



Las mujeres, catalizadoras de la movilidad del siglo XXI

[Stock] Getty Images

Las mujeres han demostrado ser catalizadoras de una movilidad más sostenible y eficiente que la ejercida por los hombres, además de ser más compleja e intermodal

Verónica López Sabater @VLopezSabater | Consultora del área de Economía Aplicada de Afi

Rosa Oliveros @RosaOliveros_ | Consultora del área de Economía Aplicada de Afi

María Romero @mromero_afi | Consultora del área de Economía Aplicada de Afi

La movilidad tal como la conocemos hoy se encuentra en constante evolución. En el futuro, las tendencias observadas apuntan a que la misma tenderá a ser más i) compartida, ii) donde la conciencia medioambiental tenga un mayor peso y iii) más conectada. Estas características ya se observan en la movilidad cotidiana de las mujeres, lo que les confiere el papel de líderes referentes en este proceso de cambio.

El aquí expuesto es un resumen del quinto estudio de ClosinGap¹, dedicado al análisis de los patrones de movilidad urbana de los hombres y las mujeres en España y sus efectos sobre la economía y el bienestar. BMW Group, empresa patrocinadora de este análisis, realizó con el apoyo de Afi y The Cocktail Analysis un estudio de campo *ad-hoc*, poniendo especial énfasis en los nuevos modos de movilidad urbana. El trabajo de campo tuvo lugar entre los días 4 y 10 de junio de 2019, por medio de entrevistas online a través de panelistas (CAWI) a 2.052 individuos con edades comprendidas entre los 18 y 65 años, siendo los resultados representativos de la población urbana de las cinco grandes ciudades españolas (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao).

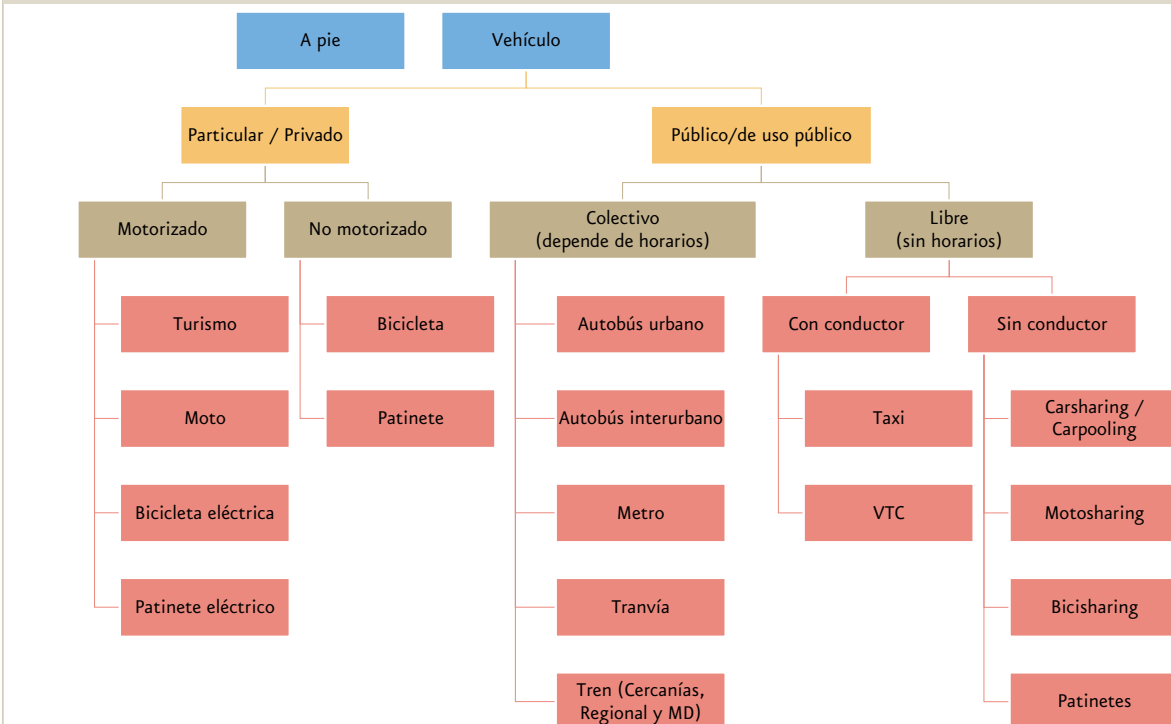
HACIA UNA MOVILIDAD COMPARTIDA

Las mujeres hacen un mayor uso que los hombres del transporte compartido, tanto de provisión pública –metro, autobús o cercanías– como privada –coche compartido–, **mientras que los hombres usan más el transporte individual** en ambos casos. Estas **preferencias ya han sido adoptadas por los jóvenes con independencia del sexo**, lo que evidencia la **consolidación del cambio en la movilidad**, ya que se constata una brecha generacional, pero no de género.

