lloc a l'espai públic i en el transport públic.
- Revertir la participació tradicionalment inequitable de les dones en el sector de la mobilitat, en especial, als llocs de decisió i de comandament, que s'inicia des de l'etapa escolar i transcendeix fins a la laboral, la qual aprofundeix l'absència de perspectiva de gènere en plans i projectes de mobilitat urbana.
- Cobrir totes les necessitats de les dones que treballen en el sector de la mobilitat, els transports i la missatgeria, afavorint així les condicions materials i subjectives per a la incorporació de més dones en el sector.

El Pla estratègic de mobilitat i gènere es segmenta en 4 eixos d'actuació i 3 línies transversals:

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

EIX 1: Erradicació de les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones dels col·lectius LGBTI en el sistema de transport.

EIX 2: Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.

EIX 3: Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

LT 1: Informació, monitoratge i avaluació

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública

LT 3: Vinculació multisectorial i participació

Eix 0.- Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Tot i que l'interès per la perspectiva de gènere ha augmentat els darrers anys, la manca de dades de mobilitat relacionades amb els perfils de gènere és actualment una de les principals barreres per a una planificació inclusiva de transport.

Reduir la bretxa de gènere en mobilitat significa ser capaços de respondre a les necessitats de la població amb serveis de transport adequats. Per fer-ho, caldrà investigar i reconèixer els components de la demanda de transport i les seves característiques relacionades.

L'actual manca de coneixement de la mobilitat de gènere es relaciona amb tres qüestions diferents:

- Només hi ha un coneixement superficial i resumit del problema la mobilitat i les seves implicacions en la perspectiva de gènere.
- La disponibilitat estadística de les dades sensible al gènere no està generalitzada perquè aquest tipus de dades no es recullen regularment a la majoria de països europeus.
- Hi ha un baix nivell general de consciència dels vincles existents entre gènere, mobilitat i desenvolupament sostenible.

De fet, un coneixement ampli i coherent de les implicacions de gènere en el transport i la mobilitat hauria de ser la base d'una bona estratègia de planificació i política pública. Les estadístiques de transport estàndard actuals no són adequades per representar l'estat real de la demanda de transport al nivell de detall necessari per poder concebre i planificar la "mobilitat sensible al gènere".

Cal treballar les estadístiques de mobilitat en col·laboració amb l'Observatori de la Igualtat de Gènere i utilitzar també els indicadors no androcèntrics inclosos en el Manual Estadístiques sota sospita, de l'ICD, que presenta indicadors en mobilitat des de l'experiència femenina.

L'anàlisi de la mobilitat, tradicionalment, ha entès que totes aquestes tasques derivades de les responsabilitats familiars i de cura no eren obligades. S'ha considerat que els desplaçaments obligats només derivaven d'anar a treballar de manera remunerada o d'anar a estudiar.

Però cal entendre que la mobilitat per qüestions familiars és també obligada i necessària per a realitzar activitats imprescindibles tant pròpies com del nucli familiar. Això implica un canvi de perspectiva en el recull i anàlisi de dades.

La perspectiva de gènere aplicada no només s'ha de considerar com una major atenció a les necessitats de les dones en relació amb el transport, sinó que es relaciona amb l'atenció creixent que cal prestar a tots els grups de persones usuàries incloses en la societat.

La mobilitat sostenible inclou una dimensió social que requereix que ens centrem en conductes diferenciades entre dones i homes en el camp de la mobilitat i que esbrinem les causes dels obstacles i les desigualtats entre les persones.

Tots aquests factors porten a la necessitat d'estudiar la mobilitat des d'una perspectiva de gènere, és a dir, contemplant els diferents patrons de mobilitat de les dones en relació amb la dels homes, analitzant la incorporació de les dones al sector laboral del transport i avaluant l'impacte de les violències masclistes en el sistema de mobilitat.

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional

Mesura 1	Analitzar en perspectiva de gènere interseccional la mobilitat a les àrees metropolitanes de Catalunya a partir d'enquestes origen-destinació.				
Descripció	<p>Les Autoritats Territorials de la Mobilitat realitzen enquestes desagregades per sexe que proporcionen nombroses dades sobre origen-destinació, modes de transport i d'altres variables significatives per a l'anàlisi de la mobilitat. L'acció consisteix a documentar d'una manera específica i sistemàtica i comparables tant en el temps com en l'espai, i aplicar la perspectiva de gènere a la mobilitat a les grans àrees metropolitanes. L'objectiu és conèixer els fenòmens significatius de mobilitat comparativa entre dones, homes i persones no binàries, i associar uns indicadors comprensius i fiables que posteriorment es podrien actualitzar periòdicament quan es realitzen noves enquestes origen-destinació.</p>				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Fer un disseny d'enquesta que aprofundeixi en el perfil de les persones enquestades, garantint que es recullin elements vinculats al gènere, l'edat, l'ocupació, les discapacitats, l'origen, etc.; i incorpori preguntes on es pugui posar de manifest les situacions d'assetjament o agressions sexuals i lgtbifòbiques viscudes al transport públic i el coneixemnet que es té sobre les mesures d'actuació existents en aquests casos. Aquest haurà d'assegurar l'accessibilitat de l'enquesta per a totes les persones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació a l'espai físic, entre d'altres.</p> <p>b. Analitzar les dades en funció dels patrons de mobilitat en base a les noves variables incorporades.</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de preguntes relacionades amb el perfil de les persones enquestades (gènere, grup d'edat, situació professional, discapacitat, lloc residència...) - Nombre de preguntes relacionades amb situacions d'assetjament viscudes al transport públic - Nombre d'enquestes que incorporen patrons de mobilitat segons gènere, edat i ocupació - Percentatge de participació de dones en les enquestes realitzades - Percentatge de participació de persones no binàries en les enquestes realitzades 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
<p>Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures </p>					

- Generalitat de Catalunya
- Àrea metropolitana de Barcelona
- ATM's
- Diputacions

Cost estimat total d'implantació

150.000 €

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 2		Analitzar la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional fora de les àrees metropolitanes a partir de dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana.				
Descripció	<p>Les enquestes origen-destinació cobreixen les principals regions metropolitanes, però d'altres territoris no estan correctament coberts per les enquestes, el que implica que manca informació sobre la seva mobilitat i la comparativa entre dones i homes. Amb aquesta mesura s'actuarà sobre àrees fora de les principals àrees metropolitanes mitjançant enquestes específiques de mobilitat desagregades per sexe.</p> <p>Sempre que sigui possible, hi haurà variables addicionals per comprendre la mobilitat dels grups de persones dels que es disposa de menys informació: col·lectiu LGTBI+, l'edat, dones grans, migrades o persones amb diversitat funcional, etc. i com aquestes variables s'entrecreuen entre elles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Diputacions • Administracions comarcals • AMTU 				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Realitzar enquestes origen-destinació per tal de cobrir correctament tot el territori català, fent especial èmfasi en les zones rurals i realitzar una anàlisi sobre les necessitats específiques en clau de mobilitat de les persones que viuen a les zones rurals.</p> <p>b. Fer un disseny d'enquesta que aprofundeixi en el perfil de les persones enquestades, garantint que es recullin elements vinculats al gènere, l'edat, l'ocupació, les discapacitats, l'origen, etc.; i incorpori preguntes on es pugui posar de manifest les situacions d'assetjament o agressions sexuals i lgtbifòbiques viscudes al transport públic i el coneixemnet que es té sobre les mesures d'actuació existents en aquests casos. Aquest haurà d'assegurar l'accessibilitat de l'enquesta per a totes les persones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació a l'espai físic, entre d'altres.</p> <p>c. Analitzar les dades en funció dels patrons de mobilitat en base a les noves variables incorporades.</p>	Cost estimat total d'implantació				
		800.000 €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'enquestes origen-destinació realitzades anualment fora de les àrees metropolitanes - Nombre d'enquestes que contenen preguntes relacionades amb situacions d'assetjament al TP - Percentatge de participació de col·lectius a incorporar: col·lectiu LGTBI+, edat >65, dones grans, migrades o persones amb discapacitat 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 3						
Fer un balanç de coneixement sobre qüestions específiques de gènere relacionades amb la mobilitat rural, basat en les característiques geogràfiques i polítiques específiques de cadascun dels territoris.						
Descripció	<p>La realitat de les poblacions rurals està poc documentada en termes de mobilitat i requereix una atenció especial. Les principals demandes acostumen a estar vinculades a la xarxa viària, en el marc dels requeriments de grups socials que fan servir majoritàriament el vehicle privat, representats majoritàriament per homes.</p> <p>Es realitzarà una primera avaluació del coneixement, per tal d'identificar els problemes relacionats amb l'accés a l'atenció sanitària, l'educació, els serveis d'atenció a la infància, l'alimentació, etc. i la seva incidència en la mobilitat de les dones.</p> <p>Per tant, el Pla vol explorar la qüestió de mobilitat des de la perspectiva de les necessitats humanes lligades a desenvolupament sostenible de totes les activitats al territori.</p>					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals • Diputacions
Actuacions a dur a terme	<p>a. Realitzar un estudi qualitatiu i quantitatiu que permeti detectar quins són els principals problemes relacionats amb la mobilitat rural per garantir l'accés al transport públic.</p> <p>b. Organitzar sessions participatives amb la ciutadania del món rural, comptant amb la participació de dones diverses, buscant la representació paritària del territori. Assegurar l'accessibilitat per a totes les persones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació a l'espai físic, entre d'altres</p> <p>c. Dirigir enquestes a la ciutadania del món rural que recullin les seves percepcions, mancances i propostes entorn la mobilitat del territori, a través dels consells comarcals de cada zona. Assegurar l'accessibilitat d per a totes les persones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació a l'espai físic, entre d'altres.</p>					Cost estimat total d'implantació
						200.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització anual de l'estudi de mobilitat rural amb qüestions específiques de gènere (Sí/No) - Nombre de sessions participatives realitzades - Percentatge de participació de les dones a les sessions participatives - Nombre d'enquestes realitzades pels consells comarcals i dirigides a la ciutadania del món rural - Percentatge de resposta de l'enquesta realitzada pels consells comarcals (Nombre de respostes vs total enviades), per sexe 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 4		Identificar les necessitats i limitacions d'accessibilitat al transport públic, amb perspectiva de gènere interseccional.				
Descripció	El coneixement de la realitat de gènere al transport públic inclou la consulta a les dones usuàries sobre els aspectes principals dels serveis: traçat de línies, cobertura territorial, freqüències, accés a parades i estacions, tarifes, etc.					
	També a dones expertes en el sector, arquitectes, enginyeres i grups i entitats de dones, així com el Consell Nacional de les Dones de Catalunya. Aquestes dades proporcionaran informació significativa per a la millora dels serveis de transport públic amb una perspectiva integradora de gènere que afavoreixi una mobilitat inclusiva i sostenible.					
Actuacions a dur a terme	<p>a. Crear una taula de treball transversal amb la col·laboració d'entitats feministes, LGBTI, persones migrants i amb discapacitats, que abordi les necessitats i limitacions que dificulten o impossibiliten el seu accés al transport públic. S'assegurarà l'accessibilitat a la taula de treball transversal de totes les persones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació a l'espai físic, entre d'altres. S'abordaran, entre d'altres les següents temàtiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Els horaris dels diferents modes de transport públic (diürns i nocturns) i la seva freqüència. • La percepció de seguretat de les dones en els diferents modes de transport públic. • L'accessibilitat a les diferents estacions i parades (física, visual, auditiva, psíquica...), tenint en compte les limitacions per diversitat i edat • Els serveis de bicicletes públiques. 					
	<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions competents en mobilitat • Institut Català de les Dones • Consell Nacional de les Dones de Catalunya • Entitats feministes, LGTBI, persones migrants i amb discapacitats • Expertes del sector de la mobilitat • Consell Nacional LGBTI 					
Cost estimat total d'implantació						
150.000 €						
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de sessions anuals realitzades per la taula de treball - Percentatge de representació de les diferents entitats - Nombre de documents/accions realitzades per satisfer les necessitats detectades a la taula de treball 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■						

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 5		Analitzar les violències masclistes als diferents àmbits de la mobilitat i els espais públics relacionats amb el transport.				
Descripció	Aquesta mesura té l'objectiu de fer una anàlisi quantitativa i qualitativa que permeti conèixer la realitat i les vivències de les dones i persones del col·lectiu LGBTI vers les violències masclistes i poder traçar un conjunt de propostes d'actuació. Per poder fer aquesta anàlisi, en primer lloc es durà a terme una prova pilot que permeti avaluar la viabilitat de desenvolupar aquest estudi a tota Catalunya.					Agents responsables
Actuacions a dur a terme	<ul style="list-style-type: none"> a. Realitzar una anàlisi quantitativa a través d'una enquesta sobre l'assetjament sexual al transport públic i la incidència de les violències masclistes i LGTBIfòbiques als diferents àmbits de la mobilitat. b. Desenvolupar una anàlisi qualitativa mitjançant grups de discussió amb dones i persones LGTBI diverses que facin ús del transport públic. c. Impulsar una prova pilot en un àmbit territorial, que detecti les fortaleses i punts de millora de l'estudi per poder-lo replicar a la resta del territori català, segons les especificats i transports de cada zona. d. Realitzar un estudi específic sobre les vivències de les dones que utilitzen la bicicleta com a mitjà de transport, relacionades amb l'assetjament sexual i les violències masclistes i LGTBIfòbiques. També aprofitar aquest estudi per detectar les dones i bones pràctiques que afavoreixen la seva sensació de seguretat i confort. 					<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Àrea Metropolitana de Barcelona • AMTU • Entitats feministes, LGTBI, persones migrants i amb discapacitats • Consell Nacional LGBTI • Expertes del sector de la mobilitat
						Cost estimat total d'implantació
						200.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització anual de l'anàlisi quantitativa a través de l'enquesta sobre l'assetjament sexual al transport (Sí/No) - Nombre de sessions participatives realitzades - Percentatge de participació de dones i persones LGTBI en els grups de discussió - Valoració qualitativa del projecte d'anàlisi a la zona territorial seleccionada - Realització anual de l'estudi específic sobre les vivències de les dones que utilitzen la bicicleta (Sí/No) - Percentatge de resposta de l'enquesta sobre l'assetjament sexual al transport, per sexe 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura		Revisió o continuació de les mesures			

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 6						Impulsar un sistema de recopilació i supervisió de dades per a la prevenció activa de violències masclistes i LGBTifòbiques en el transport públic.					
Descripció	<p>Es tracta de generar una base de dades geo-referenciada sobre els episodis de violència masclista als diferents mitjans de transport públic, gestionada per l'administració amb les dades que aportin els propis operadors de transport en base a la seva pròpia gestió.</p> <p>L'objectiu d'aquesta mesura és identificar la localització geogràfica i els períodes més habituals en què es produeixen aquests tipus de situacions, amb l'objectiu de focalitzar les accions de prevenció i protecció contra l'assetjament sexual, tant per localització geogràfica com temporal, per dur a terme mesures correctores.</p>					Agents responsables					
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Principals operadors de transport 					
Actuacions a dur a terme	<p>a. Crear una base de dades a través de les denúncies de les violències masclistes viscudes als diferents modes de mobilitat.</p> <p>b. Fer un seguiment a través d'un informe anual, que analitzi la base de dades i que reculli propostes per revertir les situacions detectades, per tal de treballar per erradicar les situacions detectades.</p> <p>c. Avaluar les mesures existents de denúncia, per veure si són efectives, accessibles i transmeten seguretat i afavoreixen a la recuperació d'aquestes vivències.</p>					Cost estimat total d'implantació					
						200.000 €					
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Creació de la base de dades (Sí/No) - Realització de l'informe anual que recull propostes per revertir la situació actual - Nombre de mesures existents de denúncia - Percentatge d'efectivitat de les mesures de denúncia 										
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028						
	Cronograma:		Desenvolupament mesura		■	Revisió o continuació de les mesures				■	

