



Movilidad desde una perspectiva de género en Madrid

Octubre 2020

1. Introducción

2. Objetivos del estudio
3. La movilidad con perspectiva de género
4. Metodología
5. La visión de los usuarios – Encuestas
6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones
7. Conclusiones
8. Recomendaciones

La **movilidad urbana de las personas en la vía pública depende en gran medida del género**. Sin embargo, esta es una perspectiva poco analizada en los estudios y aún muy recientemente abordada por las administraciones en cuanto al diseño y la planificación de la movilidad en las ciudades.

La **movilidad es un derecho** de toda la población y está muy vinculada al **desarrollo de actividades económicas y sociales**, como son trabajar, estudiar, ir al médico, hacer gestiones y disfrutar del tiempo de ocio.

Por tanto, se ha **de asegurar que la movilidad sea neutral**, sin prejuicios de género, haciendo que toda la población se sienta cómoda y segura en sus desplazamientos.

Medir la seguridad solo en base a sucesos registrados es reduccionista, ya que **la percepción de seguridad puede condicionar las decisiones de desplazamiento**.

1. Introducción

2. Objetivos del estudio

3. La movilidad con perspectiva de género

4. Metodología

5. La visión de los usuarios – Encuestas

6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones

7. Conclusiones

8. Recomendaciones

Identificar la percepción y los hábitos de seguridad en la movilidad habitual desde una perspectiva de género.

Objetivos específicos:

1. **Caracterizar las diferencias que puedan existir** en los patrones de comportamiento de hombres y mujeres en cuanto a su seguridad personal en la movilidad habitual.
2. **Servir de referencia para las futuras planificaciones** de movilidad, de manera que se tenga en cuenta el género en el desarrollo de nuevas políticas de movilidad (en transporte público, privado, a pie y en bici) así como en el espacio público.
3. **Mejorar la percepción de seguridad de la ciudadanía** para evitar los problemas sociales, profesionales, económicos y de salud que puede comportar sobre la movilidad.

1. Introducción
2. Objetivos del estudio
- 3. La movilidad con perspectiva de género**
4. Metodología
5. La visión de los usuarios – Encuestas
6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones
7. Conclusiones
8. Recomendaciones

3. LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

La Comisión Europea ha realizado estudios de investigación sobre la movilidad desde el punto de vista de la seguridad, la integración social y la perspectiva de género.

Sin embargo, muchos de los trabajos han sido gestionados por hombres y, por tanto, **la planificación ha obviado con frecuencia la perspectiva de la mujer.**

La movilidad se considera un derecho fundamental para todos, dado que en realidad puede suponer una **actividad de riesgo o pérdida de oportunidades educativas o laborales** para las mujeres / la ciudadanía en general.

Las mujeres realizan más desplazamientos diarios que los hombres, aunque de menor distancia y más cercanos al hogar.

Los desplazamientos de las mujeres se realizan generalmente en **transporte público o a pie.**

Es más probable que los desplazamientos de las mujeres estén relacionados con motivos personales o el cuidado de terceros.

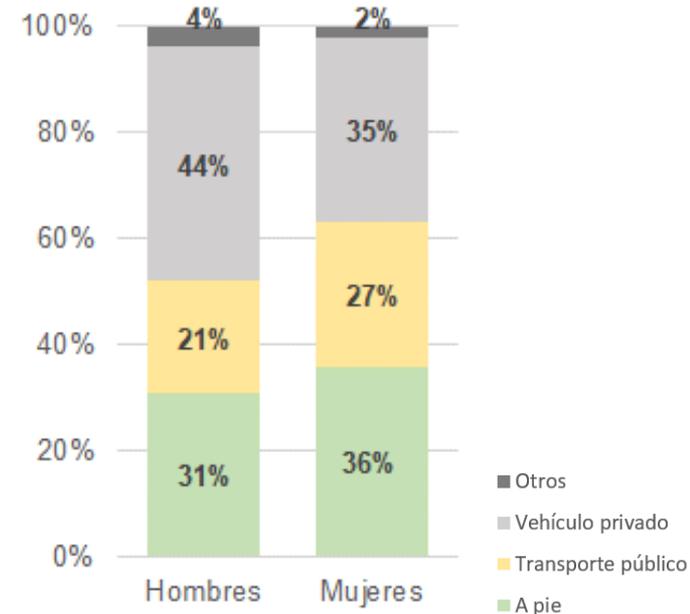
Indicadores	Hombre	Mujer
Distancias	+ distancia - desplazamientos	- distancia + desplazamientos
Tiempo de viaje	+ tiempo invertido	- tiempo invertido
Modos de transporte	vehículo privado	pie y transporte público
Motivos	laboral y ocio	motivos personales: cuidado de terceros, médico, compras, etc.

3. LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Uso de los modos por género – Encuesta de movilidad Madrid 2018

El 44% de los hombres utiliza el vehículo privado en sus desplazamientos cotidianos, mientras que las mujeres principalmente van a pie (36%).