Así, las mujeres usan el metro 4 puntos por encima que los hombres, 6 puntos en el caso del autobús urbano e interurbano y del tren de cercanías y 1 punto en el uso del tranvía. Incluso en desplazamientos cortos, las mujeres prefieren y usan más el transporte compartido, mientras que los hombres se decantan por el vehículo privado. Las mujeres suelen realizar con mayor frecuencia que los hombres desplazamientos urbanos de corta distancia, eligiendo de forma diferencial a los hombres el autobús urbano (21% del total). Los hombres, en cambio, se decantan por el metro o la moto (25% y 10% respectivamente).

Cabe destacar que **las mujeres presentan la misma preferencia por el uso compartido de los nuevos modos de**

MODOS CONSIDERADOS EN EL TRABAJO DE CAMPO



Fuente: Afi.

transporte que la reflejada hasta ahora en el transporte convencional. Las mujeres se inclinan por el coche compartido, mientras que los hombres se decantan más por el uso del transporte individual como el *casharing*, la *motosharing* y la *bicisharing*. En el caso de los patinetes eléctricos, no se encuentran diferencias de género ni en el uso, ni en la preferencia de los mismos.

Los jóvenes hacen un mayor uso de los nuevos modos de transporte y un uso más eficiente, lo que denota una emulación de los patrones de movilidad de las mujeres, evidenciada tanto por el aumento de la penetración de los nuevos modos de transporte entre los jóvenes como por su preferencia por aquellos que implican un uso compartido (el 18% de las mujeres y el 14% de los hombres jóvenes usa el coche compartido, frente al 3% y 4%, respectivamente, que dice usar el patinete eléctrico). No se observa entre los jóvenes brecha de género, pero sí generacional con los mayores de 35 años.

La mayor penetración de los nuevos modos de movilidad urbana se está produciendo fundamentalmente por el mayor impulso de las grandes ciudades, donde a la cabeza destacan Madrid y Barcelona. Así destaca significativamente el uso de *bicisharing* en Barcelona, mientras que en Madrid los desplazamientos en VTC, *carsharing* y patinete compartido gozan de mayor popularidad.

HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El desplazamiento diferencial de hombres y mujeres en las grandes ciudades, caracterizado por el mayor uso del vehículo privado por ellos, tiene consecuencias sobre la

contaminación. En términos agregados, el conjunto de mujeres encuestadas en varias de las grandes ciudades españolas emite 1.592 kg de CO₂ al día, mientras que los hombres emiten 1.795 kg de CO₂ al día (un 12% más). En términos individuales, las mujeres generan 3,1 kilogramos de CO₂ al día por mujer conductora, frente a los 3,4 kilogramos de CO₂ al día por hombre conductor, lo que en términos anuales equivale a 1.140 kilogramos y 1.245 kilogramos de CO₂ por persona, respectivamente (105 kilogramos más al año que las mujeres). Dicho de otra forma, la mayor concienciación de las mujeres permite una emisión de CO₂ un 9% menor que la realizada por los hombres de forma diaria.

El impacto económico de las emisiones de CO₂ puede aproximarse por dos vías:

- Atendiendo al precio al que se transa la tonelada de CO₂ en los mercados internacionales de carbono, el valor económico de la contaminación realizada por el conjunto de los hombres residentes en las cinco ciudades analizadas asciende a 31.350 euros al día más que las mujeres. En términos anuales, esta cifra equivale a 11,4 millones de euros.

- Atendiendo al coste social de la contaminación, aquel que incluye el valor de los daños sobre el medio ambiente y la salud, los hombres generarían un impacto negativo adicional de 255.000 euros al día. **Si la sociedad se comportara como lo hacen las mujeres, podría ahorrar más de 93 millones de euros al año.**

A pesar de que haya un mayor número de mujeres que no tiene intención de comprar un vehículo en el corto plazo (66% frente al 61% de los hombres), cuando declaran te-

nerla muestran una mayor concienciación medioambiental al decantarse por combustibles más ecológicos (88% de las mujeres consideran motorizaciones eléctricas frente a 81% de hombres al asociarlos a este motivo; 80% y 66%, respectivamente, en los híbridos no enchufables). Además, los menores de 35 años han interiorizado la mayor concienciación de las mujeres con el medio ambiente, facilitando la transición efectiva hacia una movilidad sostenible. Tanto es así que hay un mayor porcentaje de población joven que consideraría comprar un vehículo eléctrico (40% y 42% de las mujeres y hombres jóvenes), eliminando la diferencia por género evidenciada con anterioridad.