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 7	Analitzar la presència i les condicions laborals de les dones en el sector del transport.				
Descripció	El Pla estratègic de mobilitat i gènere pretén conèixer la representativitat, experiència i condicions laborals de les dones en els oficis del sector del transport, si hi ha dones presents a les obres i els serveis i als llocs de responsabilitat i decisoris, quines són les seves condicions laborals i les mesures per promoure la integració de les dones en la indústria del transport i també en els espais de decisió.				Agents responsables
Actuacions a dur a terme	<p>a. Analitzar la representació de les dones i els homes en el sector, a través de les estadístiques oficials existents i les dades de les que disposin els operadors de transport, els sindicats i altres entitats rellevants en el sector de transport.</p> <p>b. Detectar elements que poden dificultar l'accés de les dones en aquest sector (manca de carnet de conduir, dificultat de conciliació, poca flexibilitat, rols de gènere, etc.) a través de sessions participatives amb dones treballadores del sector i sindicats. A les sessions participatives caldrà assegurar l'accessibilitat per a totes les persones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació a l'espai físic, entre d'altres.</p>				<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Principals operadors de transport • Associacions i sindicats del sector de transports • Expertes del sector de la mobilitat
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de dones que treballen dins el sector del transport - Nombre de sessions participatives realitzades per detectar els elements de dificultat d'accés al sector - Percentatge de participació a les sessions participatives, per sexe 				<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>50.000 €</p>
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	Cronograma:		Desenvolupament mesura	Revisió o continuació de les mesures	

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

Mesura 8		Elaborar un estudi sobre les desigualtats de gènere interseccional en la mobilitat a Catalunya.				
Descripció	Es proposa realitzar una anàlisi de gènere, reconeixent que vivim en societats plenes de diferències i desigualtats de gènere i que cada intervenció té implicacions de gènere.					Agents responsables <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Autoritats de Transport Metropolitanes • Institut Català de les Dones • Consell Nacional de les Dones de Catalunya • Entitats feministes, LGTBI, persones migrants i amb discapacitats • Expertes del sector de la mobilitat
	Aquesta mesura busca revelar les diferències i desigualtats examinant les situacions i relacions entre dones i homes en el context de la mobilitat, garantint la comprensió dels efectes diferencials potencials que els programes o projectes proposats tindran sobre dones i homes i facilitant la identificació d'estratègies efectives.					
Actuacions a dur a terme	a. Amb l'acompanyament de la taula creada a la mesura 4, s'elaborarà un estudi sobre les desigualtats de gènere en la mobilitat del territori català, identificant les restriccions materials i simbòliques que pesen de manera diferenciada sobre dones i homes a tots els nivells (llars, comunitats locals, polítiques sectorials...).					Cost estimat total d'implantació 50.000 €
	b. Incorporar la perspectiva interseccional a l'estudi: participació d'associacions i entitats de dones diverses, assegurar l'accessibilitat a les sessions participatives per a totes les persones i incorporar com a variables d'anàlisi els diferents eixos de desigualtat					
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització de l'estudi sobre les desigualtats de gènere en la mobilitat del territori català (Sí/No) - Nombre i tipologia de restriccions materials/simbòliques identificades - Nombre de sessions realitzades amb l'acompanyament de la taula de treball transversal (mesura 4) 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Es tracta de dissenyar una infraestructura i uns serveis de mobilitat segurs i lliures de violències sexuals i agressions cap a les dones mitjançant la Implementació de millores de les instal·lacions i els serveis del sistema de mobilitat en base a una diagnosi de característiques dels viatges de les dones.

L'ordenació urbanística amb perspectiva de gènere vol unes ciutats on no hi hagi barreres de mobiliari, mobilitat ni distribució urbanística per al bon desenvolupament de les activitats de cures i reproductives, històricament vinculades a les dones. Caldrà repensar l'espai públic amb perspectiva de gènere recollint les experiències i percepcions de seguretat de les dones i dels col·lectius LGTBI+ com a estratègia feminista d'apoderament col·lectiu per tal d'implementar propostes de millora de l'espai públic.

És necessari també un procés de capacitació i sensibilització al personal dels sistemes de transport que inclogui els eixos de gènere i protocols de resposta efectiva davant casos de violència sexuals cap a les dones amb el desenvolupament d'un sistema homologat d'informació sobre violències sexuals cap a dones en l'espai públic i el transport.

Generalment, les persones que viuen situacions d'assetjament sexual no poden o no saben com actuar davant aquestes, motiu pel qual és especialment rellevant l'actuació d'altres persones que comptin amb les eines i la capacitat d'iniciar una intervenció davant aquestes situacions.

Detectar l'assetjament sexual és l'element bàsic que activarà el circuit d'actuació. Per això, cal delimitar les funcions del personal del transport públic per a iniciar el protocol d'actuació que s'estableixi en detectar situacions d'assetjament sexual, tant sobre les dones com sobre les persones LGTBI.

Per últim, també caldrà fer campanyes per modificar actituds (enfocament en persones agressores i testimonis) respecte a les violències masclistes en el transport i per a informar sobre els passos a seguir (enfocament en persones víctimes i testimonis) davant de casos de violències sexuals. Respecte als agressors, també es plantejaran accions i mesures, sobretot pels agressors reincidents.

Les propostes per a eliminar les situacions de violències masclistes han d'incloure la difusió de la definició d'assetjament sexual, així com la implementació de campanyes que facin que la ciutadania es relacioni amb aquest terme i conegui les implicacions que aquest tipus de comportaments generen en les persones que es veuen afectades.

La pretensió és pujar estàndards ètics davant el comportament dels homes cap a les dones i que es reconegui també quina mena de comportaments expressen una forma de violència contra les dones. Es proposen campanyes centrades en donar visibilitat algunes de les situacions de violència masclista que pateixen les dones i els col·lectius LGTBI i dirigeixin missatges directes contra l'agressor de sensibilització i d'advertència sobre les conseqüències legals de les seves accions.

Així mateix, també es llençarà un missatge clar a la ciutadania per tal que reaccionin i no siguin còmplices i perquè tinguin clar que, davant una situació de violència masclista, han d'actuar i denunciar-ho.

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 9		Dissenyar i difondre campanyes de comunicació dins la xarxa del transport públic per prevenir i actuar contra l'assetjament sexual.				
Descripció	<p>Avançar en l'erradicació de les violències masclistes i l'assetjament sexual implica augmentar la conscienciació al voltant d'aquest fet, per això és important implementar campanyes comunicatives que afavoreixin el reconeixement i l'actuació vers aquestes conductes. A més, es pretén posar la mirada sobre els homes que assetgen i la responsabilitat que tenen en aquestes situacions.</p> <p>També es posarà a disposició de les usuàries els telèfons d'atenció contra les violències masclistes i l'assetjament sexual i els llocs on poden acudir per denunciar la situació o bé demanar ajuda.</p>	Agents responsables				
		<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Institut Català de les Dones • ATM's • Principals operadors de transport 				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Crear cartelleres que descriguin situacions d'assetjament per prevenir i sensibilitzar contra aquestes (ex: campanyes del Metro de Londres).</p> <p>b. Impulsar una campanya de comunicació dirigida als homes, per fer-los participants i reconeixadors de la seva responsabilitat per tallar amb aquestes conductes.</p> <p>c. Dissenyar falques sonores a través de les megafonies del transport públic, que continguin missatges que descriguin situacions d'assetjament (en la línia de les cartelleres) i que expliquin l'existència dels espais de denúncia davant les agressions.</p> <p>d. Desenvolupar campanyes que facilitin a les persones usuàries del transport públic les vies d'actuació existents, per afavorir la seva resposta davant aquests casos.</p> <p>e. Assegurar l'accessibilitat de les campanyes comunicatives per a totes les persones: lectura fàcil, audiodescripció, entre altres.</p>	Cost estimat total d'implantació				
		400.000 €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de campanyes realitzades utilitzant cartelleres - Realització de la campanya de comunicació específica per a homes (Sí/No) - Nombre de campanyes mitjançant falques sonores realitzades - Percentatge de campanyes realitzades amb audiodescripció i/o criteris d'accessibilitat 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 10		Establir mecanismes per protegir les persones empleades i passatgeres de la discriminació i l'assetjament sexual.				
Descripció	El Pla estratègic de mobilitat pretén avançar en l'erradicació de les violències masclistes i LGTBIfòbiques, establint mesures concretes i articulant vies pràctiques i efectives de prevenció, detecció, protecció, actuació i recuperació contra l'assetjament sexual en totes les seves formes. Per fer-ho, caldrà articular un seguit d'actuacions en tot el territori català, amb la col·laboració dels diferents agents implicats: administracions públiques, policia i operadors de transport.					
	<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administracions locals • ATM's • Principals operadors de transport • Cossos de seguretat 					
Actuacions a dur a terme	<p>a. Confeccionar un Protocol unitari per tots els operadors de transport, que marqui les línies d'actuació i el circuit a seguir davant un cas d'assetjament sexual al transport públic.</p> <p>b. Crear un canal o eina específica d'atenció a les víctimes i recepció de denúncies, de fàcil ús i general per a tots els mitjans de transport. Assegurar l'accessibilitat d'aquest canal per a totes les persones: audiodescripció, lectura fàcil, accessibilitat amb relació a l'espai físic, intèrpret de signes, entre d'altres.</p> <p>c. Estudiar la possibilitat de modificar les rutes dels autobusos nocturns interurbans, així com la seva zona d'aturada, per tal de garantir la percepció de seguretat a les usuàries.</p> <p>d. Buscar aliances entre els operadors de transport, l'administració pública i la Policia Local, per desenvolupar mesures coordinades en el transport nocturn i reforçar així la seguretat, sobretot en zones més aïllades.</p>					
	<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>400.000 €</p>					
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'operadors compromesos amb el protocol unitari i subvenció atorgada per impulsar el Protocol - Nombre d'operadors que disposen d'un circuit a seguir en cas d'assetjament sexual al transport públic - Nombre de denúncies rebudes mitjançant el canal d'atenció a les víctimes - Nombre de rutes modificades als autobusos nocturns interurbans amb l'objectiu de garantir la seguretat - Nombre d'aliances creades entre operadors, administració i Policia Local 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 11		Impulsar la figura de les agents preventives al transport públic.				
Descripció	D'una banda, aquesta mesura pretén impulsar la creació de la figura de les agents preventives al transport públic. Aquestes figures seran les encarregades de dur a terme actuacions per prevenir i actuar en cas d'assetjament sexual, LGTBIfòbic i altres discriminacions al transport públic.					Agents responsables
	D'altra banda, també es vol promoure la formació del personal de seguretat actual en matèria d'igualtat de gènere i prevenció de les violències masclistes i LGTBIfòbiques en l'àmbit del transport públic.					<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Àrea Metropolitana de Barcelona • AMTU • Administracions locals • Operadors de transport • Empreses proveïdores de serveis de seguretat
Actuacions a dur a terme	a. Impulsar la creació de la figura de les agents preventives en tota la xarxa del transport públic català, adaptant-se a les especificitats dels diferents modes de transport, així com els diferents territoris de Catalunya, amb el disseny i implementació de proves pilot en diverses zones de Catalunya que tinguin casuístiques de mobilitat diferents b. Estudiar la viabilitat normativa per fer que les agents preventives siguin la figura encarregada de rebre i gestionar les denúncies relatives d'assetjament i discriminació al transport públic. c. Elaborar un Pla de formació en matèria d'igualtat de gènere i prevenció de les violències masclistes i LGTBIfòbiques en l'àmbit del transport públic per a tot el personal de seguretat actual.					Cost estimat total d'implantació
						150.000 €
Indicadors	- Nombre d'agents preventives contractades), per sexe - Satisfacció de les persones usuàries en relació amb aquest nou servei - Nombre de denúncies rebudes per les agents preventives - Nombre de personal de seguretat formats en matèria d'igualtat de gènere i prevenció de violències masclistes i LGTBIfòbiques en l'àmbit del transport públic, per sexe					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura					Revisió o continuació de les mesures

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 12		Impulsar les parades de bus a demanda.				
Descripció	Amb aquesta mesura es pretén revisar l'actual disposició de les parades del transport públic amb l'objectiu de reduir les distàncies i els temps d'espera i de recorregut des de la parada fins al lloc de destinació. Es farà especial èmfasi en la situació del món rural per tal de garantir l'accés al transport de totes les persones.					Agents responsables
Actuacions a dur a terme	<ul style="list-style-type: none"> a. Realitzar un estudi de viabilitat de parades de bus a demanda a Catalunya, prioritzant pobles petits i mitjans, l'horari nocturn i el servei de bus interurbà. b. Realitzar una prova pilot en base a l'estudi realitzat i avaluar els resultats de l'actuació. c. Elaborar un full de ruta per a la implementació dels serveis a la demanda, segons la factibilitat avaluada a l'estudi i l'aplicabilitat avaluada a la prova pilot i fer la implantació progressiva dels serveis prioritzats. d. Elaborar campanyes comunicatives sobre les parades de bus a demanda, garantint que les persones usuàries coneixen aquest servei i les seves característiques. Serà important, assegurar-se que aquesta campanya sigui accessible per a totes les persones: lectura fàcil, audiodescripció, entre altres. 					<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Àrea Metropolitana de Barcelona • AMTU • Administracions locals • Operadors de transport
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de serveis de bus a la demanda implementats - Nombre de serveis de bus a la demanda implementats durant horari nocturn per bus interurbà - Nombre de campanyes relatives a bus a la demanda realitzades - Percentatge d'ús d'aquest servei de parades de bus a demanda 					Cost estimat total d'implantació
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	500.000 €
	Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■					

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 13		Impulsar la formació del personal dels serveis de transport públic per a lluitar contra la violència masclista.				
Descripció	<p>Generalment, les persones que viuen situacions d'assetjament sexual no poden o no saben com actuar davant aquestes, motiu pel qual és especialment rellevant l'actuació d'altres persones que comptin amb les eines i la capacitat d'iniciar una intervenció davant aquestes situacions.</p> <p>Detectar l'assetjament sexual és l'element bàsic que activarà el circuit d'actuació. Per això, cal garantir la formació del personal del transport públic en matèria d'igualtat de gènere, prevenció, detecció, actuació i recuperació en situacions de violència masclista, assetjament sexual i LGTBIfòbic i també per evitar la revictimització.</p>					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Àrea Metropolitana de Barcelona • AMTU • Operadors de transport
Actuacions a dur a terme	<p>a. Elaborar un Pla de formació en matèria d'igualtat de gènere, prevenció i actuació en situacions de violència masclista i LGTBIfòbica en l'àmbit del transport públic per a tot el personal del transport públic, adaptada al lloc de treball de cada persona.</p> <p>b. Fer difusió i acompanyament del Pla per a totes les empreses de transport</p>					Cost estimat total d'implantació
						200.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de personal de transport públic format en matèria d'igualtat de gènere, prevenció i actuació en situacions de violència masclista i LGTBIfòbica, per sexe - Nombre d'empreses de transport que han implementat un pla de formació - Percentatge d'empreses de transport amb pla de formació implementat 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 14		Optimitzar el servei de transport públic mitjançant l'increment de les freqüències dels serveis i el disseny de les parades i estacions, per a la millora de la seguretat amb tractament de gènere.				
Descripció	Es tracta de desenvolupar una estratègia d'actuacions als serveis de transport públic que permetin millorar les condicions de servei amb tractament de gènere, basada en l'increment de les freqüències dels serveis, per tal de garantir un servei públic adaptat a les necessitats dels patrons de mobilitat específics, i facilitant la mobilitat en zones amb baixa cobertura de transport públic i en serveis a on es detectin problemàtiques específiques de seguretat.	Agents responsables				
	Es proposa actuar sobre l'increment de freqüències dels serveis nocturns i en el redisseny de les infraestructures fixes de transport públic, per incidir en la seguretat, també a nivell de percepció de les persones usuàries, evitant els llargs temps d'espera en espais públics o en estacions.	<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Àrea Metropolitana de Barcelona • AMTU • Administracions locals • Operadors de transport 				
Actuacions a dur a terme	a. Analitzar la viabilitat d'incrementar la freqüència dels serveis en horari nocturn, per reduir la sensació d'inseguretat, tant a les línies majorment utilitzades per motius d'oci, com a les de mobilitat obligada. b. Avaluar el disseny de les parades i/o estacions de transport públic, amb perspectiva de gènere i proposar millores per al redisseny d'aquestes, per tal d'incrementar la seva seguretat real i percebuda. c. Estudiar les necessitats dels serveis de transport públic, prioritzant les zones que tenen freqüències més baixes, especialment a les línies d'horaris nocturns i a l'àmbit rural, elaborant un full de ruta de la mesura. d. Realitzar una prova pilot amb una avaluació de resultats.	Cost estimat total d'implantació				
		1.000.000 €				
Indicadors	- Nombre de necessitats de flota i freqüència detectades fora la AMB - Nombre de serveis on s'ha augmentat la freqüència en horari nocturn amb l'objectiu d'augmentar la seguretat - Nombre de parades i/o estacions redissenyades amb l'objectiu d'augmentar la seguretat - Percentatge de necessitats de flota i freqüència resoltes					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura		Revisió o continuació de les mesures			