- El 85% de los usuarios de motos son hombres
- En taxi y VTC el 60% de las usuarias son mujeres
- En bicicleta, el 21% de las usuarias son mujeres, frente al 79% de los hombres.
- Las mujeres se desplazan más en horas valle → movilidad por motivos personales (a parte de ocupacionales).
- Los hombres tienen mayor movilidad en las horas punta, lo que está relacionado con las entradas y salidas del trabajo.



1. Introducción
2. Objetivos del estudio
3. La movilidad con perspectiva de género
- 4. Metodología**
5. La visión de los usuarios – Encuestas
6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones
7. Conclusiones
8. Recomendaciones

ENCUESTAS a residentes en Madrid

- Movilidad habitual
 - Muestra: **1.517 personas** (754 mujeres y 763 hombres)
 - Objetivo: diferenciar los hábitos de desplazamientos por género, teniendo en cuenta la seguridad personal y en función del modo de transporte, en horario tanto diurno como nocturno.
- *Encuestas realizadas de manera online durante el mes de febrero de 2020*

OBSERVACIONES a usuarios de Madrid

- Comportamientos de seguridad personal en el transporte público (17.584 personas)
 - 3.097 usuarios de bus urbano (horario diurno)
 - 2.825 usuarios de bus Búho (horario nocturno)
 - 11.662 usuarios Metro: en estaciones de gran afluencia durante tres viernes de 17:00 a 19:00h y de 00:00 a 02:00h.
- *Observaciones realizadas entre enero y febrero de 2020*

1. Introducción
2. Objetivos del estudio
3. La movilidad con perspectiva de género
4. Metodología
- 5. La visión de los usuarios – Encuestas**
6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones
7. Conclusiones
8. Recomendaciones

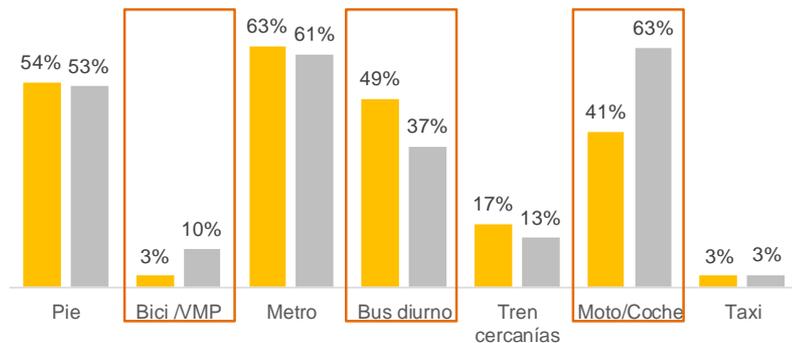
5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Qué modos de transporte utilizan?

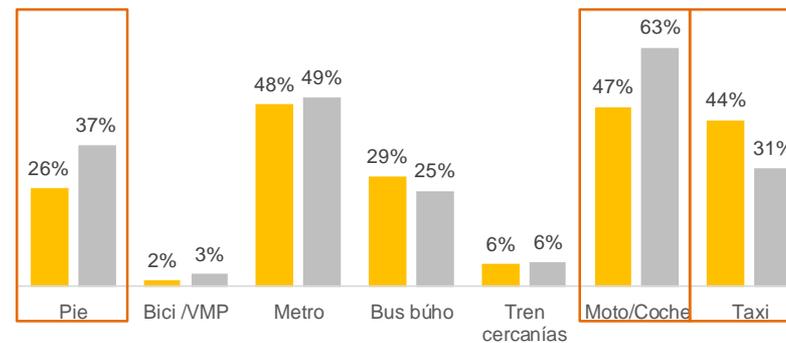
El uso de los modos de transporte (independientemente del motivo del viaje) tiene un **componente de género**:

- Tanto de día como de noche, las mujeres hacen un uso mayor del transporte público que los hombres.
- De noche, ellas caminan menos (pasan del 54% al 26%) y en cambio conducen más su coche (pasan del 41% al 47%).
- El taxi es un modo de transporte que aumenta de forma sustancial durante la noche para ambos géneros, aunque lo utilizan más las mujeres.

DE DÍA* 



DE NOCHE* 



■ Mujer ■ Hombre

* En base al uso de los tres modos de transporte más frecuentes.