HACIA UNA MOVILIDAD INTERMODAL Y CONECTADA

Las mujeres se caracterizan por ser **ejecutoras de una movilidad diaria más compleja**: hacen más desplazamientos, muchos de los cuales están, en mayor medida que los de los hombres, orientados a finalidades compartidas o familiares. Esta mayor complejidad **requiere una cierta planificación o anticipación**, no solo a la hora de elegir el modo de transporte que mejor se adecue al desplazamiento que desean realizar, sino también controlando el tiempo medio que les llevará, pues los motivos de desplazamiento son muy diversos y requieren cierta puntualidad.

A pesar de la mayor complejidad de sus desplazamientos, **las mujeres muestran una mayor flexibilidad en el uso del turismo particular**, compartiéndolo con otros miembros del hogar en mayor proporción, además de realizar una mayor combinación de modos de transporte compartido y/o individual ante los diferentes desplazamientos en un día promedio. Hay un mayor porcentaje de mujeres sin vehículo propio (16%) que de hombres (12%). Un 30% de las mujeres se declara conductora ocasional del vehículo del hogar, mientras que un 23% reconoce que el coche es usado exclusivamente por otras personas, generalmente, hombres.

El trayecto al trabajo es el desplazamiento más frecuente tanto por hombres como por mujeres, y en el que más kilómetros se hacen. Los dos modos principales utilizados para este motivo de desplazamiento son caminar y el turismo privado, combinando un tercero: metro y autobús urbano para las mujeres, y únicamente metro para los hombres. Si bien el mayor número de kilómetros se realiza en vehículo privado en ambos casos (hombres y mujeres), es en el metro donde más tiempo pasan las mujeres.

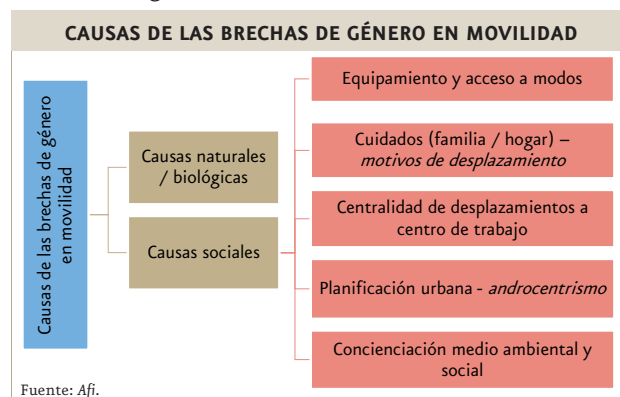
El segundo desplazamiento más frecuente en el día de una mujer urbana es ir a comprar alimentos para el hogar, donde el 37% de ellas reflejan realizar esta actividad, frente al 31% de los hombres, siendo esta diferencia estadísticamente significativa. Acotando las respuestas a aquellos que tienen hijos a cargo, la brecha de género es más que evidente, ya que un 49% de las mujeres realiza este desplazamiento todos los días, mientras que solo lo hace un 34% de

los hombres. Esta brecha se refleja también en el cuidado de los hijos: **cerca de dos de cada cinco mujeres manifiestan realizar desplazamientos diarios para llevar y recoger a los niños del colegio, mientras que solo asumen esta responsabilidad uno de cada cinco hombres.**

Además de usar con mayor frecuencia el transporte compartido y contaminar menos, **las mujeres son más eficientes en el gasto** en el mismo, ya que compran en mayor proporción que los hombres abonos mensuales, mientras que ellos suelen comprar con mayor frecuencia tickets de 10 viajes. **Las mujeres también realizan un uso más eficiente de las aplicaciones de movilidad**, ya que, con menos Apps instaladas, hacen un uso más frecuente de las mismas.

EN DEFINITIVA...

El análisis realizado evidencia el coste de oportunidad que para el conjunto de la sociedad española impone la actual brecha de género en movilidad urbana, evidenciada por las distintas preferencias y usos que se observan entre hombres y mujeres de los distintos modos de transporte disponibles en las ciudades, a menudo condicionadas en el caso de las mujeres por las funciones asociadas a la actividad instrumental de la movilidad, esto es, por los motivos asociados a los distintos desplazamientos realizados en un día cualquiera, algunos de ellos asumidos o adjudicados por condición de género.



La Agenda 2030 establece en su **Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11** que para 2030, **las ciudades -inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles- han de garantizar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos**, y la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, y con especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. Los hallazgos del Informe Closingap sobre Movilidad son piezas de conocimiento que habrán de contribuir a la consecución de este objetivo global, del que todos estamos llamados a formar parte 🌟

¹ ClosinGap. Women for a Healthy Economy es un clúster integrado por Merck, MAPFRE, L'Oréal, Repsol, Vodafone, Mahou San Miguel y Solán de Cabras, Meliá Hotels International, BMW Group, Inditex, PwC y Bankia que tiene como objetivo analizar el impacto que tiene para la economía y la sociedad el hecho de que no se aproveche todo el talento femenino como consecuencia de la persistencia de las brechas de género.