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 15		Desenvolupar l'espai urbà amb perspectiva de gènere i inclusiu, flexible i adaptable per a tota la diversitat de persones.				
Descripció	<p>L'ordenació urbanística amb perspectiva de gènere vol unes ciutats on no hi hagi barreres de mobilitat per al bon desenvolupament de les activitats de cures i reproductives, històricament vinculades a les dones.</p> <p>Amb l'objectiu de repensar els espais públics, el Pla proposa les marxes exploratòries amb perspectiva de gènere. Es tracta d'unes passejades en què es recorreran diferents espais urbans per recollir les experiències i percepcions de seguretat des d'una perspectiva de gènere com a estratègia feminista d'apoderament col·lectiu per tal d'implementar propostes de millora de l'espai públic.</p> <p>Es planteja un enfocament que inclogui associacions de veïns i veïnes, entitats de dones i Ajuntaments, tot assegurant l'accessibilitat a aquestes actuacions de totes les persones interessades: lectura fàcil, intèrpret de signes, entre altres.</p>					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administracions locals • Entitats feministes, LGTBI, persones migrants i amb discapacitats • Expertes del sector de la mobilitat
Actuacions a dur a terme	<p>a. Realitzar marxes exploratòries des d'una perspectiva interseccional, amb la voluntat d'analitzar diversos elements: detectar aquelles zones que generen inseguretat en un municipi, zones que no són accessibles per a tothom, espais hostils i/o bones pràctiques en els espais públics (carrers, places, parcs, serveis públics...).</p> <p>b. Fer un benchmarking per buscar exemples en altres països on ja s'hagi portat a terme tot el procés i tenir en compte quines han estat les seves principals dificultats i forteses.</p> <p>c. Crear un Pla de treball de nivell municipal en relació la perspectiva de gènere, a partir de les mancances i les necessitats detectades.</p> <p>d. Fer proves pilot en municipis diversos de Catalunya i després estendre-ho pel territori.</p>					Cost estimat total d'implantació
						60.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de municipis que han realitzat marxes exploratòries amb èxit - Realització del benchmarking en relació espai urbà amb perspectiva de gènere (Si/No) - Nombre de municipis que han desenvolupat un pla de treball en relació la perspectiva de gènere - Nombre de proves pilot desenvolupades sobre l'espai urbà amb perspectiva de gènere i inclusivitat 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 16		Promoure l'accés de les dones als modes de transport actiu, en particular a la bicicleta, garantint la seguretat en la circulació i les possibilitats d'aparcament segur.								
Descripció	<p>La bicicleta, com a mode de transport actiu, no és aliena a les situacions d'assetjament sexual i les violències masclistes i LGTBfòfiques que es duen a terme en l'àmbit del transport públic. Per aquest motiu, aquesta mesura busca revertir aquesta situació, millorant l'accés i l'ús de la bicicleta com a mode de transport.</p> <p>Un motiu important perquè no hi hagi més dones ciclistes és que no consideren que la xarxa ciclista sigui segura, els carrils no són prou amples i es donen situacions d'assetjament sexual i altres formes de violències masclistes. Per evitar-ho, es proposa una primera mesura basada en generalitzar les zones de detenció avançada, perquè les ciclistes no hagin d'estar exposades i barrejades entre els vehicles motoritzats. També caldrà col·locar els aparcaments de bicicletes en llocs freqüentats, visibles i ben il·luminats.</p>					<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administracions locals • Àrea Metropolitana de Catalunya • Diputacions 				
	Actuacions a dur a terme	<p>a. A partir de l'estudi sobre les vivències de les dones que utilitzen la bicicleta com a mitjà de transport que es durà a terme en el marc de la Mesura 5 d'aquest mateix Pla, dissenyar un Pla d'accions a partir de les mancances i punts de millora detectats.</p> <p>b. Implementar les accions progressivament, especialment les que donin garantia de l'accessibilitat i la lluminositat de les zones d'aparcament de les bicicletes (bicicletes d'ús privat i públic).</p>					<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>300.000 €</p>			
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de zones d'aparcament de bicicletes modificades amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat i la lluminositat - Percentatge de modificacions realitzades per augmentar l'accessibilitat - Percentatge de modificacions realitzades per augmentar la lluminositat - Nombre d'aparcaments segurs de bicicletes en estacions de transport públic - Realització del pla d'accions sobre les mancances i punts de millora de la bicicleta com a mitjà de transport (Sí/No) 									
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028					
	Cronograma:					<p>Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures </p>				

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 17		Redissenyar i millorar de passatges i passadissos subterranis de les infraestructures de transport públic col·lectiu amb la perspectiva de gènere.					
Descripció	<p>Les infraestructures de transport públic col·lectiu s'han de pensar amb perspectiva de gènere, i per tant el seu disseny ha d'avaluar-se en funció de les necessitats i les experiències de les persones usuàries.</p> <p>En aquest sentit, el Pla proposa actuar en els espais d'aquestes infraestructures que són més crítics, des del punt de vista de la seguretat, en concret, els passatges i passadissos subterranis aïllats i de difícil accés, amb l'objectiu de millorar el sistema de mobilitat mitjançant la prevenció i erradicació de qualsevol forma de violència i discriminació.</p> <p>Es proposa identificar els punts crítics i actuar sobre aquests amb mesures d'il·luminació i de millor de la visibilitat que afavoreixin a la creació d'un entorn viu i més amable, millorant la percepció de seguretat.</p>					Agents responsables	
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals • Operadors de transport 	
Actuacions a dur a terme	<p>a. A partir dels resultats de les marxes exploratòries dutes a terme en el marc de la Mesura 15 d'aquest mateix Pla, identificar els transbords urbans, passatges i passadissos insegurs.</p> <p>b. Elaborar un Pla d'acció als punts identificats i amb les propostes de redisseny i millora en aspectes com la il·luminació, la visibilitat, l'accessibilitat, la reubicació, la higiene, entre d'altres.</p> <p>c. Implementació progressiva del Pla d'acció.</p>					Cost estimat total d'implantació	
						600.000 €	
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'actuacions realitzades per tal de millorar la sensació de seguretat en els transbords urbans - Nombre d'actuacions realitzades als passadissos i passatges externs identificats com a insegurs - Classificació de les actuacions en funció de millores sobre il·luminació, visibilitat, accessibilitat, ... 						
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028		
	Cronograma:		Desenvolupament mesura	Revisió o continuació de les mesures			

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 18		Redissenyar les àrees de servei a les carreteres amb perspectiva de gènere interseccional.				
Descripció	<p>Les àrees de servei a les carreteres, per la seva localització i funció, a vegades poden convertir-se en zones insegures per a moltes persones. En aquest sentit, aquesta mesura vol incorporar la perspectiva de gènere en el disseny d'aquests espais, fent-los més amables i segurs per a totes les persones usuàries i treballadores.</p> <p>Es proposa actuar sobre aquestes àrees de servei incrementant la seguretat contra l'assetjament sexual i els robatoris, amb mesures com la videovigilància, el control d'accessos mitjançant la lectura de matrícules, el tancament perimetral,... per tant que les àrees de servei siguin saludables i confortables, que inspirin seguretat i tranquil·litat, que redueixin la impunitat de les violències sexuals.</p>	Agents responsables				
		<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administració estatal • Empreses responsables de les àrees de servei a les carreteres. 				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Detectar aquells elements o característiques de les àrees de servei a les carreteres que generen inseguretat a les persones treballadores i usuàries</p> <p>b. Articular un projecte de re-disseny de les zones detectades, tenint en compte elements com la il·luminació, l'accessibilitat, la vegetació, la conservació dels equipaments, i l'afluència de gent, entre d'altres.</p>	Cost estimat total d'implantació				
		100.000 €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de projectes de redisseny a les àrees de servei per tal de millorar la seguretat a les persones treballadores i usuàries - Realització d'un informe que recull els elements detectats que generin inseguretat 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura					Revisió o continuació de les mesures

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 19		Redissenyar les àrees d'estacionaments de vehicles pesants i autocars amb perspectiva de gènere interseccional.				
Descripció	<p>Les àrees d'estacionament de vehicles pesants i autocars, per la seva localització i funció, a vegades poden convertir-se en zones insegures per a moltes persones. En aquest sentit, aquesta mesura vol incorporar la perspectiva de gènere en el disseny d'aquests espais, fent-los més amables i segurs per a totes les persones usuàries i treballadores.</p> <p>Així mateix, es vol garantir que aquestes àrees comptin amb mesures d'actuació en cas de detectar una situació d'assetjament sexual o LGTBIfòbia, comptant amb la col·laboració de les persones treballadores (personal de seguretat o de neteja, per exemple).</p>	Agents responsables				
		<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administració estatal • Operadors de transport per carretera • Empreses responsables de les àrees d'estacionament 				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Vincular, en la mesura del possible, les àrees d'estacionament de vehicles pesants i autocars a les àrees de servei de carretera, amb l'objectiu de crear àrees més segures per a les persones treballadores.</p> <p>b. Si no fos possibles, redissenyar les àrees d'estacionament existents, tenint en consideració elements com la il·luminació, l'accessibilitat, la vegetació, la conservació dels equipaments, i l'afluència de gent, entre d'altres.</p> <p>c. Elaborar un procediment d'actuació per a les àrees d'estacionament en casos d'assetjament sexual i LGTBIfòbia.</p> <p>d. Garantir que el personal de seguretat de les àrees d'estacionament és coneixedor el procediment d'actuació davant un cas d'assetjament sexual i LGTBIfòbia.</p>	Cost estimat total d'implantació				
		100.000 €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'àrees d'estacionament de vehicles pesants i autobusos vinculats a les àrees de servei de carretera - Nombre de projectes per redissenyar les àrees d'estacionament millorant la seguretat d'aquestes - Nombre d'àrees d'estacionament que disposen d'un procediment d'actuació en casos d'assetjament sexual i LGTBIfòbia. - Nombre de personal de seguretat format amb el procediment d'actuació davant un cas d'assetjament sexual i LGTBIfòbia, per sexe 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

Eix 1.- Erradicar les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.

Mesura 20		Lluitar contra l'assetjament sexual en el sector de repartiment de mercaderies a domicili.								
Descripció	<p>Es constata que les dones i les persones dels col·lectius LGBTI pateixen situacions de violència i discriminació en aquest sector, amb casos documentats d'assetjament sexual i robatoris que fan que hagin de limitar la seva activitat a segons quines hores i zones urbanes. A més, l'organització de la feina i el funcionament de la plataforma fan que les dones estiguin exposades a situacions de risc, com per exemple, que la persona que fa la comanda sap que qui l'hi porta és una dona i no un home perquè ha pogut veure la seva fotografia a través de la plataforma.</p> <p>Aquesta mesura busca actuar per prevenir l'assetjament sexual i la LGTBIfòbia en l'e-commerce, concretament, en el repartiment de mercaderies a domicili, sigui a peu, amb bicicleta o vehicle motoritzat. A més, es vol garantir que els espais i els repartiments a domicili siguin segurs per a totes les persones repartidores, independentment de l'horari i la zona urbana del lloc de destinació.</p>					<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Empreses petites, mitjanes i grans del sector de repartiment de mercaderies que operin a Catalunya. • Associacions i sindicats del sector de transports 				
	Actuacions a dur a terme	<p>a. Elaborar una guia de bones pràctiques sobre les actuacions vers l'assetjament sexual i la LGTBIfòbia en el sector del repartiment de mercaderies a domicili, mitjançant exemples d'empreses nacionals i internacionals i polítiques públiques.</p> <p>b. Fer difusió de la Guia de bones pràctiques a totes les empreses de repartiment de mercaderies a domicili que operin en el territori català i agents implicats.</p>					<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>40.000 €</p>			
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'empreses de repartiment de mercaderies que compten amb un protocol de prevenció, detecció, actuació i reparació en casos d'assetjament sexual i LGTBIfòbia. - Realització de la guia de bones pràctiques (Si/No) 									
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028					
	Cronograma: Desenvolupament mesura					Revisió o continuació de les mesures				

EIX 2: Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.

Es proposen accions afirmatives per promoure la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport. Auditar l'estat actual de la distribució de gènere dins els òrgans del sistema de transport, implementant processos de sensibilització per avançar cap a la paritat de gènere en àrees amb menys de 30% de dones en el seu personal.

També cal promoure la cultura institucional que fomenti la igualtat i la no violència cap a les dones i les persones dels col·lectius LGBTI que treballen en el sector transport, implementar un procés de sensibilització cap al personal en matèria de prevenció i atenció de l'assetjament sexual dins de el sector.

Recordar que a partir del 7 de març de 2022 totes les empreses amb 50 o més persones treballadores han d'elaborar i aplicar un pla d'igualtat que haurà de ser negociat d'acord amb el que estableix la legislació laboral. L'article 8 del RD 901/2020 determina el contingut que necessàriament ha de constar en el pla d'igualtat, concretament:

- 1) Parts que el concerten;
- 2) Àmbit personal, territorial i temporal;
- 3) Informe del diagnòstic de situació de l'empresa o, si s'escau, un informe de cadascuna de les empreses del grup;
- 4) Resultats de l'auditoria retributiva, tenint en compte que entrarà en vigor el 14 d'abril de 2021;
- 5) Definició d'objectius qualitatius i quantitatius del pla;
- 6) Descripció de les mesures concretes, termini d'execució i la seva prioritització, així com disseny d'indicadors que permetin determinar l'evolució de cada mesura;
- 7) Identificació dels mitjans i recursos, tant materials com humans, necessaris per a la implantació, seguiment i avaluació de cadascuna de les mesures i objectius;

- 8) Calendari d'actuacions per a la implantació, seguiment i avaluació de les mesures del pla;
- 9) Sistema de seguiment, avaluació i revisió periòdica;
- 10) Procediment de modificació, inclòs el procediment per solucionar les possibles discrepàncies que puguin sorgir en l'aplicació, seguiment, avaluació o revisió, en tant que la normativa legal o convencional no obligui a la seva adequació.

Finalment, destaquem que l'article 11 d'aquest reglament esmentat ha creat un registre de plans d'igualtat i ha establert l'obligació d'inscriure tots els plans, sigui quin sigui el seu origen o naturalesa, obligatòria o voluntària, i hagin estat o no adoptat per acord entre les parts.

D'altra banda, també, cal atendre al que disposa el Reial Decret 902/2020, de 13 d'octubre, d'igualtat retributiva entre dones i homes, que va entrar en vigor el 14 d'abril de 2021. Aquesta auditoria s'aplica a totes les empreses que tenen l'obligació de tenir plans d'igualtat.

Les empreses i els convenis col·lectius han d'integrar i aplicar el principi de transparència retributiva, mitjançant algun dels instruments següents: 1) Registres retributius, 2) Auditoria retributiva, 3) Sistema de valoració de llocs de treball en la classificació professional de l'empresa i el conveni col·lectiu d'aplicació, 4) Dret d'informació de les persones treballadores.

Així mateix, la Llei 11/2014 de drets Lesbianes, Gais, Bisexuals, Trans i Intersexuals i contra la LGBTIfòbia també preveu mesures contra la discriminació als serveis públics, i l'article 15 de la Llei estatal 4/2023 per a la igualtat real i efectiva de les persones trans i per a la garantia dels drets de les persones LGTBI estableix que les empreses de més de cinquanta persones treballadores han de comptar, en el termini de 12 mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei, amb un conjunt planificat de mesures i recursos per assolir la igualtat real i efectiva de les persones LGTBI, que inclogui un protocol d'actuació per a l'atenció de l'assetjament o la violència contra les persones LGTBI (la data en la que s'han de disposar les mesures és l'1 de març de 2024).

Eix 2.- Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.