5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Qué modos de transporte generan inseguridad? Horario **diurno**

Sensación	Mujeres	Hombres	Sensación de seguridad durante el día
+ Seguridad 	1º Coche (77%)	Coche (72%)	<ul style="list-style-type: none">• Para la movilidad de día coinciden en el coche particular como modo más seguro (77% de las mujeres y 72% de los hombres).• El 70% de los hombres y el 68% de las mujeres consideran el bus muy seguro.• Respecto al taxi, ambos lo consideran muy seguro, sin embargo la valoración de las mujeres es 13 puntos inferior.
	2º Bus (68%)	Taxi (72%)	
	3º Taxi (59%)	Bus (70%)	
- Seguridad	1º Bici (32%)	VMP (19%)	<ul style="list-style-type: none">• Se observa que el 32% de las mujeres se sienten inseguras en bici, y el 8% en moto y en metro.• Los hombres no consideran ningún transporte público como inseguro, y el que más, el vehículo de movilidad personal (VMP).
	2º Moto (8%)	Bici (18%)	
	3º Metro (8%)	Moto (11%)	

5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Qué modos de transporte generan inseguridad? Horario **nocturno**

Sensación	Mujeres	Hombres	Sensación de seguridad durante la noche
+ Seguridad	1º Coche (75%)	Taxi (75%)	<ul style="list-style-type: none">• Hombres y mujeres coinciden en los tres modos más seguros, sin embargo las mujeres priorizan el coche y los hombres el taxi.• Las mujeres sitúan la seguridad del taxi 10 puntos por debajo que los hombres.• Respecto a la moto, las mujeres la consideran más segura que los hombres.
	2º Taxi (65%)	Coche (73%)	
	3º Moto (57%)	Moto (51%)	
- Seguridad	1º Pie (39%)	VMP (33%)	<ul style="list-style-type: none">• Destaca la inseguridad que genera a las mujeres el caminar por la noche: el 39% de ellas lo considera inseguro. El resto de modos que no consideran seguros son el metro y bus.• Los hombres también consideran ir a pie inseguro, pero en menor medida (14%).
	2º Metro (28%)	Tren (22%)	
	3º Bus (18%)	Pie (14%)	



5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Han sufrido algún incidente relacionado con la seguridad personal?



El 52% de las mujeres han sufrido en al menos una ocasión un incidente (robo o acoso) en su movilidad habitual en horario diurno, frente a un 31% de los hombres.



El 31% de las mujeres han sufrido en al menos una ocasión un incidente (robo o acoso) en su movilidad habitual en horario nocturno, frente a un 21% de los hombres.

5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Han sufrido un robo mientras se desplazaban de día?



Por lo general, **las mujeres sufren más robos que los hombres, 27% frente a 17%.**

- El 22% de las mujeres ha sufrido un robo en el metro, frente al 10% de los hombres.
- El 20% de las mujeres ha sufrido un robo mientras se desplazaba a pie, frente al 12% de los hombres.
- El 15% de las mujeres ha sufrido un robo cuando iba en moto, frente al 9% de los hombres.

Modo	ROBO DE DÍA	
	Mujer	Hombre
Pie	20%	12%
Bici/VMP	9%	13%
Metro	22%	10%
Bus	9%	5%
Tren	6%	6%
Moto	15%	9%
Coche	5%	8%
Taxi	0%	4%
Media	27%	17%

Se ha consultado robo con o sin violencia (hurto).

 Diferencia significativa entre géneros

5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Han sufrido un robo mientras se desplazaban de noche?

Por la noche, **ambos géneros declaran sufrir menos robos que durante el día: el 9% de las mujeres y el 10% de los hombres lo han sufrido alguna vez.**

- Las mujeres aseguran que los modos donde más los sufren son a pie o cuando van en tren o metro, mientras que los hombres han sufrido hurtos cuando usaban la bicicleta o el patinete o al ir a pie.
- **Las mayores diferencias entre géneros se dan en el transporte público**, mientras que en modos privados la incidencia es baja y similar.



Modo	ROBO DE NOCHE	
	Mujer	Hombre
Pie	11%	14%
Bici/VMP	7%	16%
Metro	8%	5%
Bus Búho	1%	6%
Tren	9%	4%
Moto	7%	7%
Coche	3%	5%
Taxi	0%	2%
Media	9%	10%

Se ha consultado robo con o sin violencia (hurto).

 Diferencia significativa entre géneros

5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Han sufrido acoso mientras se desplazaban durante el **día**?

El 41% de las mujeres han sufrido algún tipo de acoso* o agresión durante el día, mientras que en el caso de los hombres la cifra se reduce al 23%.

- El **40% de las mujeres ha sufrido acoso mientras caminaba por la calle**, frente al 12% de los hombres.
- Respecto al transporte público, el modo donde más sufren las mujeres es el metro: el 35% de ellas ha sufrido acoso (hombres el 11%).
- En cuanto al vehículo privado, **el 38% de las mujeres han sufrido acoso en moto**, frente al 21% de los hombres.
- El **taxi es el modo donde ambos géneros han sufrido menos acoso**, solo el 4% de ellas, frente al 8% de ellos.



Modo	ACOSO DE DÍA			
	Mujer		Hombre	
	Sí	Prefiere no contestar	Sí	Prefiere no contestar
Pie	40%	6%	12%	9%
Bici/VMP	26%	4%	21%	9%
Metro	35%	5%	11%	8%
Bus	19%	5%	11%	8%
Tren	21%	9%	8%	8%
Moto	38%	8%	21%	9%
Coche	20%	6%	21%	8%
Taxi	4%	0%	8%	20%
Media	41%	--	23%	--

 Diferencia significativa entre géneros

* Acoso tanto físico como verbal

5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

¿Han sufrido acoso mientras se desplazaban durante la **noche**?

