

Justicia climática, género y transporte



El transporte o la movilidad son aspectos fundamentales de la sociedad moderna, ya que facilitan las actividades económicas, las interacciones sociales y el acceso a servicios esenciales. Sin embargo, tiene un coste medioambiental significativo, ya que el sector del transporte mundial aporta aproximadamente el 24% de las emisiones de CO₂. Este documento informativo arroja luz sobre las diferentes dimensiones del transporte, ejemplos de justicia de género en el sector del transporte, desequilibrios de género y puntos ciegos en materia de género en las políticas europeas.

Aproximadamente una cuarta parte de las emisiones de CO₂ proceden del sector del transporte, cuya contribución no ha dejado de aumentar en torno a un 1,7% anual desde 1990, lo que subraya la urgencia de aplicar soluciones sostenibles. A pesar de los esfuerzos por frenar las emisiones, el sector del transporte sigue dependiendo en gran medida de los productos derivados del petróleo, que representan casi el 91% de su consumo energético. Aunque el transporte por carretera es el principal responsable de las emisiones de CO₂ del sector, otros modos, como los buques de carga y la aviación, también desempeñan un papel importante en el cambio climático.

El transporte mundial de petróleo y mercancías desempeña un papel fundamental en el capitalismo y la globalización, directamente vinculado a la explotación de los recursos naturales y la mano de obra. Este sistema está marcado por dinámicas de intercambio desiguales y acuerdos laborales jerárquicos que a menudo reflejan prejuicios raciales y de género. Se sustenta en políticas comerciales globales en las que la Unión Europea pretende que las empresas europeas puedan trasladar sus inversiones a cualquier parte del mundo y exportar a diversos sectores, para aumentar la circulación de bienes y servicios. Por ejemplo, las subvenciones agrícolas y las políticas comerciales de la UE han fomentado la exportación de productos agrícolas de menor calidad a precios más baratos a países del Sur Global, en detrimento de los agricultores locales de subsistencia, que a menudo son mujeres, al tiempo que contribuyen a aumentar las emisiones de CO₂ a través del transporte.

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), las mujeres representan aproximadamente el 17% de la mano de obra del transporte mundial, con sólo un

1-2% en funciones marítimas. La Comisión Europea informa de que las mujeres representan el 22% de la mano de obra del transporte en la UE. Aumentar la representación de las mujeres en la formulación de políticas del sector del transporte es vital para abordar las necesidades de movilidad de las mujeres. Por esta razón, es necesario realizar esfuerzos significativos para adoptar un análisis de género sistemático y la integración de la perspectiva de género en todos los procesos de planificación y desarrollo del transporte.

En lo que respecta al consumo de transporte, las investigaciones indican notables disparidades en los patrones de movilidad entre mujeres y hombres (hay muy pocos datos sobre patrones de movilidad con intersecciones pertenecientes a grupos LGBTQI+).

Tráfico por carretera: Alta contaminación y gran desequilibrio entre hombres y mujeres

Las pautas de movilidad individual de los hombres están vinculadas al tráfico motorizado: los hombres constituyen la mayoría de los usuarios de automóviles y conductores de motocicletas. Por el contrario, las mujeres representan la mayoría de los usuarios de los sistemas de transporte público (urbano), y confían más que los hombres en los desplazamientos a pie. En el Sur Global, muchas mujeres no pueden permitirse ningún medio de transporte debido a su situación económica, su papel de cuidadoras y su preocupación por la seguridad. La accesibilidad sin barreras es otra preocupación, por ejemplo, para las mujeres con niños/as, ancianos/as o personas con discapacidad, mientras que la seguridad personal en el transporte es a menudo también una preocupación de las personas LGBTQI+. Para desarrollar políticas e iniciativas eficaces que mitiguen el cambio climático y promuevan un acceso equitativo a los recursos de transporte es fundamental comprender estas dinámicas de género (que se entrecruzan) junto con las repercusiones medioambientales más generales del transporte.

El tráfico por carretera es el principal responsable de las emisiones de CO₂ en el sector del transporte. Dado que los hombres utilizan predominantemente automóviles y motocicletas, sus pautas de desplazamiento se traducen en un mayor consumo de energía y emisiones de carbono en comparación con las mujeres. Las investiga-

ciones realizadas en Europa indican que las mujeres demuestran una mayor conciencia medioambiental, sobre todo en lo que respecta al uso del coche. Desde el punto de vista de la justicia climática, es imperativo reducir la movilidad motorizada por carretera. Mientras que las zonas rurales remotas del Sur Global pueden beneficiarse de la mejora de las conexiones por carretera (por ejemplo, un mejor acceso de las niñas y las mujeres a la educación, los servicios sanitarios o la comercialización de los productos agrícolas), los/as expertos/as en planificación urbana abogan por asentamientos más densos para reducir la necesidad de nuevas carreteras en el Norte Global. Concentrar los asentamientos en pueblos y ciudades favorece las soluciones de transporte público y promueve la transitabilidad a pie, lo que beneficia a las mujeres y a las personas con responsabilidades asistenciales.