Mesura 21		Donar suport al desenvolupament de la formació per a l'ocupació i l'emprenedoria de les dones del sector del transport.				
Descripció	<p>Les dones a Europa representen només el 22% del total de la plantilla de persones treballadores en el sector del transport. Per aquesta raó, aquest pla vol destacar la importància de la inclusió de les dones en un sector amb "oportunitats de treball".</p> <p>El Pla proposa afavorir la presència de dones en cicles formatius de les branques d'Electricitat i Electrònica, Energia i Aigua, Fabricació Mecànica, Instal·lació i Manteniment, i Transport i Manteniment de Vehicles.</p> <p>Es tracta de cicles amb poca presència de dones, però que presenten una bona inserció professional. Per això, es desenvoluparan accions que tractin de fomentar la incorporació de les dones a un nínxol amb un potencial laboral elevat.</p>					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administració de l'Estat • Operadors de transport • Associacions i sindicats del sector de transports
Actuacions a dur a terme	<p>a. Impulsar l'accés de les dones al sector laboral del transport a través de la promoció de xerrades als centres educatius, amb les experiències de les dones que ja treballen en el sector.</p> <p>b. Impulsar la creació d'un projecte de beques adreçat a dones i noies per a l'estudi de cicles formatius de les branques d'Electricitat i Electrònica, Energia i Aigua, Fabricació Mecànica, Instal·lació i Manteniment, i Transport i Manteniment de Vehicles.</p>					Cost estimat total d'implantació
						100.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de xerrades realitzades a centres educatius - Percentatge de dones formades en cicles formatius de les branques d'Electricitat i Electrònica, Energia i Aigua, Fabricació Mecànica, Instal·lació i Manteniment, i Transport i Manteniment de Vehicles. 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

Eix 2.- Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.

Mesura 22	Promoure l'ocupació de les dones en el transport de mercaderies de llarga distància, transport ferroviari i per carretera.				
Descripció	<p>L'escassa presència de les dones al sector del transport i la logística a Catalunya no és un fet aïllat, sinó que és una situació que es dona a tota Europa i a nivell mundial. En aquests darrers anys la ràtio dones/homes al sector ha millorat, però continua sent escassa comparada amb altres sectors ocupacionals o amb la ràtio de població en general i població ocupada.</p> <p>El fet que hi hagi tan poques conductores de transport de mercaderies es podria deure a la problemes de seguretat, però també podria ser degut a barreres culturals o socials lligades a les ofertes de treball.</p> <p>Es proposa la inclusió de les dones al transport de mercaderies, dissenyant mesures concretes per satisfer les necessitats i expectatives de les dones professionals d'aquest sector, mitjançant tecnologies de recopilació i anàlisi i algorismes no discriminatoris.</p>				<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administració de l'Estat • Operadors de transport • Associacions i sindicats del sector de transports
Actuacions a dur a terme	<p>a. A partir dels resultats extrets en l'estudi sobre la representació de les dones ocupades en el sector del transport, en el marc de la mesura 7, revisar les mancances i necessitats detectades i dissenyar i implementar accions de millora.</p> <p>b. Elaborar una guia de bones pràctiques sobre les actuacions per al foment de la conciliació de la vida personal, familiar i laboral en el sector del transport de mercaderies de llarga distància, transport ferroviari i per carretera, mitjançant exemples d'empreses nacionals i internacionals i polítiques públiques, i distribuir aquest document a totes les empreses de transport de mercaderies de llarga distància que operin en el territori català.</p>				<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>50.000 €</p>
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'accions de millora prioritàries a partir de la revisió de l'estudi de la mesura 7 - Percentatge de dones al sector del transport de mercaderies de llarga distància - Realització de la guia de bones pràctiques per al foment de la conciliació de la vida personal, familiar i laboral en el sector del transport de mercaderies de llarga distància - Nombre d'empreses de transport de mercaderies de llarga distància que disposen d'un pla de conciliació 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	<p>Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■</p>				

Eix 2.- Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.

Mesura 23		Incorporar la perspectiva de gènere en la planificació i execució de projectes de construcció d'infraestructures.				
Descripció	La realitat de les dones que treballen a les obres de construcció d'infraestructures de mobilitat és força diferent de la dels homes. L'entorn de la construcció d'infraestructures és predominantment masculí i hostil perquè es mantenen prejudicis i estereotips envers les dones. La mesura té com a objecte acabar amb la banalització de l'assetjament o violència masclista que viuen les dones a les obres, amb la discriminació de gènere en aquest sector i amb les reaccions de l'escepticisme davant d'aquestes conductes.					
	Agents responsables					
Actuacions a dur a terme	a. Incorporar clàusules de gènere en la contractació pública dels projectes de construcció de carreteres, per exigir l'existència dels protocols vers l'assetjament sexual i per raó de sexe i formació al respecte.					
	Cost estimat total d'implantació					
Indicadors	- Percentatge de plecs de contractació pública de projectes de construcció de carreteres que incorporen clàusules de gènere					
	- Percentatge d'empreses contractades que compten amb Protocols en relació perspectiva de gènere					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■					

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Els desplaçaments per motius aliens a les obligacions laborals que realitzen fonamentalment les dones, es produeixen amb uns itineraris diferents i en diferents horaris.

Hi ha una manca de coneixement d'aquesta mobilitat relacionada amb la cura de persones i l'acompanyament.

La planificació urbanística de les darreres dècades ha configurat sovint zones residencials qualificades com a "ciutats dormitori", que no disposen de serveis apropiats per a les activitats quotidianes relacionades amb les activitats domèstiques i de cura que tradicionalment han recaigut sobre les dones.

Aquesta situació agreuja encara més la bretxa de gènere relacionada amb el temps necessari per a dur a terme aquestes activitats.

Es proposa un nou plantejament dels desenvolupaments urbanístics que redueixin les distàncies dels desplaçaments per accedir als serveis i tinguin en compte la conciliació familiar.

Tanmateix, sovint la ubicació de les parades de BUS no han considerat les diferències entre els usuaris i les usuàries d'aquest mode de transport: existeixen deficiències en l'accessibilitat amb cotxets d'infants, visibilitat en indrets solitaris, poca il·luminació, espais reduïts per a l'espera,...

Es proposa considerar l'opinió de les dones usuàries per establir els millors llocs a on instal·lar les parades, junt amb l'estudi de les dades

topogràfiques i geomètriques per maximitzar l'accessibilitat als serveis.

També caldrà tenir en compte l'opinió de les dones que actualment no són usuàries del transport públic per tal d'analitzar les raons per la quals no el fan servir i proposar possibles actuacions que donin resposta a les mancances de seguretat, freqüències i confort dels serveis.

Per últim, caldrà consultar dones expertes en mobilitat, i entitats i grups de dones, com ara el Consell Nacional de les Dones de Catalunya.

Es confeccionaran mapes dels desplaçaments més habituals de les dones per a establir una xarxa de transport públic entre zones residencials, que complementi l'actual xarxa entre zones residencials i àrees d'activitats o centre de negocis.

Es tracta de desenvolupar serveis, infraestructures i polítiques públiques que atenguin les necessitats específiques dels desplaçaments viatge de les dones, desenvolupant recomanacions per a la inclusió de transversalitat de gènere en el disseny de plans, programes, pressupost i projectes d'infraestructura.

També cal promoure alternatives de mobilitat efectives i sostenibles per a les dones que responguin als seus patrons i necessitats de viatge, tot reduint la bretxa de gènere en l'ús dels modes alternatius de transport per a certs tipus de viatges que realitzen les dones habitualment, com són els desplaçaments per cura i acompanyament de persones que necessiten atencions especials.

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Mesura 24		Assegurar la participació paritària de dones i homes en totes les etapes dels projectes de mobilitat.				
Descripció	S'assegurarà una composició paritària d'homes i dones als òrgans de decisió en el planejament i implantació dels serveis de transport públic, integrant la perspectiva de gènere a la direcció, així com al seguiment i avaluació dels projectes. També es nomenarà una persona responsable de gènere per al projecte, per garantir que es realitzi un seguiment específic.					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's
Actuacions a dur a terme	a. Garantir una participació paritària de dones i homes en els òrgans, comissions o equips de treball de projectes de mobilitat. b. Crear la figura de referent de gènere, que tingui la funció de supervisar la incorporació de la perspectiva de gènere en els projectes de mobilitat.					Cost estimat total d'implantació
						No es preveu
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Percentatge de dones als òrgans, comissions i equips de treball de projectes de mobilitat. - Número de projectes de mobilitat que disposen d'una persona responsable de gènere. 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Mesura 25		Integrar la perspectiva de gènere en la planificació i els projectes de mobilitat i urbanisme				
Descripció	Aquesta mesura té com a objectiu incorporar la perspectiva de gènere en la planificació i els projectes de mobilitat, amb un èmfasi particular en el transport públic col·lectiu. La integració de la perspectiva de gènere implica considerar les necessitats, les experiències i les demandes específiques de les dones, atenent a la diferenciació dels seus patrons de mobilitat i la implementació de les polítiques i infraestructures de transport.					
	Això implica, entre d'altres qüestions, el considerar les tasques associades a l'economia de la cura, cosa que es tradueix contemplar altres usos diferents, tant de l'espai públic com de el mitjà de transport utilitzat..					
Actuacions a dur a terme	<ul style="list-style-type: none"> a. Elaborar informes d'impacte de gènere per cada un dels projectes de mobilitat i urbanisme. b. Incorporar clàusules de gènere en tota la contractació pública relativa a projectes de mobilitat i urbanisme. c. Crear i difondre a les administracions locals, i altres entitats públiques competents, una guia sobre la incorporació de la perspectiva de gènere en el disseny urbanístic de l'espai públic (projectes d'urbanització i infraestructures). 					
	<p style="text-align: right;">Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals 					
		Cost estimat total d'implantació				
		60.000 €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'informes d'impacte de gènere elaborats en funció de les modificacions realitzades - Nombre i percentatge de contractes de mobilitat i urbanisme que incorporen clàusules de gènere - Creació de la Guia sobre la incorporació de la perspectiva de gènere en el disseny urbanístic de l'espai públic (Sí/No) - Nombre d'administracions locals que han participat a les sessions de formació/difusió de la guia sobre la incorporació de la perspectiva de gènere en el disseny urbanístic de l'espai públic 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
		Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 				

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Mesura 26		Estudiar la viabilitat d'impulsar un nou abonament de transport per a persones cuidadores				
Descripció	Es proposa analitzar la viabilitat d'una reducció de tarifes del transport públic per a determinats casos relacionats amb les activitats de cura i acompanyament de persones vulnerables, així com per a les dones víctimes de violències masclistes. Tanmateix, es revisaran els horaris dels serveis per a donar millor cobertura a aquestes activitats que es realitzen en hores vall de demanda.					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's
Actuacions a dur a terme	<p>a. Anàlisi de la viabilitat d'un abonament per al transport públic amb tarifes reduïdes per a les persones cuidadores de l'entorn proper de la persona cuidada, dones víctimes de violència masclista i d'altres col·lectius que es consideri convenient.que estigui disponible a tot el territori català.</p> <p>b. A partir dels resultats de les anàlisis en perspectiva de gènere de les enquestes de les mesures 1, 2 i 40, revisar els horaris dels serveis de transport, adaptant-ho a les necessitats de la ciutadania.</p>					Cost estimat total d'implantació
						200.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Creació de l'abonament amb tarifa reduïda per un transport públic er a les persones cuidadores (Sí/ No) - Nombre d'abonaments específics de transport públic atorgats a persones cuidadores (desagregació de les dades per sexe i comarca) - Freqüència d'ús de l'abonament per a persones cuidadores - Nombre i tipologia de serveis de transport que han adaptat els horaris a les necessitats de la ciutadania - Grau de cobertura de les necessitats detectades a les mesures 1, 2 i 40 a partir de la revisió dels horaris dels serveis de transport 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Mesura 27		Realitzar mapes de serveis amb perspectiva de gènere interseccional.				
Descripció	<p>S'ha detectat una manca de coneixement de la mobilitat relacionada amb la cura de persones i l'acompanyament, donat que l'actual xarxa de transport connecta principalment zones residencials i àrees d'activitats o centres de negoci i fa que moltes persones quedin excloses.</p> <p>Per aquest motiu, es realitzarà un estudi sobre els desplaçaments derivats de la cura de persones, per facilitar la implementació de mesures adreçades a garantir un bon servei de transport públic per a aquestes persones.</p>					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals
Actuacions a dur a terme	<p>a. Realitzar un estudi sobre els desplaçaments que es fan per motius de cura i analitzar els punts de millora en relació amb els serveis de transport públic, els horaris i la freqüència d'aquests. Serà imprescindible comptar amb la participació de persones que realitzen tasques de cura, ja sigui a familiars o a tercers.</p> <p>b. A partir de les conclusions de l'estudi, dissenyar i implementar un full de ruta amb actuacions a desenvolupar a curt, mig i llarg termini.</p>					
						<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>150.000 €</p>
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització d'un estudi sobre els desplaçaments en transport públic amb perspectiva de gènere - Nombre de persones de l'àmbit de la cura participants a la realització de l'estudi - Nombre d'actuacions a desenvolupar segons l'estudi dels desplaçaments per motius de cura - Nombre d'actuacions desenvolupades segons l'estudi dels desplaçaments per motius de cura 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	<p>Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures </p>					

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Mesura 28		Garantir una comunicació inclusiva i no sexista en les campanyes realitzades per les empreses de transport.				
Descripció	El llenguatge i la imatge, a més de ser mitjans amb què les persones es comuniquen i es relacionen, són un instrument de transmissió de la realitat en què vivim. Per aquest motiu, serà imprescindible comptar amb campanyes de comunicació que facin un ús de la imatge, paraula i so inclusiu i no sexista, per evitar la difusió d'estereotips sexistes i donar visibilitat a la diversitat de la societat.	<p style="text-align: right;">Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Operadors de transport 				
	La cosificació de la dona a la publicitat, en molts casos, afavoreix la difusió d'estereotips sexistes, contribueix a la supervivència dels tòpics relatius als papers de l'home i la dona a la societat, i ofereix representacions degradants i humiliants del cos femení. El pla proposa eliminar els estereotips i rols sexistes que els anuncis assignen als homes i a les dones als cartells publicitaris, prohibint la publicació d'anuncis masculistes en autobusos, trens, carreteres o llocs d'espera.					
Actuacions a dur a terme	<ul style="list-style-type: none"> a. Crear un Protocol de comunicació que tingui en compte la responsabilitat social i la perspectiva de gènere, facilitant exemples concrets sobre com incorporar i donar visibilitat a la diversitat de la societat. b. Incorporar clàusules de gènere en la contractació publicitària. c. Revisar les campanyes comunicatives existents, incloent la publicitat externa, des d'una perspectiva de gènere i interseccional. 	<p style="text-align: right;">Cost estimat total d'implantació</p> <p style="text-align: right;">40.000 €</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització del protocol de comunicació (Sí/No) - Nombre de contractació publicitària que incorpora clàusules de gènere - Nombre de campanyes comunicatives existents modificades per tal d'incorporar perspectiva de gènere 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■					

Eix 3.- Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.

Mesura 29	Garantir la proximitat i l'equilibri de les intervencions en mobilitat en tot el territori, assegurant una atenció específica en les zones rurals.				
Descripció	<p>Les dones als nuclis familiars amb un sol vehicle, sovint queden relegades a una segona posició pel que fa al seu ús. No disposar de vehicle propi fa que moltes dones tinguin dificultats a l'hora d'accedir a un lloc de treball situat en un punt del territori sense transport col·lectiu o altres alternatives de transport.</p> <p>Malgrat que s'han fet esforços per a respondre les necessitats de tota la població, no sols de les dones sinó també d'altres col·lectius específics, encara queda molt a fer. I en el cas del medi rural, el problema rau no tant en el disseny com en l'escassetat d'infraestructures i de serveis.</p>				
Actuacions a dur a terme	<p>a. A partir dels estudis de les mesures 2,3 i 8 de l'eix 0, elaborar un estudi que estableixi un full de ruta amb propostes d'actuació per la millora del transport públic a les zones rurals, així com una calendarització per a l'execució d'aquestes. L'execució de les actuacions es pressupostarà per cada organisme responsable</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització de l'estudi del full de ruta per la millora del transport públic a les zones rurals (Sí/No) - Nombre d'actuacions implementades 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	<p>Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures </p>				
	<p style="text-align: right;">Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Operadors de transport 				
	<p style="text-align: right;">Cost estimat total d'implantació</p> <p style="text-align: center;">20.000 €</p>				

LT 1: Informació, monitoratge i avaluació.