El 28% de las mujeres han sufrido algún tipo de acoso* o agresión durante la noche, mientras que en el caso de los hombres la cifra se reduce al 16%.

- El 47% de las mujeres han sufrido situaciones de acoso mientras caminaban por la calle de noche.
- El 29% de las mujeres han sufrido estos incidentes mientras iban en bici o en vehículo de movilidad personal.
- Respecto al transporte público, **el metro es el modo donde más mujeres han sufrido acoso (28%)**, una proporción mucho mayor que los hombres (9%).
- En cuanto al vehículo privado, destaca el acoso nocturno sufrido en la moto, tanto hombres como mujeres.
- El **taxi es el modo más seguro**, si bien las mujeres sufren más acoso (8%) que los hombres (3%).



Modo	ACOSO DE NOCHE			
	Mujer		Hombre	
	Sí	Prefiere no contestar	Sí	Prefiere no contestar
Pie	47%	4%	15%	8%
Bici/VMP	29%	7%	16%	12%
Metro	28%	6%	9%	6%
Bus Búho	15%	5%	11%	8%
Tren	15%	15%	14%	6%
Moto	21%	0%	21%	7%
Coche	10%	5%	13%	6%
Taxi	8%	5%	3%	8%
Media	28%	--	16%	--

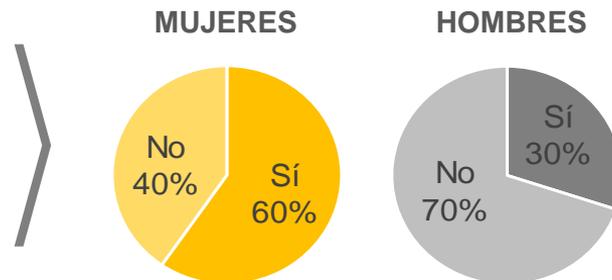
 Diferencia significativa entre géneros

* Acoso tanto físico como verbal

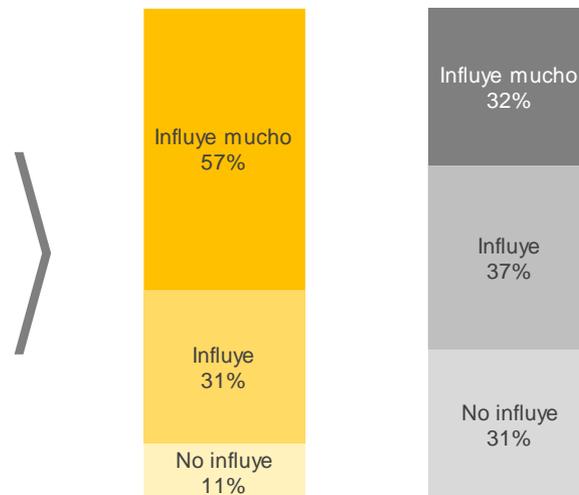
5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

La percepción de la seguridad en la toma de decisiones

El 60% de las mujeres **han cambiado sus hábitos de desplazamiento en alguna ocasión** por motivos de seguridad personal, frente al 30% de los hombres que lo han hecho.



Para el 57% de las mujeres, **la seguridad personal es un factor que influye mucho cuando deciden en qué modo de transporte se desplazarán**, frente al 32% de los hombres.

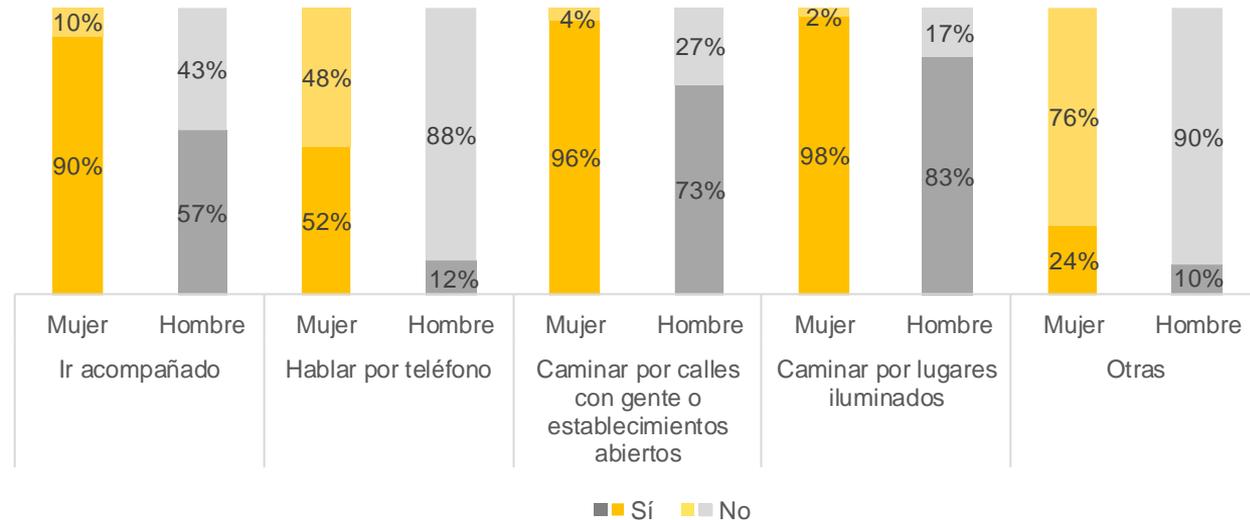


5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

Estrategias de seguridad en movilidad cuando es de noche

Por la noche, **las mujeres toman más medidas de seguridad personal que los hombres cuando se desplazan:**

- El **90%** de las mujeres procuran ir **acompañadas**, frente al 57% de los hombres.
- **Más de la mitad de las mujeres hablan por teléfono para sentirse seguras**, mientras que solo 1 de cada 10 hombres lo hace.
- Más del 95% de las mujeres caminan por **calles con gente, establecimientos abiertos** o lugares iluminados, mientras que solo el 78% de los hombres lo hacen.
- El 24% de las mujeres toman medidas adicionales: llevar las llaves en la mano, caminar rápido y estar pendiente de las personas de su alrededor, avisar de la ubicación a un familiar o amigo o coger un taxi.



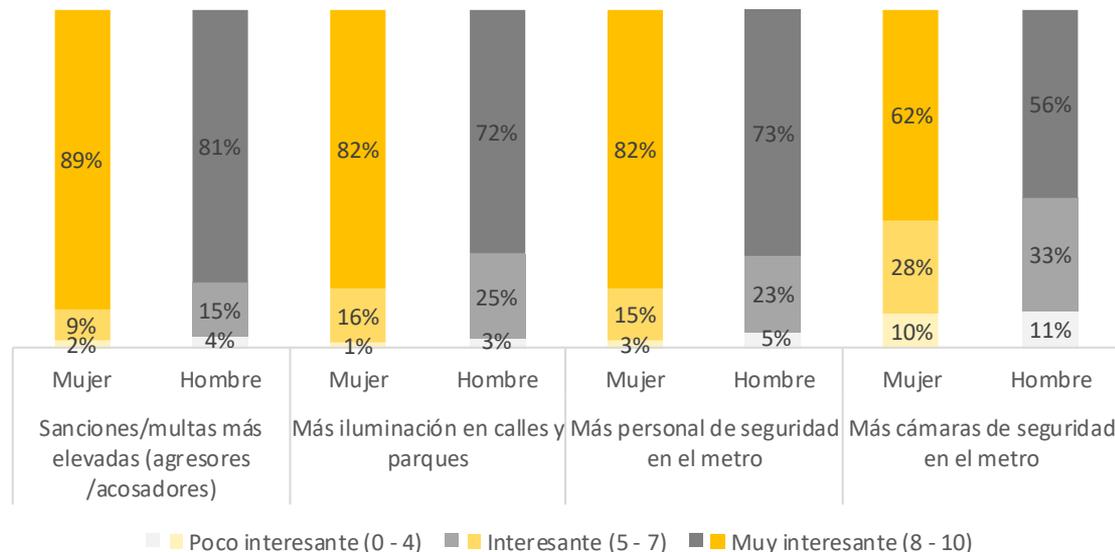
5. LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

Propuestas de mejora de la seguridad

Hombres y mujeres coinciden en las propuestas de mejora de la seguridad, con índices de aceptación similares.