Primer, en la línia transversal d'informació, monitoratge i avaluació es desenvoluparan les bases d'un sistema de monitorització i avaluació per donar seguiment a les accions en matèria de gènere i mobilitat, revisant en profunditat les bases de dades i diagnòstics existents, així com generant informació i estudis complementaris.

Es dissenyarà un sistema amb indicadors clars, mitjans de verificació i mecanismes de seguiment que permetin conformar la monitorització i avaluació contínua per al seguiment d'avenços i de l'impacte de les estratègies, així com de plans i programes de mitjà i llarg termini en matèria de mobilitat que incorporin la perspectiva de gènere.

La igualtat entre dones i homes té com a objectiu oferir les mateixes oportunitats i possibilitats a tothom. Les desigualtats poden ser causades per projectes que no consideren la dimensió de gènere.

Sensibilitzar el personal implicat en la planificació estratègica, el desenvolupament de programes o polítiques sobre les realitats i les diferents necessitats de dones i homes en el camp del transport.

Treure a la llum les qüestions d'igualtat en el transport per a l'accés de les dones al mercat laboral, als recursos educatius i a l'atenció sanitària.

Es produeixen dades desagregades per sexe, però es fan poques observacions sobre les realitats diferenciades entre dones i els homes. Aquesta acció pretén anar més enllà de l'etapa de recopilació de dades i sensibilitzar, mitjançant la guia d'anàlisi de gènere adaptada al camp del transport i exemples concrets, al personal

encarregat de la planificació estratègica, els programes de serveis o el desenvolupament de polítiques.

Les dones continuen en franca minoria als diversos nivells de presa de decisions. Això s'explica pel fet que poques ocupen llocs en les categories de treballs en enginyeria, on es troba principalment la capacitat per al disseny dels sistemes, tant en el transport de persones com en el de mercaderies i en la gestió i construcció d'infraestructures.

Aquesta línia transversal proposa mesures per a promoure el nomenament de dones, reforçar la capacitat organitzativa de les empreses i aplicar a tots els nivells l'anàlisi de gènere. Integrar l'enfocament de gènere permet determinar de manera diferenciada els rols, responsabilitats, necessitats i oportunitats de les dones i dels homes a les empreses i permet la visibilitat de les desigualtats, així com les condicions que esdevenen injustes i discriminatòries per a les dones.

Tanmateix, les dones emprenedores s'enfronten a més barreres que no els homes a l'hora de crear i desenvolupar les seves empreses, amb elements com la falta d'accés als recursos financers, una visibilitat limitada i l'absència de xarxes de recolzament.

Es proposa una estratègia per a aconseguir que les preocupacions i experiències de les dones, igual que les dels homes, siguin una part integrant en l'elaboració, control i avaluació de les polítiques i dels programes en totes les esferes empresarials, socials i econòmiques, de manera que les dones i els homes puguin beneficiar-se igualment.

Per últim, s'aposta també per recolzar el desenvolupament i la implementació de mesures d'impacte relacionades amb el gènere i

la recollida de dades desglossades per gènere (dona/home/opció no binària).

LT 1: Informació, monitoratge i avaluació.						
Mesura 30	Facilitar l'aplicació de la perspectiva de gènere interseccional a la planificació de la mobilitat al personal de l'administració i les empreses de transport públic.					
Descripció	<p>Les desigualtats entre dones i homes poden ser causades per projectes que no consideren la dimensió de gènere. Un projecte neutral a priori, és a dir, que afecta la població en general, si no té en compte la perspectiva de gènere pot reproduir les desigualtats existents. L'àmbit del transport no és una excepció a aquesta qüestió, ja que repercuteix en l'accés als serveis de salut, educació, esbarjo i llocs de treball potencial.</p> <p>Amb aquesta mesura es pretén garantir que el personal de les administracions sigui coneixedor d'aquesta realitat i tingui les eines necessàries per planificar projectes de mobilitat des de la perspectiva de gènere.</p> <p>En la mateixa línia, els operadors i empreses col·laboradores són actors molt importants en la prestació de serveis de transport a la població. Així doncs, també es planifiquen actuacions adreçades a aquests.</p>				Agents responsables	
					<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Principals operadors de transport • Administracions locals • Diputacions 	
Actuacions a dur a terme	<p>a. Elaborar i realitzar formacions sobre la incorporació de la perspectiva de gènere en l'àmbit del transport i la mobilitat adreçades al personal de l'administració autonòmica i local encarregat de la planificació d'aquests àmbits.</p> <p>b. Incorporar clàusules de gènere als plecs de licitació, per garantir que les empreses contractades disposen de Plans d'Igualtat Interns i Protocols de prevenció i actuació vers l'assetjament sexual.</p>				Cost estimat total d'implantació	
					200.000 €	
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de sessions formatives realitzades al personal de l'administració autonòmica i local - Persones formades, per sexe i lloc de treball - Percentatge de plecs de licitació que han incorporat clàusules de gènere 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					

LT 1: Informació, monitoratge i avaluació.

Mesura 31		Redacció d'una guia d'anàlisi de gènere interseccional amb exemples adaptats al sector del transport.				
Descripció	A partir de les formacions realitzades (mesura 30), dissenyar i difondre una guia d'anàlisi amb perspectiva de gènere del sector del transport i la mobilitat, que incorpori exemples de bones pràctiques nacionals o internacionals, així com eines pràctiques per a poder planificar tenint en consideració la realitat de totes les persones.					Agents responsables <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals • Diputacions
Actuacions a dur a terme	a. Fer un benchmarking per detectar quines mesures s'estan desenvolupant en altres països, per veure la idoneïtat de traslladar-les a la realitat catalana. b. Crear un document de bones pràctiques a impulsar en l'àmbit del transport, a través del benchmarking realitzat, que reculli exemples pràctics a desenvolupar des de la perspectiva de gènere en els diferents llocs de treball. c. Difondre aquesta guia a totes les administracions locals, així com al personal de la Generalitat de l'àmbit del transport i la mobilitat i a les autoritats territorials de mobilitat.					Cost estimat total d'implantació
						70.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització del benchmarking sobre mesures d'anàlisi de gènere (Sí/No) - Realització de la guia de bones pràctiques sobre anàlisi de gènere (Sí/No) - Canals de comunicació utilitzats per fer arribar la guia a les administracions locals - Nombre d'administracions locals que han implementat actuacions en l'àmbit del transport i la mobilitat amb perspectiva de gènere 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura		Revisió o continuació de les mesures			

LT 1: Informació, monitoratge i avaluació.

Mesura 32		Donar visibilitat a les accions en matèria de mobilitat sobre igualtat entre dones i homes.				
Descripció	Les accions derivades d'aquesta mesura permetran destacar els avenços en mobilitat feminista a Catalunya, així com en projectes relacionats amb el transport, mitjançant la visibilitat en tots els mitjans de comunicació. Es proposa obtenir un visual que permeti identificar informació sobre igualtat entre dones i homes en el sector del transport, que produirà una imatge genèrica positiva del pla d'acció derivat de les estratègies considerades i promourà el reconeixement de les accions dutes a terme en matèria d'igualtat.					
	Agents responsables • Generalitat de Catalunya					
Actuacions a dur a terme	a. Difondre els projectes i estudis que es desenvolupin en l'àmbit de la mobilitat des de la perspectiva de gènere, a nivell intern i extern.					
	b. Destinar un apartat a la pàgina web de mobilitat i transports de la Generalitat a les mesures que s'estiguin impulsant en matèria de mobilitat de d'aquesta perspectiva.					
Cost estimat total d'implantació						
20.000 €						
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Canals de comunicació interns i externs utilitzats per difondre els projectes i estudis - Creació de l'apartat específic a la pàgina web de mobilitat i transports de la Generalitat (Sí/No) - Nombre de visites anuals a l'apartat específic de la pàgina web de la Generalitat - Nombre de publicacions a xarxes socials per difondre les accions en matèria de mobilitat sobre igualtat entre dones i homes 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■						

LT 1: Informació, monitoratge i avaluació.

Mesura 33		Incorporar la perspectiva de gènere interseccional a la gestió organitzacional de les empreses i institucions.				
Descripció	Integrar la perspectiva de gènere permet determinar de manera diferenciada els rols, responsabilitats, necessitats i oportunitats de les dones i dels homes a les empreses i permet donar visibilitat a les desigualtats existents, així com les condicions que esdevenen injustes i discriminatòries per a les dones.					
	Tanmateix, les dones emprenedores s'enfronten a més barreres que no els homes a l'hora de crear i desenvolupar les seves empreses, amb elements com la falta d'accés als recursos financers, una visibilitat limitada i l'absència de xarxes de recolzament.					
Actuacions a dur a terme	També s'aposta per recolzar el desenvolupament i la implementació de mesures d'impacte relacionades amb el gènere i la recollida de dades desagregades per sexe.					
	<ul style="list-style-type: none"> a. Elaboració d'un estudi en l'àmbit de Catalunya que analitzi l'emprenedoria amb perspectiva de gènere en l'àmbit de la mobilitat. b. Facilitar una metodologia de recollida de dades desagregades per sexe, tal com estipula la llei 17/2015, per a tots els informes, estudis i recerques que es facin des de les administracions públiques i empreses. 					
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització de l'estudi sobre el paper de les dones emprenedores i empresàries en l'àmbit de la mobilitat i des de la perspectiva de gènere (Sí/No) - Desenvolupament de la metodologia de recollida de dades desagregades per sexe (Sí/No) - Canals de comunicació utilitzats per difondre aquesta metodologia 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					
Agents responsables						
<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals • Operadors de transport 						
Cost estimat total d'implantació						
50.000 €						

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.

Aquesta línia transversal és una estratègia destinada a incloure qüestions de gènere de manera sistemàtica a l'agenda dels diferents registres de polítiques públiques, per no limitar la reducció de les desigualtats a una secció de "dones".

L'augment la presència de dones en els equips de disseny permet, no només per expressar les seves expectatives i necessitats específic en termes de mobilitat, sinó també consolidar la seva legitimitat per participar en la definició del transport i, de manera més general, a espai públic.

S'acompanyaran nous instruments per a enfocar de transversalitat de gènere com ara estadístiques de gènere, anàlisis pressupostos a través del prisma del gènere, anàlisi d'impacte polítiques i la formació de les persones implicades en el procés.

Pel que fa a la governança, es proposa la integració de la perspectiva de gènere a la mobilitat com a organització, millora, evolució i avaluació de processos en la presa de decisions, per tal d'incorporar la perspectiva de la igualtat entre dones i homes a totes les àrees i a tots els nivells.

Es tracta d'establir a les diferents administracions mecanismes per a incorporar de forma obligatòria la perspectiva de gènere en la redacció de projectes, execució d'obres i realització de serveis en l'àmbit de la mobilitat, especialment en la contractació pública, integrant la visió de gènere en tots els estadis del procés de

contractació amb la finalitat d'utilitzar la contractació pública per promoure la igualtat de les dones i els homes en el mercat laboral.

Així, en la tramitació de qualsevol procediment de contractació pública relacionat amb la mobilitat s'haurà de realitzar una avaluació prèvia de quin és l'objecte del contracte i si en l'àmbit de la prestació que es vol contractar existeixen desigualtats de gènere i si es poden corregir aquestes desigualtats mitjançant la incorporació de clàusules d'igualtat en el procés de contractació.

Tanmateix, pel que fa a la normativa, caldrà incorporar la perspectiva de gènere amb l'objectiu de satisfer el patró de mobilitat de les dones que respon a un ventall de motius més ampli que el dels homes (compres, dur als infants a l'escola, acompanyar persones dependents, etc.).

De la mateixa manera, en resposta a les novetats legislatives en matèria de gènere com són la incorporació de les dones, nenes i adolescents transgènere en l'àmbit d'aplicació de la Llei o la inclusió de nous conceptes com la diligència deguda dels poders públics, a més de la victimització secundària i la interseccionalitat o intersecció d'opressions caldrà adaptar-se a nous escenaris.

És necessari ampliar la mirada cap a una realitat cada vegada més complexa i diversa, amb l'objectiu de garantir els drets de les dones i de les persones LGBTI i les persones migrades i/o racialitzades i per a erradicar l'homofòbia, la bifòbia i la transfòbia, el racisme i la xenofòbia, promovent la igualtat de totes les persones independentment de la seva identitat, orientació sexual o expressió de gènere, origen, identitat nacional o racialització.

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.

Mesura 34		Facilitar a les diferents administracions mecanismes per a incorporar la perspectiva de gènere interseccional en la redacció de projectes, execució d'obres i realització de serveis en l'àmbit de la mobilitat.				
Descripció	La perspectiva de gènere en la contractació pública defineix l'estàndard a assolir en matèria de gènere, garantint, per exemple, que les empreses contractades comptin amb plans d'igualtat i protocols vers l'assetjament sexual, presència de dones a l'empresa, mesures de conciliació, prevenció de riscos des de la perspectiva, entre d'altres.	Agents responsables <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administracions locals 				
	En la tramitació de qualsevol procediment de contractació pública relacionat amb la mobilitat s'haurà de realitzar una avaluació prèvia de quin és l'objecte del contracte i si en l'àmbit de la prestació que es vol contractar existeixen desigualtats de gènere i si es poden corregir aquestes desigualtats mitjançant la incorporació de clàusules d'igualtat en el procés de contractació.					
Actuacions a dur a terme	<ul style="list-style-type: none"> a. Incorporar clàusules de gènere en la contractació pública, com el requisit de disposar de Plans d'igualtat i Protocols vers l'assetjament sexual i per raó de sexe. b. En el moment de presentar-se als contractes públics, demanar a les empreses i entitats un informe d'impacte de gènere on es detallin les mesures que es portaran a terme per afavorir la igualtat de gènere. 	Cost estimat total d'implantació No es preveu				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de licitacions i contractes que han incorporat clàusules de gènere, per administració - Nombre de licitacions i contractes on es demana un informe d'impacte de gènere a les empreses licitadores 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures					

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.

Mesura 35		Incorporar la perspectiva de gènere interseccional en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per als nous desenvolupaments urbanístics i les noves implantacions al territori.				
Descripció	Es tracta de reconstruir l'espai quotidià per a rescatar el dret de tota la ciutadania de gaudir d'un espai que cobreixi les seves necessitats d'activitat i sociabilitat i proporcionï més qualitat de vida a tota la ciutadania. Una ciutat a escala humana caracteritzada per distàncies curtes, periodicitat sincronitzada dels serveis i infraestructura i proximitat del treball, per tenir recorreguts segurs per a vianants i disposar de serveis públics i sistemes de transport públic freqüents i accessibles, garantint la possibilitat de connexió amb àrees més allunyades.	Agents responsables <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Administracions locals 				
	Una altra estratègia és garantir la seguretat en els espais públics. Hi ha una clara connexió entre el disseny urbà i la inseguretat que és el motiu pel qual les dones poden veure limitada la seva llibertat de moviment per un sentiment d'inseguretat. Integrar la seguretat com atribut de l'espai físic en la permet promoure espais públics, carrers i perifèries urbanes més segures per a tots els habitants, tant per a homes com per a dones.					
Actuacions a dur a terme	a. Incloure als estudis d'avaluació de la mobilitat generada que són regulats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, la perspectiva de gènere amb l'objectiu de satisfer les necessitats dels patrons de mobilitat diferenciats de les dones i els homes. b. Elaboració d'una guia a les administracions sobre l'incorporació de la perspectiva de gènere en els estudis d'avaluació de la mobilitat. c. A l'hora de fer els estudis d'avaluació considerar els resultats extrets de les marxas exploratòries, realitzades amb una perspectiva interseccional, en el marc de la mesura 15.	Cost estimat total d'implantació				
		60.000 €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Creació de la guia per administracions sobre incorporació de la perspectiva de gènere als estudis d'avaluació de la mobilitat (Sí/No) - Nombre d'estudis d'avaluació de mobilitat generada que han incorporat la perspectiva de gènere, per administració. 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura			Revisió o continuació de les mesures		

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.