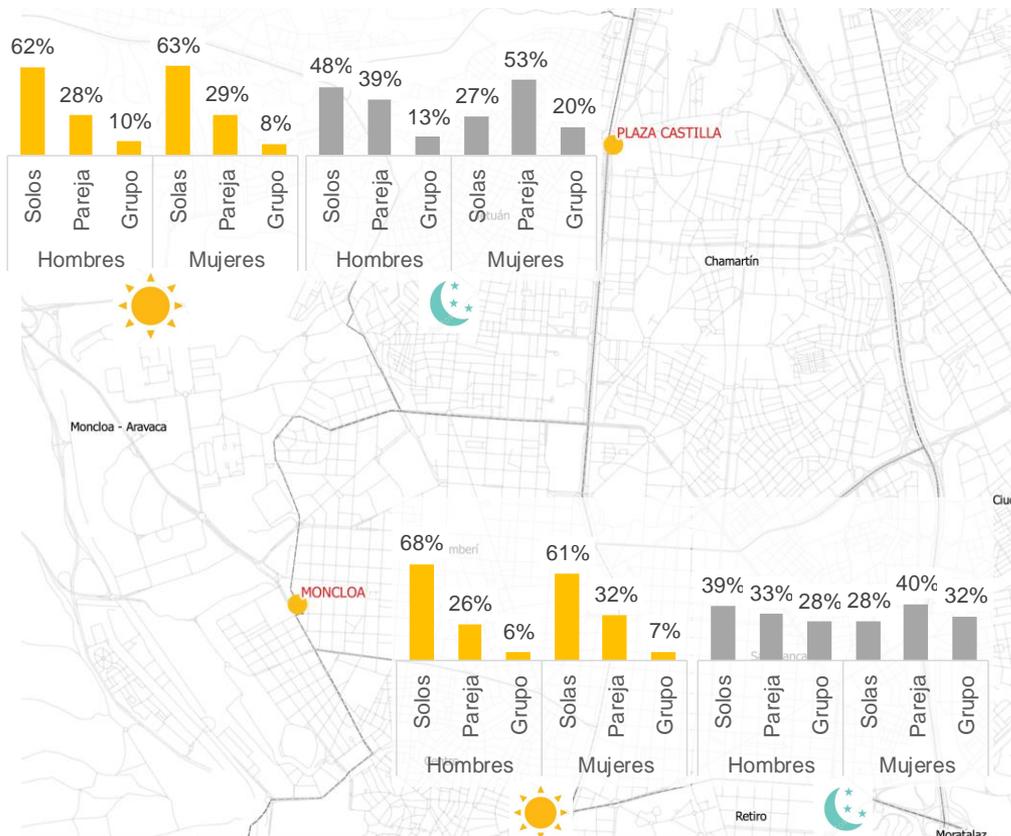
- **Más del 80% de las mujeres creen necesarias las siguientes medidas de protección:**

- Sanciones más elevadas para personas que acosan o agreden (89%).
 - Mejorar la iluminación en el espacio público (82%).
 - Aumentar la presencia de personal de seguridad en el metro (82%).
- En menor medida (62%) valoran la necesidad de instalar más cámaras de seguridad en el metro.



1. Introducción
2. Objetivos del estudio
3. La movilidad con perspectiva de género
4. Metodología
5. La visión de los usuarios – Encuestas
- 6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones de movilidad**
7. Conclusiones
8. Recomendaciones

6. OBSERVACIONES Metro Madrid



INTERCAMBIADOR PLAZA CASTILLA

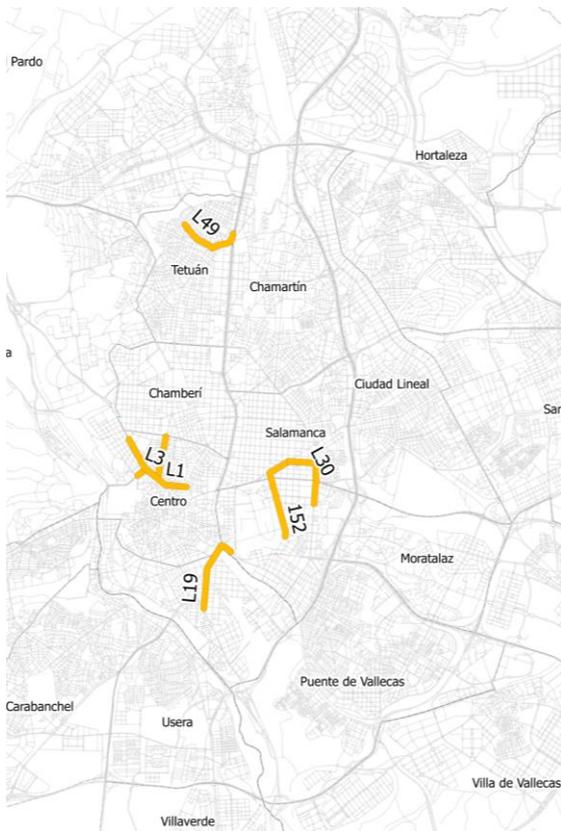
- Durante el día, el 63% de las mujeres viajan solas, mientras que en periodo nocturno bajan al 27%.
- Los hombres cambian menos en cuanto al acompañamiento: de día el 62% viajan solos y de noche lo hacen el 48%.

INTERCAMBIADOR MONCLOA

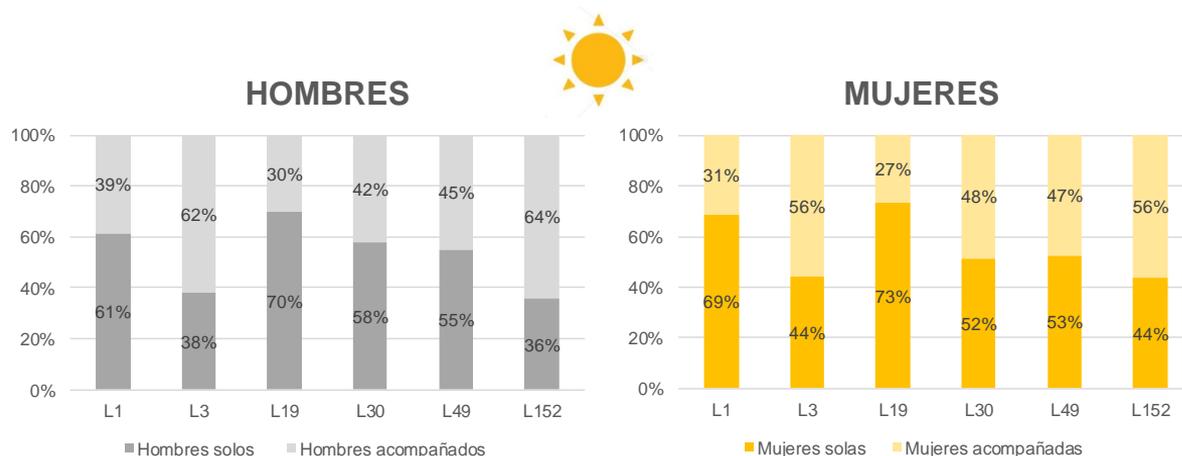
- Durante el día, el 32% de las mujeres viajan en pareja y el 7% en grupo, mientras que en periodo nocturno el 40% van en pareja y el 32% van en grupo.
- En cuanto a los hombres, de día el 68% viajan solos y durante la noche se observa que viajan de manera más agrupada (61%).

6. OBSERVACIONES

Bus diurno

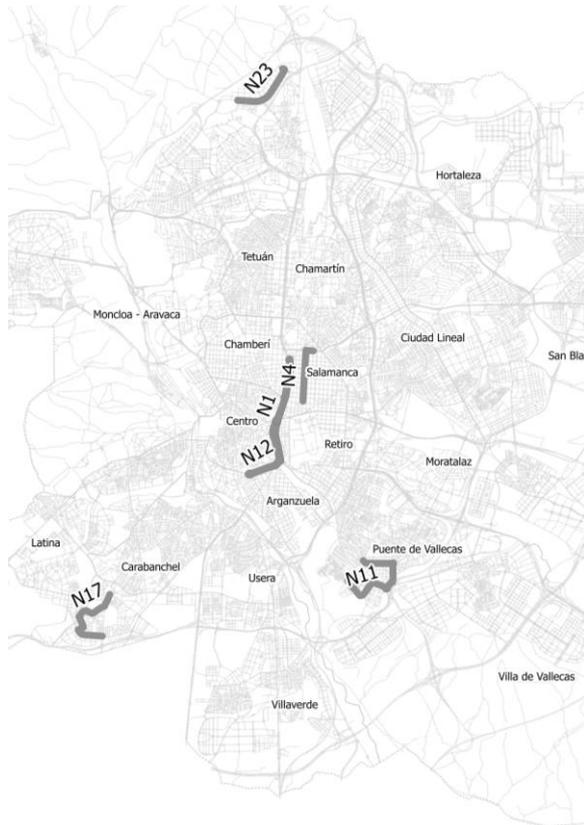


- En las líneas observadas, el 48% de los hombres y el 53% de las mujeres viajan solos.
- La variabilidad en cuanto a desplazarse solo o acompañado depende mucho de la línea, pero **no se hallan diferencias de comportamiento.**

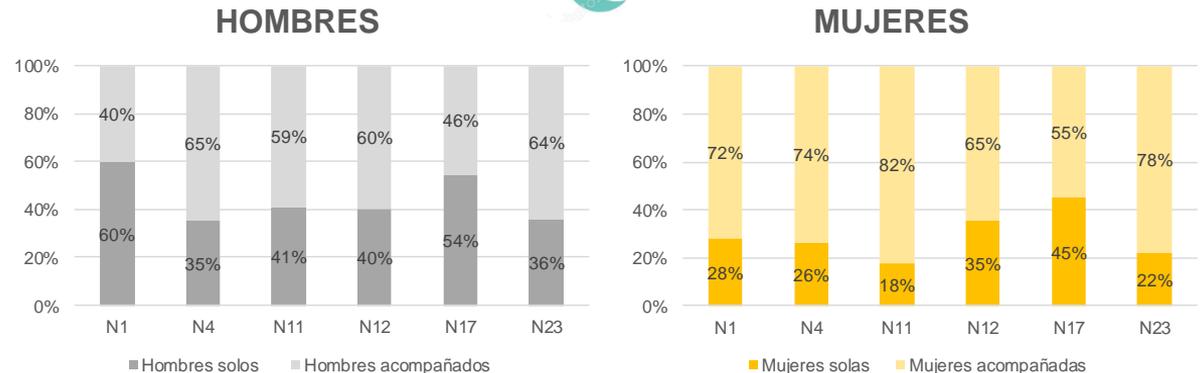


6. OBSERVACIONES

Bus Búho **nocturno**



- Mientras el volumen de hombres que viajan solos se mantiene entre el día (48%) y la noche (46%), **las mujeres que viajan solas en horario nocturno caen al 21%, frente al 53% en horario diurno.**
- El porcentaje de mujeres y hombres solos en las **líneas de la periferia** (N11, N17 y N23) es menor que en las líneas céntricas. En estas líneas es más frecuente viajar acompañado.