Mesura 36		Promoure diagnosis de gènere interseccional i auditories retributives a les empreses de transport.				
Descripció	Els plans d'igualtat, siguin de caràcter obligatori o voluntari, constitueixen un conjunt ordenat de mesures adoptades després de realitzar un diagnòstic de situació, tendents a aconseguir en l'empresa la igualtat de tracte i d'oportunitats entre dones i homes i a eliminar la discriminació per raó de sexe.					
	Es proposa elaborar una guia per dur a terme diagnosis de gènere i auditories retributives a les empreses de transport, que contempli aspectes de gènere més enllà dels retributius ja establerts, com ara d'adaptació de les instal·lacions i els llocs de treball, els mètodes organitzatius o les situacions analitzades en el diagnòstic que hagi servit de base per a l'elaboració del pla d'igualtat.					
Actuacions a dur a terme	a. Adaptar la guia existent d'elaboració i disseny del Pla d'Igualtat a la realitat de les empreses de transport, incorporant-hi elements específics del sector, que facilitin a aquestes empreses l'elaboració d'aquest Pla.					
	b. Dotar de recursos econòmics i tècnics a les petites i mitjanes empreses perquè impulsin els Plans d'Igualtat a les seves organitzacions.					
	Agents responsables					
	<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Operadors de transport • Empreses de missatgeria • Representació sindical 					
	Cost estimat total d'implantació					
	150.000 €					
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptació de la guia d'elaboració i disseny del Pla d'Igualtat en el sector del transport (Sí/No) - Nombre total d'ajudes concedides a petites i mitjanes empreses - Càlcul increment del nombre d'empreses del sector que disposen de plans interns d'igualtat 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 					

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.

Mesura 37	Difondre la normativa autonòmica i estatal en matèria d'igualtat de gènere i violències masclistes.				
Descripció	<p>Al llarg dels darrers anys, les polítiques d'igualtat de gènere han anat evolucionant, adaptant-se a nous escenaris i ampliant la seva mirada cap a una realitat cada vegada més complexa i diversa, amb l'objectiu de garantir els drets de les dones i de les persones LGBTI i per a erradicar l'homofòbia, la bifòbia i la transfòbia, promovent la igualtat de totes les persones independentment de la seva identitat, orientació sexual o expressió de gènere.</p> <p>Es proposen actuacions normatives en resposta a les novetats legislatives en matèria de gènere com són la incorporació de les dones, nenes i adolescents transgènere en l'àmbit d'aplicació de la Llei o la inclusió de nous conceptes com la diligència deguda dels poders públics, la victimització secundària i la interseccionalitat o intersecció d'opressions.</p>				
	<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Operadors de transport públic • Empreses del sector del transport 				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Redactar un document que aplegui les diverses normatives recents relatives a la igualtat de gènere, les violències masclistes, la diversitat sexual afectiva, la llibertat sexual i la no discriminació. Caldrà assegurar l'accessibilitat del document a totes les persones interessades.</p> <p>b. Destinar un apartat específic al web del Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya on tenir disponible el document anterior, accessible a les empreses del sector i que s'actualitzi periòdicament.</p> <p>c. Conèixer quines empreses del sector del transport disposen d'un Pla d'Igualtat i crear mecanismes que permetin detectar si s'estan complint les mesures planificades en els plans.</p>				
	<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>40.000 €</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització del document que reculli les normatives recents (Sí/No) - Canals de difusió del document - Nombre d'empreses a les que se'ls hi ha fet arribar el document, per territori - Creació de l'apartat específic a la web del Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya (Sí/No) - Empreses del sector que disposen de Pla d'Igualtat 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	<p>Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures </p>				

LT 2: Governança, normativitat i gestió pública.

Mesura 38		Incorporar la perspectiva de gènere interseccional als Plans de desplaçaments d'empresa.				
Descripció	El Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) és un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat de les persones que treballen i les persones visitants, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat, racionalitzant l'ús del cotxe i gestionant la mobilitat de les mercaderies.					
	El PDE concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, o sigui tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals de les persones treballadores i col·laboradores. Es proposa tenir en compte la perspectiva de gènere en el PDE per tal d'incorporar els patrons de mobilitat de les dones a l'accés als llocs de treball per assolir la igualtat de tracte i d'oportunitats entre dones i homes a l'empresa, eliminant qualsevol tipus de discriminació per raó de sexe.					
Actuacions a dur a terme	<ul style="list-style-type: none"> a. Garantir que els PDE es negocien de manera conjunta amb la part social, per poder tenir en compte les necessitats reals de les dones i els homes que conformen la plantilla. A la comissió negociadora, serà important i imprescindible comptar amb, com a mínim, una persona formada en matèria d'igualtat de gènere. b. Estudiar fórmules per incentivar a les empreses del sector de transport i missatgeria per impulsar els PDE amb perspectiva de gènere. 					
	<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Operadors de transport públic • Empreses del sector del transport 					
Cost estimat total d'implantació						
20.000 €						
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PDE negociats amb la part social, sobre el total - Nombre de PDE negociats amb la part social i comptant amb, com a mínim, una persona formada en matèria d'igualtat de gènere, sobre el total - Realització de l'estudi de fórmules per incentivar els PDE amb perspectiva de gènere 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura ■ Revisió o continuació de les mesures ■					

LT 3: Vinculació multisectorial i participació.

Als sectors relacionats amb el transport participen molts actors que determinen el model de mobilitat. Administracions titulars de carreteres i xarxa ferroviària, empreses gestores del transport públic, ajuntaments, operadors de transport, fabricants,...

Es proposa establir un model de mobilitat comú, respectuós amb el medi ambient i amb la igualtat de gènere mitjançant aliances per la resiliència del sector del transport, la transformació digital i l'eliminació de discriminacions socials.

Per a establir aquest nou model és necessari en primer lloc tenir el coneixement de les necessitats i expectatives del moviment associatiu de dones o feminista i dels col·lectius LGTBI+, i afavorir el debat col·lectiu per prioritzar i planificar les polítiques públiques al màxim d'ajustades a les seves prioritats.

En segon lloc, caldrà avançar en la col·laboració entre aquestes entitats i les administracions públiques en l'elaboració i l'avaluació de projectes de mobilitat tot facilitant la incidència i decisió de les dones sobre els assumptes que les afecten, fomentant l'apoderament de les dones i enfortint el potencial i l'autonomia personal.

Així, els futurs projectes relacionats amb la mobilitat seran transversals, incloent la perspectiva de gènere en el seu disseny i vinculats a la dimensió social i al desenvolupament sostenible.

A més, aquest concepte d'igualtat entre dones i homes com a principi subjacent de la dimensió social del desenvolupament sostenible, restarà inclòs a les pràctiques habituals del promotors i promotores dels projectes.

De fet, ja que la mobilitat sostenible ha de ser socialment equitativa, els estudis d'igualtat de gènere es converteixen en l'eina que permet assolir aquesta equitat.

Serà imprescindible desenvolupar aliances amb tots els sectors del transport per agrupar millor la informació, harmonitzar missatges i activitats de promoció, involucrar el país i incorporar estratègies comuns.

En aquest sentit, es considera convenient utilitzar esdeveniments i jornades internacionals (com per exemple, Setmana Europea de la Mobilitat) com a punt d'entrada per a introduir la perspectiva de gènere com un factor determinant en les noves polítiques i per organitzar debats i reunions de sensibilització.

En aquests processos de participació, es prestarà especial atenció a les qüestions relacionades amb la violència masclista contra les dones i els col·lectius LGTBI, l'educació dels infants i adolescents, la formació de les persones relacionades amb el transport, el drets fonamentals, etc.

Per últim, en aquesta línia transversal es proposa organitzar jornades sobre mobilitat i gènere interseccional incidint en temes específics que afecten a les dones i als col·lectius LGTBI per tal de posar en comú experiències d'altres territoris.

Es tracta de generar espais on les institucions que treballin aquesta qüestió puguin presentar els plans, programes, estudis i projectes més recents sobre mobilitat i gènere. Alhora es proposa presentar indicadors de mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional.

LT 3: Vinculació multisectorial i participació.

Mesura 39		Comptar amb la participació d'entitats de dones i LGTBI en el disseny de projectes de mobilitat.				
Descripció	<p>Les desigualtats actuals entre les dones i els homes són estructurals i afecten tots els aspectes de la vida. És necessari tenir el coneixement de les necessitats i expectatives del moviment associatiu de dones o feminista i també d'expertes i del CNDC (Consell Nacional de Dones de Catalunya), i afavorir el debat col·lectiu per prioritzar i planificar les polítiques públiques al màxim d'ajustades a les seves prioritats.</p> <p>Amb aquesta mesura es vol avançar en la col·laboració entre les entitats de dones i les administracions públiques en l'elaboració i l'avaluació de projectes de mobilitat tot facilitant la incidència i decisió de les dones, fomentant el seu apoderament i enfortint el potencial i l'autonomia personal.</p>					Agents responsables
						<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Consell Nacional de les Dones de Catalunya • Entitats feministes i LGTBI • Consell Nacional LGBTI
Actuacions a dur a terme	<p>a. Crear taules de treball en l'àmbit de la mobilitat, que comptin amb entitats de dones diverses i persones LGTBI de tot territori.</p> <p>b. Definir un cronograma de treball anual, fent participis a les entitats de dones i persones LGTBI.</p> <p>c. Estudiar la possibilitat d'incorporar una compensació a la participació de les diferents dones i persones LGTBI, reconeixent la seva expertesa en la matèria i el temps dedicat.</p> <p>d. Assegurar l'accessibilitat a la taula de treball de totes les dones: intèrpret de signes, lectura fàcil, accessibilitat en relació amb l'espai físic, entre d'altres.</p>					Cost estimat total d'implantació
						10.000 €
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Creació de taules de treball (Sí/No) - Nombre de taules de treball creades, per territori - Creació del cronograma de treball anual (Sí/No) - Entitats de dones i persones LGTBI participants a la taula de treball anual, per territori - Compensació de la participació (Sí/No) i quantia econòmica 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma: Desenvolupament mesura					Revisió o continuació de les mesures

LT 3: Vinculació multisectorial i participació.

Mesura 40	Crear un equip d'especialistes en suport a la incorporació de la perspectiva de gènere interseccional en els futurs projectes del sector dels transports i les infraestructures.s				
Descripció	<p>Es proposa que els estudis dels futurs projectes relacionats amb la mobilitat siguin transversals amb la perspectiva de gènere, estretament vinculats a la dimensió social i al desenvolupament sostenible i inclosos a les pràctiques habituals del promotors i promotores dels projectes.</p> <p>De fet, la igualtat entre dones i homes és un principi subjacent de la dimensió social del desenvolupament sostenible, ja que la mobilitat sostenible ha de ser socialment equitativa i els estudis d'igualtat de gènere es converteixen en l'eina que permet assolir aquesta equitat.</p>				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Crear un equip d'especialistes pel suport a la incorporació de la perspectiva de gènere en els projectes. Aquest equip estarà conformat per personal de la Generalitat i persones externes expertes en gènere. Si es considera necessari, es pot incorporar personal format en matèria de gènere d'altres departaments. Aquest equip estarà format com a mínim pel 50% de dones.</p> <p>b. Assignar les tasques i responsabilitats a cada una de les persones membres de l'equip d'especialistes</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Creació de l'equip d'especialistes pel suport a la incorporació de la perspectiva de gènere en els projectes del departament (Sí/No) - Nombre de persones que formen part de l'equip, per sexe i especialitat - Nombre de persones externes expertes en gènere incorporades, per sexe - Nombre de projectes desenvolupats que han incorporat el suport de l'equip d'especialistes - Distribució de les tasques i responsabilitats a cada una de les persones membres de l'equip (Sí/No) 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures				
	Agents responsables • Generalitat de Catalunya				
	Cost estimat total d'implantació 10.000 €				

LT 3: Vinculació multisectorial i participació.

Mesura 41		Impulsar els grups de discussió no mixtes (només per a dones).				
Descripció	Els grups de dones no mixtes poden constituir un espai de treball segur i participatiu on poder recollir les seves experiències, propostes de millora i recomanacions entorn totes les temàtiques que es considerin oportunes del Pla. Serà important atendre les necessitats de totes les dones participants i garantir uns espais i entorns accessibles per a la realització dels grups de discussió.	Agents responsables				
		• Generalitat de Catalunya				
Actuacions a dur a terme	a. Impulsar els grups de discussió no mixtes (només formats per dones) en el disseny i implementació d'aquelles actuacions del Pla que es consideri que la participació de les dones pot suposar un valor afegit. b. Garantir que els grups de discussió estiguin formats per dones diverses, tenint en compte els diferents eixos de desigualtat (diversitat sexual, discapacitats, orígens, edats i nivell socioeconòmic, entre d'altres) i la representació de tot el territori català. c. Concretar les actuacions on s'impulsaran aquests grups de discussió.	Cost estimat total d'implantació				
		- €				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'actuacions i mesures on s'han incorporat grups de discussió no mixtes - Nombre de sessions realitzades pels grups de discussió no mixtes, per projecte - Nombre de dones participants en els grups de discussió, per projecte - Conclusions dels grups de discussió recollides i implementades (Sí/No) 					
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028	
	Cronograma:	Desenvolupament mesura	■	Revisió o continuació de les mesures	■	

LT 3: Vinculació multisectorial i participació.

Mesura 42	Incorporar la perspectiva de gènere interseccional en l'organització i contingut de tots els esdeveniments i jornades internacionals.				
Descripció	<p>El pla aposta per participar activament en esdeveniments relacionats amb la mobilitat per a introduir la perspectiva de gènere com un factor determinant en les noves polítiques.</p> <p>Es prestarà especial atenció a les qüestions relacionades amb la violència masclista i la LGTBIfòbia, l'educació d'infants i adolescents, la formació de les persones responsables del transport, etc.</p>				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Comptar amb la participació de la unitat de transversalitat de gènere del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya (mesura 34) en la planificació dels esdeveniments i jornades internacionals de mobilitat.</p> <p>b. Crear aliances amb les associacions del sector per conèixer les seves experiències i coneixement.</p> <p>c. Comptar amb dones expertes en la temàtica de la jornada o esdeveniment.</p> <p>d. Garantir la paritat a les taules rodones i ponències de les jornades o esdeveniments presencials.</p> <p>e. Oferir un servei de canguratge per a infants durant les jornades i esdeveniments.</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de jornades i esdeveniments amb la participació de la unitat de transversalitat de gènere - Nombre de jornades i esdeveniments que han tingut en compte la paritat a les taules rodones/ponències - Nombre de jornades i esdeveniments que han ofert servei de canguratge i ús d'aquest - Nombre de dones expertes participants en les jornades i esdeveniments, respecte el total - Participació d'associacions del sector en el disseny de les jornades i esdeveniments - Nombre de persones participants, per sexe 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures 				
	Agents responsables				
	<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's 				
	Cost estimat total d'implantació				
	10.000 €				

LT 3: Vinculació multisectorial i participació.

Mesura 43	Organitzar jornades específiques sobre mobilitat i gènere interseccional amb participants de tots els sectors implicats per a un propòsit prospectiu, anàlisi dels problemes i compartir experiències.				
Descripció	<p>En la línia de la mesura precedent es proposa organitzar jornades sobre mobilitat i gènere incidint en temes específics que afecten a les dones i a les persones LGTBI per tal de posar en comú experiències d'altres territoris. Es tracta de generar espais on les institucions que treballin aquesta qüestió puguin presentar els plans, programes, estudis i projectes més recents sobre mobilitat i gènere. Alhora es proposa presentar indicadors de mobilitat amb perspectiva de gènere.</p>				
Actuacions a dur a terme	<p>a. Planificar, com a mínim, dues jornades específiques relatives a la mobilitat des de la perspectiva de gènere.</p> <p>b. Comptar amb dones expertes en la temàtica de la jornada o esdeveniment.</p> <p>c. Garantir la paritat a les taules rodones i ponències de les jornades o esdeveniments.</p> <p>d. Oferir un servei de canguratge per a infants durant les jornades i esdeveniments presencials.</p>				
Indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Realització de les dues jornades específiques relatives a la mobilitat des de la perspectiva de gènere (Sí/No), i temàtica tractada - Nombre de jornades i esdeveniments que han ofert servei de canguratge i ús d'aquest - Nombre de dones expertes participants, per jornada - Nombre de persones assistents, per sexe 				
Termini (anys)	2024	2025	2026	2027	2028
	<p>Cronograma: Desenvolupament mesura Revisió o continuació de les mesures </p>				
	<p>Agents responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • ATM's • Administracions locals 				
	<p>Cost estimat total d'implantació</p> <p>60.000 €</p>				

7. Implementació, seguiment i governança del Pla.

Per tal d'impulsar la implantació i efectuar un seguiment de les diferents línies d'actuació del Pla, caldrà abordar la supervisió del desplegament de les mesures i la coordinació dels esforços dels agents responsables, en dos nivells:

- Els eixos fonamentals, que es desenvolupen en el Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere, basats en la diagnosi de la situació actual, l'estudi de les necessitats, les perspectives de l'evolució dels indicadors disponibles i el diàleg social.
- Els objectius estratègics i operatius, que són fruit de l'anàlisi de tots aquests elements.