1. Introducción
2. Objetivos del estudio
3. La movilidad con perspectiva de género
4. Metodología
5. La visión de los usuarios – Encuestas
6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones
- 7. Conclusiones**
8. Recomendaciones

La percepción de seguridad en los desplazamientos debe mejorar para que, en un contexto de recuperación del uso del transporte público y de los trayectos a pie para una mayor sostenibilidad, estos medios aumenten su uso.

- **El 60% de las mujeres cambian sus hábitos de movilidad (transporte, ruta u horario) por motivos de seguridad personal**, mientras que solo lo hace el 30% de los hombres.
- En general, las mujeres sufren más incidentes que los hombres (52% vs 31%), y estos ocurren con mayor frecuencia durante el día. Por la noche hay menos desplazamientos, pero también se toman muchas más precauciones, especialmente por parte de las mujeres (el 90% toma medidas de seguridad).
- **El taxi es el modo de transporte público que inspira mayor seguridad y es donde se producen menos incidentes, tanto para mujeres como para hombres.**
- **Ir a pie es el modo más inseguro por la noche según el 39% de las mujeres**, frente al 14% de los hombres. Esta percepción se ve motivada porque el 47% de las mujeres han sufrido algún tipo de acoso o agresión mientras caminaban por la vía pública de noche, frente a solo el 15% de los hombres.
- **El 28% de las mujeres han sido víctimas de acoso o agresión en el metro**, frente al 9% de los hombres. Por ello, una de las medidas que consideran fundamental es que haya más personal de seguridad en estaciones.
- En cuanto al vehículo privado, como el coche y la moto, se percibe como muy seguro, a pesar de que **en motocicleta se sufre una importante cantidad de incidentes de acoso y robos durante el día.**

1. Introducción
2. Objetivos del estudio
3. La movilidad con perspectiva de género
4. Metodología
5. La visión de los usuarios – Encuestas
6. El comportamiento de los usuarios – Observaciones
7. Conclusiones
- 8. Recomendaciones**

Después de la parada provocada por el covid-19 y para hacer frente a las nuevas necesidades de movilidad que se generan por el regreso a la actividad habitual, la administración pública, los operadores de transporte y demás actores del sector de la movilidad están repensando la organización del espacio público, la gestión de la movilidad y la oferta de transporte público y compartido.

Es por ello que nos encontramos en un momento idóneo para considerar las cuestiones de género en este replanteamiento de la movilidad, tanto a nivel urbano como metropolitano:

- El incremento y promoción de los desplazamientos a pie debe acompañarse de medidas de protección de género en el espacio público (ver pág. siguiente).
- Una menor presencia de usuarios en el metro/tren puede incrementar las situaciones de riesgo de género.
- Introducir medidas de género en horario nocturno para que las mujeres no tengan que tomar tantas medidas de autoprotección.

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

- **Inventariar el espacio público** (calles, parques, etc.) para identificar necesidades de actuación en función de la seguridad en la **movilidad a pie**:
 - Mejorar la iluminación del espacio público (calles, parques, túneles, etc.) y alrededores del transporte público.
 - Mejorar las zonas con escasa visibilidad (callejones, zonas con arbustos, etc.).
 - Identificar áreas en transición temporal: zonas de obras, solares, etc.
 - Incrementar el número de semáforos con pulsador.
 - Realizar intervenciones en zonas abandonadas: limpieza y actividades de animación del espacio público (los lugares se respetan más si la gente los siente como propios).
- Analizar **encuestas y datos en función del género**, lo que permitirá planificar teniendo en cuenta las necesidades de toda la población.
- Elaborar **auditorías de movilidad y género lideradas por mujeres**.
- Asegurar la participación de mujeres en los proyectos de seguridad en la movilidad, de planificación urbana y de diseño del espacio público.
- Aprovechar el uso de **Inteligencia Artificial** por tratamiento de la imagen para identificar situaciones de riesgo en cámaras de vigilancia y poder intervenir rápidamente.
- Promover **aplicaciones públicas de aviso inmediato** (botón S.O.S.)

OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

La mujer representa una mayoría de usuarias del transporte público y este debe desarrollar sus mejoras de servicios, calidad y seguridad atendiendo a este colectivo.

- Realizar “**auditorías de género**”, dando mayor peso a este factor en las encuestas de satisfacción y poniendo énfasis en cuestiones de seguridad.
- Establecer un **sistema de paradas a demanda** en rutas de autobuses nocturnos o de áreas periféricas.
- Desarrollar **APPs de movilidad con datos de horarios en tiempo real**, para que los usuarios sepan las horas exactas de paso y puedan disminuir el tiempo de espera en paradas (sobre todo en zonas poco transitadas).
- Incrementar la presencia de **agentes de seguridad y de cámaras en las estaciones**.
- Mejorar la **iluminación** de estaciones, andenes y paradas de autobuses.
- Asegurar la **visibilidad** en las marquesinas de autobús.

MUCHAS GRACIAS