A més, també cal tenir present que durant l'execució del Pla estratègic podran sorgir nous reptes als quals s'hagi de fer front, o circumstàncies que facin necessari adaptar-lo o modificar-lo.

En aquest sentit, per fer-ne un desplegament efectiu, la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya elaborarà en un termini de 9 mesos un primer programa d'actuacions de caràcter biennal, amb el detall de les accions, les fórmules d'implantació, seguiment i el finançament.

D'altra banda, els indicadors plantejats, amb els objectius corresponents, han de servir per fer un seguiment de l'evolució de les situacions sobre les quals es pretén incidir. El seguiment d'aquests indicadors donarà una referència clara sobre els aspectes que cal reforçar a cada moment i, per tant, permetrà adaptar els esforços i els recursos, tant materials com humans, allà on més convingui.

És per això que cal fer un seguiment periòdic de l'estat d'implantació del Pla estratègic. Aquest seguiment s'encomana a la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori, que n'ha de retre comptes al Consell Català de la Mobilitat, integrat per les administracions, els organismes, les corporacions, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat més representatius.

Es tracta de fer un seguiment anual de les accions desenvolupades per tots els components des dels seus àmbits, recollir les activitats i dades necessàries per avaluar-les i valorar els indicadors proposats, a fi de redirigir els esforços, si convé, i avançar en l'objectiu comú de millorar la mobilitat amb perspectiva de gènere.

En aquest sentit, el Pla estratègic incorpora a les fitxes de mesures uns indicadors que seran la base d'un sistema de monitoratge i avaluació per a fer el seguiment de les accions en matèria de mobilitat i gènere.

Aquests seran revisats, en el marc de la redacció del primer programa d'actuacions, per part de la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori. Així mateix, també es definirà un sistema de control i seguiment periòdic, i un pla d'avaluacions per tal de poder conèixer el grau d'acompliment i obtenir evidències que facilitin, si cal, la presa de decisions pel que fa a accions correctores o serveixin de suport per a iniciatives similars.

A més, amb l'objectiu de garantir una execució correcta del Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere, s'ha articulat un model de governança per al seguiment, l'avaluació i la coordinació de les actuacions que es portaran a terme.

Aquest model de governança està constituït per unes estructures de treball i seguiment que es coordinen entre sí.

En primer lloc, l'òrgan encarregat de dissenyar el full de ruta per impulsar les línies estratègiques, els projectes i les mesures que integren el Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere és la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori.

En segon lloc, aquesta mateixa Direcció General de Transports i Mobilitat és l'encarregada de coordinar els diferents agents implicats en l'execució del Pla Estratègic.

Per acabar, la Direcció General de Transports i Mobilitat també ha de fer el seguiment de com avança el Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere, i n'ha de retre comptes biennalment al Consell Català de la Mobilitat.

D'acord amb l'article 7 del Decret 466/2004, de 28 de desembre, el Consell Català de la Mobilitat té la funció d'avaluar les accions empreses en matèria d'organització de la mobilitat de persones i mercaderies, prestant una atenció especial a les qüestions vinculades a la intermodalitat, i fer-ne el seguiment.

En aquest sentit, pel que fa al Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere, el Consell Català de la Mobilitat ha de formular les recomanacions que estimi adequades a partir de l'informe elaborat per la Direcció General de Transports i Mobilitat.

S'estableix la vigència d'aquest Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere fins a l'any 2028, en què se'n farà una revisió en profunditat i una actualització segons els resultats obtinguts en aquest primer Pla.

8. Anàlisi cost-benefici.

Per la pròpia naturalesa del PEMG, com a instrument de millora de la mobilitat en els aspectes relacionats amb la perspectiva de gènere interseccional, resta clar que comporta uns beneficis associats, socials, ambientals i econòmics.

Tot i així, no tots aquests beneficis es poden quantificar monetàriament, ja que els impactes esperats són majoritàriament d'àmbit social i no tindran un retorn directe de la inversió.

És per això que per un desenvolupament en profunditat de la rendibilitat del pla, caldrà fer un estudi per mesurar el retorn social de la inversió (SROI), en el qual es tindran en compte variables socials, ambientals i econòmiques que no es veuen reflectides en la comptabilitat financera convencional.

En aquest context, es presenta una **anàlisi cost-benefici** que, en primer lloc, mostra tots els costos i beneficis derivats de l'aplicació del pla de **manera qualitativa**, donat que el desenvolupament del pla comportarà uns beneficis socials, econòmics i reputacionals derivats, entre altres aspectes, per la reducció de la discriminació de gènere i per l'increment de la diversitat i inclusió.

En segon lloc, s'aprofundeix en els **beneficis econòmics directes** que s'esperen obtenir basats en el previsible canvi de model de mobilitat derivat de l'aplicació de les mesures del Pla: un augment significatiu de la mobilitat activa un increment de la quota del transport públic, amb la conseqüent reducció de l'ús del vehicle privat, així com d'una reducció de la sinistralitat viària per a tota la població.

COSTOS
de l'administració per
a l'aplicació del pla



BENEFICIS socials,
ambientals i econòmics

Nota: L'execució del pla requereix del finançament per part de l'administració, per tant la seva implementació resta condicionada per l'existència de disponibilitat pressupostària.

8.1. Anàlisi qualitativa.

D'una banda, el correcte desenvolupament d'aquest pla comportarà uns costos per part de l'administració. D'altra, comportarà uns beneficis socials, econòmics i reputacionals derivats, entre altres aspectes, per la reducció de la discriminació de gènere i per l'increment de la diversitat i inclusió.

COSTOS

TEMPS DEL PERSONAL PROPI dedicat a la implementació, seguiment i desenvolupament del pla

CONTRACTACIÓ DE PERSONAL ESPECÍFIC pel desenvolupament i dinamització del pla

MESURES A DESENVOLUPAR per assolir els objectius del pla

BENEFICIS

Per les entitats del sector:

Millora de l'ambient de treball com a conseqüència de l'increment de productivitat i qualitat de servei, i disminució d'absentisme laboral.

Disminució de la rotació del personal per majors possibilitats de promoció, formació i conciliació laboral i familiar,...

Majors oportunitats de retenció i atracció de talent gràcies a la promoció de canvis a l'organització i estructura per permetre

a les persones treballadores desenvolupar les seves potencialitats.

Millora de la imatge de les empreses i del sector en general, ja que donaran una imatge més responsable, justa, respectuosa i adaptada als nous temps.

Per la societat:

Posar en valor el treball reproductiu i de cures: les activitats destinades a atendre la cura (pròpia, de la llar o la família) i la sostenibilitat de la vida, les quals són imprescindibles per garantir la qualitat de vida de totes les persones.

Millora de l'apoderament de les dones, ja que els facilitaran les eines i les capacitats que els permetran assumir una participació més destacada i activa en la societat, tant en l'àmbit personal, com polític i econòmic.

Reducció de l'assetjament sexual, per raó de sexe, orientació sexual i identitat de gènere i disminució de la despesa per la gestió dels casos de violència o assetjament (salut, jurídica...).

Disminució de l'atur entre les dones (en general i del sector): disminució dels subsidis per desocupació i altres ajudes per pal·liar els efectes de la pobresa (alimentació, habitatge...) i augment de les cotitzacions.

8.2. Anàlisi quantitativa.

D'una banda, al següent quadre es detalla el cost de les mesures proposades per a cada eix i línia transversal:

EIX 0: Conèixer millor la mobilitat amb perspectiva de gènere interseccional	1.800.000,00 €
EIX 1: Erradicació de les violències masclistes i agressions cap a les dones i persones del col·lectiu LGBTI en el sistema de transport.	3.850.000,00 €
EIX 2: Enfortir la paritat de gènere i la cultura institucional en el sector transport.	150.000,00 €
EIX 3: Atendre les necessitats i patrons de viatge de les dones de forma efectiva.	470.000,00 €
LT 1: Informació, monitoratge i avaluació	340.000,00 €
LT 2: Governança, normativitat i gestió pública	270.000,00 €
LT 3: Vinculació multisectorial i participació	90.000,00 €
TOTAL	6.970.000,00 €

D'altra banda, els beneficis associats, socials, ambientals i econòmics que es poden quantificar monetàriament es basen en el previsible canvi de model de mobilitat derivat de l'aplicació de les mesures del Pla. Es calculen mitjançant la comparació entre dos escenaris:

- **l'escenari continuista o tendencial**, amb el manteniment de les tendències actuals de la mobilitat i,
- **l'escenari objectiu** que sorgirà de l'aplicació de les diferents mesures del Pla.

Es considera que aquests dos escenaris determinen una forquilla quant a projeccions futures de la mobilitat i el gènere que poden tenir lloc durant el període d'aplicació del Pla, tot i tenint clar que estaran molt condicionades per l'evolució socioeconòmica que pugui esdevenir al llarg dels propers anys.

S'estudien tres tipus de costos:

- Costos interns del sistema de mobilitat;
- Costos externs del sistema de mobilitat;
- Costos associats a la producció i transport d'energia.

El resultat d'aquest canvi esperat provenen d'un augment significatiu de la mobilitat activa, especialment en els desplaçaments de les dones i les persones LGTBI i d'un increment de la quota del transport públic, amb la consegüent reducció de l'ús del vehicle privat, així com d'una reducció de la sinistralitat viària per a tota la població.

A partir d'aquí, s'estableix com a hipòtesi una reducció de la mobilitat en vehicle privat amb un transvasament modal cap a la mobilitat activa i/o el transport públic, segons s'estima a les següents taules.

Aquesta hipòtesi, així com també l'impacte d'aquesta sobre els indicadors de mobilitat i els costos del transport, seran revisats en el marc del seguiment idel pla, per part de la Direcció General de Transports i Mobilitat.

Mode de transport	Desplaçaments diaris		
	2022	2028	Δ
Mobilitat activa	10.808.942	10.854.868	45.926
Vehicle privat	9.185.205	9.093.353	-91.852
Transport públic	3.987.123	4.033.049	45.926
TOTAL ANUAL			0

Els resultats per a l'horitzó 2027 es poden veure a la taula següent:

Indicador	2023	2028	Δ%
Quota mobilitat activa	45,1%	45,3%	0,2%
Quota vehicle privat	38,3%	37,9%	-0,4%
Quota transport públic	16,6%	16,8%	0,2%
Milions de passatgers-km anuals en modes motoritzats.	47.420	47.255	-0,3%

Altres efectes d'aquest canvi de model de mobilitat, que tindran la seva incidència en aquesta anàlisi són la reducció d'accidentalitat derivada del canvi modal, així com la reducció de contaminants i de gasos d'efecte hivernacle, a més d'una reducció del consum energètic.

Aquests efectes es poden veure a la taula següent:

Indicador	2023	2028	Δ%
Índex de mortalitat anual (morts/milió hab.)	5,2	5,1	-1,9%
Consum energètic del transport (KTEP)	3.411	3.395	-0,5%
Milers de tones de CO2 eq. emeses anualment pel transport.	10.510	10.460	-0,5%
Tones d'NOx emeses anualment pel transport.	3.675	3.650	-0,7%
Tones PM10 emesos anualment pel transport.	2.756	2.740	-0,6%

A partir d'aquests escenaris de previsió de l'evolució del sistema de mobilitat amb la implantació del PEMG, cal veure quin seria el seu efecte a nivell de cost i beneficis econòmic, ambiental i social que es produiria en cada escenari en els termes que es detallen a continuació:

a) Costos interns:

El canvi modal del vehicle privat cap a modes de transport més sostenibles representa un estalvi en les despeses dels seus usuaris. Aquest estalvi inclou elements com ara el temps de viatge i d'altres que resulten més difícils de quantificar, com la comoditat, el confort, la inclusió social o la igualtat de gènere.

A continuació es relacionen els estalvis respecte del vehicle privat que representa la utilització d'altres modes de transport prevista en aquestes directrius.

No s'han considerat estalvis de temps per la congestió ni beneficis socials, difícils de quantificar monetàriament.

Costos interns	Vehicle privat (€ct/pkm)	Transport públic (€ct/pkm)
Combustible	5,82	0,84
Lubricants	0,55	0,09
Pneumàtics i altres	0,82	0,84
Manteniment i	2,92	0,77
Aparcament en destinació	6,14	0,52
Peatges	1,01	0,06
Multes	0,82	0,64
Amortització	10,51	1,34
Assegurances	3,05	1,7
Aparcament en origen	4,32	0,5
TOTAL	35,96	7,31

En base als costos unitaris descrits, calcularem els costos de la mobilitat de passatgers.

El quadre següent representa aquests costos per a l'any 2022:

Mode de transport	Milions de pass.km	Costos interns (€ct/pkm)	Total costos M€
Vehicle privat	33.067	35,96	11.891
Transport públic	14.354	7,31	1.049
TOTAL ANUAL			12.940

L'escenari objectiu o de millora per a l'any 2028:

Mode de transport	Milions de pass.km	Costos interns (€ct/pkm)	Total costos M€
Vehicle privat	32.736	35,96	11.772
Transport públic	14.519	7,31	1.061
TOTAL ANUAL			12.833

b) Costos externs:

La mobilitat influeix directament sobre l'entorn la qualitat de vida dels ciutadans. A continuació es detallen els costos econòmics d'aquests impactes socials i ambientals basats en la publicació "Handbook on the external costs 2019." Segons aquesta publicació, els costos unitaris per impactes són els següents:

Tipus de vehicle	vehicle privat c€/pkm	Transport públic c€/pkm
Accidents	3,6	0,1
Contaminació atmosfèrica	2,25	0,65
Canvi climàtic	1,58	0,33
Soroll	0,5	0,2
Producció d'energia	0,5	0,12
Avant-post	0,42	0,12
Infraestructura	0,67	0,2
Danys a l'habitat	0,75	0,32
Total costos externs	10,27	2,43

En base als costos unitaris descrits, calcularem els costos ambientals de la mobilitat de passatgers i mercaderies.

El quadre següent representa aquests costos per a l'any 2022:

Mode de transport	Milions de pass.km	Costos interns (€/pkm)	Total costos M€
Vehicle privat	33.067	10,27	3.396
Transport públic	14.354	2,43	349
TOTAL ANUAL			3.745

L'escenari objectiu o de millora per a l'any 2028:

Mode de transport	Milions de pass.km	Costos interns (€/pkm)	Total costos M€
Vehicle privat	32.736	10,27	3.362
Transport públic	14.519	2,43	353
TOTAL ANUAL			3.715

c) Beneficis econòmics:

En aquest apartat en centrarem en els costos de la producció i el transport d'energia per a modes de transport a la UE28 (2020) establerts al "Handbook on the external costs 2019" i en els costos marginals d'infraestructures per al 2020:

Tipus de vehicle	vehicle privat c€/pkm	Transport públic c€/pkm
Energia	0,48	0,09
Infraestructura	0,68	0,15
Total	1,16	0,24

En base als costos unitaris descrits, calcularem els costos de la mobilitat de passatgers i mercaderies. El quadre següent representa aquests costos per a l'any 2022:

Mode de transport	Milions de pass.km	Costos interns (€/pkm)	Total costos M€
Vehicle privat	33.067	1,16	384
Transport públic	14.354	0,24	34
TOTAL ANUAL			418

L'escenari objectiu o de millora per a l'any 2028:

Mode de transport	Milions de pass.km	Costos interns (€/pkm)	Total costos M€
Vehicle privat	32.736	1,16	380
Transport públic	14.519	0,24	35
TOTAL ANUAL			415

Resum de costos i beneficis.

Costos M€	2022	2028	Δ
Interns	12.940	12.833	-107
Externs	3.745	3.715	-30
Econòmics	418	415	-3
TOTAL	17.103	16.963	-140
Pressupost del Pla (M€)			10
Beneficis (M€)			130

8.3. Impacte econòmic i social

En el marc del desenvolupament del Pla estratègic, a través dels diferents Programes d'actuacions es realitzaran les respectives avaluacions d'impacte econòmic i social, per tal d'analitzar la rendibilitat social del projecte.

En aquestes avaluacions s'identificaran:

- La problemàtica a fer front i el seu estat de situació.
- La missió o finalitat, és a dir, el canvi en la situació o estat.
- Els objectius a assolir, definits en termes SMART (específics, mesurables, assolibles, realistes i referenciats en el temps).
- Les accions a desenvolupar que permetin acomplir els objectius fixats.
- Les necessitats de recursos necessaris per a poder realitzar la corresponent pressupostació, tenint en compte les disponibilitats per a les diferents anualitats de l'estratègia.

8.4. Seguiment dels indicadors de mobilitat.

Per tal d'avaluar el grau de compliment de les mesures previstes i contrastar si aquestes han estat eficients, s'escau determinar un conjunt d'indicadors de seguiment que han de permetre també efectuar el corresponent seguiment des del punt de vista econòmic.

Amb caràcter general es preveu que el seguiment dels indicadors es realitzin amb una freqüència anual a partir dels valors de referència que hauran de ser determinats durant el primer any de vigència del les directrius.

- **Indicador 1. Quota de desplaçaments a peu.**
- **Indicador 2. Quota de desplaçaments en bicicleta.**
- **Indicador 3. Quota de desplaçaments en transport públic.**
- **Indicador 4. Quota de desplaçaments en vehicle privat.**
- **Indicador 5. Passatgers/es-km per habitant en modes motoritzats.**
- **Indicador 6. Víctimes mortals en accidents de trànsit.**
- **Indicador 7. Accidents amb víctimes per veh.*km.**
- **Indicador 8. Emissions contaminants: gasos d'efecte hivernacle.**
- **Indicador 9. Emissions de contaminants atmosfèrics del transport, NOx.**
- **Indicador 10. Emissions de partícules en suspensió <10 micres, PM10.**
- **Indicador 11. Consum energètic.**

9. Annex. Procés participatiu del pel Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere a Catalunya

La realització de procés participatiu de la ciutadania i de grups de discussió pel Pla Estratègic de Mobilitat i Gènere a Catalunya s'ha estructurat en 4 fases de treball diferenciades:

Fase 1. Calendari detallat de reunions de seguiment

En aquesta primera fase es va elaborar un cronograma del procés, on es detalla el període previst per cada fase del projecte i les respectives reunions de seguiment.

En aquest sentit, l'assistència tècnica per a la participació ciutadana i de grups de discussió en el Pla estratègic de mobilitat i gènere de Catalunya s'ha realitzat des de l'abril fins l'octubre de 2022.

Fase 2. Mapa d'agents i entitats ciutadanes

Per tal d'organitzar el procés de participació, en primer lloc s'ha realitzat un mapa d'agents i entitats ciutadanes susceptibles de ser convocades.

En aquesta línia, es van identificar les entitats i les dones claus que participaran en el procés dels grups de discussió, tenint en compte la diversitat i la representació de tota la ciutadania.

A banda, també es va comptar amb la participació d'operadors de transports, representants sindicals i de recursos humans i equips de planificació de la mobilitat.

Persones viatgeres
Entitats de dones, feministes i LGBTI
Entitats del Consell Nacional de les Dones de Catalunya
Dones i persones LGBTI usuàries (tenint en compte la diversitat, d'edat, d'ètnia, de capacitats, de territoris...)
Ciutadania en general: persones viatgeres a Catalunya
Operadors de transport i mobilitat
Empreses de transport de mercaderies i discrecional
Representació social de les persones treballadores: sindicats del transport
Recursos Humans d'empreses del sector del transport
Equips de planificació d'Ajuntaments del territori català

Fase 3. Realització del procés participatiu

Una vegada identificades les entitats, grups de dones clau i operadors a través del mapa d'agents i entitats ciutadanes s'inicia la realització del procés participatiu.

En primer lloc, es calendaritzen els grups de discussió. Es preveu una hora i mitja per cada grup en línia, mitjançant el programa Teams. Els grups de discussió amb persones viatgeres es van programar i realitzar durant el mes de juliol i els grups de discussió amb els operadors de transport i mobilitat durant el mes de setembre de 2022.

A continuació, es gestionen les convocatòries de cada sessió participativa. Aquestes es duen a terme de diferents vies, segons el perfil de les persones participants: per correu electrònic, trucades telefòniques i/o xarxes socials.

Per a la preparació de les sessions participatives, l'equip ha elaborat una presentació de PowerPoint específica per a cada un dels grups, adaptada al perfil d'aquests.

En aquesta presentació de PowerPoint s'exposa l'estructura de la sessió, així com els continguts a tractar, que són els següents:

- Breu presentació i justificació del Pla estratègic de mobilitat i gènere a Catalunya
- El marc legal del Pla
- Els principals objectius de la sessió
- L'estructura del Pla d'accions: eixos i línies transversals
- Accions a debatre (selecció de propostes d'actuació en funció del perfil de cada un dels grups de discussió).

Cada grup de discussió ha estat dinamitzat per dues tècniques d'igualtat, amb l'objectiu de garantir la participació de totes les persones assistents, així com de recollir totes les seves propostes.

A continuació es relacionen els diferents grups de discussió realitzats i la data de celebració de les reunions, així com la seva composició:

Públic objectiu	Data	Persones o entitats participants
Dones i persones LGBTI (I)	12/07 a les 17h	<ul style="list-style-type: none"> • 3 dones i 1 home a títol individual
Ciutadania	18/07 a les 16h	<ul style="list-style-type: none"> • 1 dona i 2 homes a títol individual • Tècnica d'accessibilitat i una membre de la junta de l'entitat Ecom • Responsable de mobilitat de la Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya
Dones i persones LGBTI (II)	18/07 a les 18h	<ul style="list-style-type: none"> • 4 dones a títol individual
Entitats del CNDC	25/07 a les 16h	<ul style="list-style-type: none"> • 2 representants del Grup de treball Dona i salut mental • Representant de la Comissió d'urbanisme i mobilitat de la Federació d'associacions de veïns • Representant de la Secretaria de dones i polítiques LGBTI de Comissions Obreres • Tècnica d'igualtat a Sheleader
Entitats de dones diverses	25/07 a les 18h	<ul style="list-style-type: none"> • 2 dones i una persona no binària, membres del Sindillar • Representant de l'Associació Colors de Ponent
Transport de mercaderies i transport discrecional	27/09 a les 10h	<ul style="list-style-type: none"> • Representant d'ECOSOL, empresa d'inserció de Càrites, de missatgeria sostenible de Girona • Representant de l'empresa A roda missatgeria sostenible • 2 representants de Les Mercedes, cooperativa de missatgeria sostenible

Representació social de transports terrestres i ferroviaris	28/09 a les 12h	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable sector de carreteres a Lleida CCOO • Secretària de les dones i polítiques LGTBI de CCOO • Responsable de transports UGT Barcelona • Directiva sectorial del sector de transports UGT • Representant de CCOO Barcelona, Secretària General del Metro
Recursos humans d'empreses del sector del transport	29/09 a les 10h	<ul style="list-style-type: none"> • Tècnica responsabilitat social de Tusgsal • Directora RRHH de Soler i Sauret • Director d'Autocars Salvia • Representant del Departament de qualitat de Sagalés
Equips de planificació d'Ajuntaments de Catalunya	30/09 a les 10h	<ul style="list-style-type: none"> • Tècnic de Mobilitat de l'Ajuntament de Sant Just Desvern • Tècnica d'Iguat de l'Ajuntament de Castelldefels • Tècnica de Mobilitat de l'Ajuntament del Prat • Tècnic de Mobilitat a Castelldefels • Cap de Secció de Planejament de Serveis de Transport i Servei de Transport Públic per Carretera

Fase 4. Lliurament de l'Informe final

Un cop finalitzat el procés participatiu amb tots els grups de discussió, s'ha elaborat un informe final amb els resultats de les sessions participatives realitzades durant la tercera fase del projecte, s'han recollit els resultats en relació amb cada mesura proposada en el Pla de mobilitat i gènere a Catalunya i, finalment, s'ha fet una valoració global del projecte, que servirà com a base per la posterior redacció de les actuacions del Pla.

Valoració global del procés participatiu

A continuació, es fa una valoració del procés de preparació, realització i anàlisi dels diferents grups de discussió en el marc del Pla estratègic de mobilitat i gènere a Catalunya.

En aquest apartat es farà un recull dels punts forts i punts de millora detectats al llarg de tot el procés participatiu, que facilitarà la realització de posteriors sessions similars en el marc de la mobilitat.

Preparació dels grups de discussió

La preparació de les sessions participatives, en general, es valora positivament. Un dels elements a destacar és la facilitat i la flexibilitat que ha comportat realitzar les sessions de forma virtual, ja que permet l'adaptació de l'horari segons les necessitats de les participants, afavoreix l'assistència sense haver-se de desplaçar i a la vegada que no cal dependre d'un espai físic per fer les trobades.

També, cal mencionar que gràcies al contacte amb l'Institut Català de les Dones es va poder arribar a una gran diversitat d'entitats de dones d'arreu del territori català, fomentant, per tant, la participació d'aquestes en els grups de discussió.

Així mateix, es fa èmfasi en la base de dades pròpia de la Consultoria, que va permetre arribar a les dones i persones LGBTI a títol individual.

La programació inicial de la realització dels grups de discussió estava prevista a desenvolupar-se al llarg del mes de juliol. Tanmateix, aquestes dates coincidien en període estival per a algunes persones, fet que va dificultar la participació d'alguns perfils i va comportar la reprogramació d'algunes sessions per a finals de de setembre.

Realització dels grups de discussió

La realització dels grups de discussió en línia ha afavorit la participació de perfils molt diversos, sobretot en clau territorial.

En aquest sentit, han pogut participar fàcilment persones d'arreu de Catalunya i, concretament, del món rural, aportant la seva experiència en el transport públic i la mobilitat, molt diferent al punt de vista majoritari de la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana.

A més, les sessions s'han planificat amb l'objectiu de garantir la participació de totes les persones assistents, pel que s'ha prioritzat l'impuls de grups de discussió de mida reduïda, per aconseguir un espai de diàleg proper on totes les persones es poguessin sentir còmodes per expressar les seves opinions, sobretot en el marc de la prevenció i actuació front les violències sexuals i LGBTIfòbiques.

No obstant, durant les sessions participatives vàries de les assistents han posat de manifest que hagués estat més òptim disposar d'un document previ que sintetitzés la proposta de mesures del Pla estratègic de mobilitat i gènere a Catalunya, per treballar-ho prèviament a la sessió.

Així mateix, també s'ha fet èmfasi en la importància de rebre un retorn de les seves aportacions, un cop finalitzat el Pla i definit les seves mesures.

Finalment, totes les participants han considerat molt correcta i idònia la realització d'aquest procés, per la importància d'abordar la mobilitat des de la perspectiva de gènere, que fins al moment havia quedat en segon pla. També, han agraït la participació de la ciutadania durant el procés d'elaboració del Pla.

Anàlisi dels resultats

En general, es valora molt positivament el treball amb la ciutadania, entitats i empreses realitzat durant les diferents sessions de juliol i setembre, on s'han pogut debatre tots els eixos i línies transversals proposats en el Pla estratègic de mobilitat i gènere a Catalunya.

Tot i això, s'han percebut algunes dificultats en determinades mesures, considerades objectius a assolir, que no concreten les actuacions a impulsar per aconseguir-los.

Per acabar, destaquem la mirada diversa (persones LGBTI, migrades, amb discapacitats, d'arreu del territori i de diferents edats i professions) que s'ha fet de cada una de les propostes d'acció plantejades en el Pla, fet que permetrà abordar les actuacions en matèria de mobilitat des d'una perspectiva de gènere i interseccional.

1. Sessió participativa amb dones i persones LGBTI

En general, les participants valoren positivament el Pla estratègic de mobilitat i gènere, donat que es tracta d'un document molt innovador i que fa visible les desigualtats de gènere en aquest àmbit.

Tot i això, creuen que cal concretar molt més les mesures proposades, així com afegir-li la mirada interseccional, tenint en consideració els altres eixos de desigualtat on es poden trobar les dones.

A nivell de contingut, les participants han ressaltat que cal, sobretot, donar importància a les mesures de prevenció per evitar que les agressions o situacions de violència es puguin dur a terme.

Així mateix, consideren que cal abordar més àmpliament l'eix territorial, donat que les mesures presentades estan basades en les experiències de la ciutat de Barcelona.

Finalment, han destacat que cal incloure també en les accions el punt de vista de les dones grans o amb discapacitat.

2. Sessió participativa amb ciutadania

Les representants de les entitats han compartit que haguessin preferit que les mesures proposades en el Pla haguessin estat dissenyades conjuntament amb les entitats.

També, les persones participants han destacat que cal concretar més les actuacions en general, ja que moltes no les han vist viables per aquest motiu.

Així mateix, també han exposat que algunes accions proposades podrien juntar—se, per evitar duplicacions i més esforços.

Finalment, com en altres grups de discussió, han destacat que gran part de les mesures han estat dissenyades pensant en Barcelona i que, per tant, són de difícil aplicació fora de l'àrea metropolitana d'aquesta ciutat.

3. Sessió participativa amb entitats del Consell Nacional de les Dones de Catalunya

Les dones participants han destacat que el fet d'haver format part d'un grup de discussió reduït els ha donat l'oportunitat d'intervenir més d'un cop i expressar les seves opinions lliurement.

No obstant, algunes d'elles han coincidit en que haguessin preferit conèixer el contingut del Pla prèviament, per poder-se preparar millor la sessió.

A nivell de contingut, les participants han ressaltat que, donat que hi ha una gran quantitat de mesures, serà important prioritzar-les entre elles, segons els mitjans dels quals es disposi.

4. Sessió participativa amb entitats feministes i LGBTI

Es destaca la participació del grup, totes les persones han intervingut diversos cops i han fet aportacions de gran rellevància, amb una mirada antirracista, LGBTI i des del món rural.

Les persones participants han fet èmfasi en la manca d'una mirada interseccional a cada una de les actuacions.

Si bé es té en consideració el gènere com a eix de desigualtat, caldria incorporar també altres eixos que afecten a totes les dones (classe social, origen, diversitat sexual i de gènere, etc.).

Així mateix, han exposat que totes les accions estan centrades a nivell de Barcelona i àrea metropolitana i que, per tant, implementar-les a la resta del territori pot ser complicat.

5. Sessió participativa amb empreses de transport de mercaderies i discrecional

Si bé és té en consideració la perspectiva de gènere, caldria incorporar també altres eixos que afecten a totes les dones (classe social, origen, context social, etc.).

Així mateix, han exposat que totes les accions estan centrades en l'àmbit metropolità de Barcelona i que, per tant, s'haurien de modificar algunes accions per adequar-les en major mesura a la resta del territori català.

6. Sessió participativa amb sindicats del sector del transport

S'ha recollit a trets generals un gran interès per la matèria i el compromís que desprenen des de cada una de les organitzacions a les quals pertanyen.

A més, s'han proposat diverses mesures per a portar a terme en l'àmbit de la mobilitat des de la perspectiva de gènere, sobretot en l'àmbit de la formació i la participació de les dones en aquest sector tan masculinitzat.

7. Sessió participativa amb Recursos Humans d'empreses del sector del transport.

Un cop s'han discutit totes les accions plantejades, l'equip de la Consultoria MIT recull les principals conclusions de la sessió, així com les possibles propostes d'actuació que hagin sorgit més enllà de les presentades.

La sessió s'ha valorat molt positivament per les participants, que han agraït haver comptat amb el seu coneixement en la matèria i han manifestat propostes concretes d'actuació a desenvolupar.

8. Sessió participativa amb equips de planificació d'Ajuntaments de Catalunya

Destaca molt positivament el compromís de les tècniques i tècnics que han participat, que han compartit les seves experiències professionals i exemples que s'estan desenvolupant en matèria de mobilitat, que afavoreixen a la planificació de les accions proposades.