Mujeres y transporte: De los cuidados no remunerados a la seguridad

En todo el mundo, las mujeres asumen tres cuartas partes del trabajo de cuidados no remunerado, lo que da lugar a pautas de desplazamiento más complejas para ellas que para ellos. Las mujeres suelen realizar viajes más cortos pero con múltiples tareas, como llevar a los/as niños/as al colegio mientras hacen recados o asisten a familiares con limitaciones de movilidad. Sin embargo, las redes de transporte existentes atienden principalmente a las necesidades de los desplazamientos al trabajo, dejando de lado las necesidades de las mujeres de realizar múltiples viajes fuera de las horas punta. Además, los problemas de seguridad personal influyen considerablemente en las decisiones de movilidad de las mujeres. El miedo al acoso sexual y a las agresiones lleva a las mujeres a dar prioridad a opciones de transporte más seguras, aunque requieran más tiempo. Esto agrava las limitaciones de tiempo y la "pobreza de tiempo" de las mujeres con responsabilidades asistenciales no remuneradas.

Las diferencias de género en el uso de la bicicleta y las nuevas opciones de movilidad compartida en Europa son notables. Los estudios indican que los hombres montan en bicicleta mucho más que las mujeres, y que el menor uso de la bicicleta por parte de las mujeres se atribuye en gran medida a la preocupación por la seguridad del tráfico. Del mismo modo, los hombres tienden a utilizar más que las mujeres los nuevos servicios de movilidad, como los e-scooters y los coches compartidos. Entre los obstáculos a la adopción de estos servicios por parte de las mujeres se encuentran la preocupación por la seguridad (por ejemplo, compartir vehículos con personas extrañas), la disponibilidad, la complejidad (por ejemplo, los engorrosos procesos de registro), el

coste y la limitada capacidad de transporte. Las bicicletas compartidas y los e-scooters no suelen ser adecuados para transportar niños/as, pasajeros adicionales, cochecitos, equipaje o bolsas de la compra. Además, el diseño de estos servicios suele estar orientado a los hombres, y factores como el peso de las bicicletas o los e-scooters plantean problemas de maniobrabilidad para las mujeres.

La falta de consideración interseccional en el "Pacto Verde" europeo

El objetivo del Pacto Verde Europeo es reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030, siendo la "Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible" (SSMS) un componente clave. Aunque la estrategia reconoce la existencia de brechas de género en el empleo, carece de propuestas para integrar la igualdad de género en las políticas de movilidad y transporte y no aborda los problemas de seguridad de las personas vulnerables que utilizan el transporte público o trabajan en la industria. Además, los críticos sostienen que la política da excesiva prioridad a la movilidad individual al promover los coches eléctricos en detrimento del transporte público. Este enfoque agrava el daño medioambiental debido a la mayor demanda de materias primas como minerales y tierras raras para dispositivos electrónicos y baterías. El énfasis de la estrategia en los modelos de movilidad masculinos y de clase media y el extractivismo neocolonial perpetúan aún más las desigualdades y la degradación medioambiental.

El ferrocarril desempeña un papel importante en el transporte de mercancías y pasajeros en largas distancias, y sólo contribuye en un 1% a las emisiones de gases de efecto invernadero dentro del sector del transporte, lo que lo hace altamente sostenible. A pesar de ello, muchos países se enfrentan a dificultades para mantener y mejorar las infraestructuras ferroviarias debido a la priorización del uso de vehículos motorizados y de la aviación en las últimas décadas. También es importante señalar que el transporte ferroviario presenta una menor disparidad de género en su uso en comparación con el resto de modos de transporte. No obstante, la persistencia de disparidades en los precios supone una barrera significativa para la accesibilidad, especialmente para las mujeres y los grupos marginados. Dar prioridad a la inversión y a las iniciativas políticas que refuercen la infraestructura ferroviaria, eliminando al mismo tiempo subvenciones o exenciones fiscales perjudiciales, como el queroseno para la aviación, es clave para construir un transporte sostenible.

Recomendaciones

- ⇒ La UE y los Estados miembros deben dar prioridad a opciones de transporte público sostenibles y equitativas, que atiendan a las diversas necesidades de las mujeres y otros grupos de población desatendidos, integrando un enfoque de género en el desarrollo de las políticas.
- ⇒ Los responsables políticos y los responsables de la toma de decisiones, tanto a nivel gubernamental como del sector privado, deben trabajar para aumentar la representación de las mujeres en el sector del transporte y la movilidad, al tiempo que aumentan la participación significativa de las mujeres y los/as cuidadores/as en el desarrollo de políticas climáticas y de transporte.
- ⇒ La UE y los Estados miembros deben reorientar la inversión pública y las subvenciones de las infraestructuras de transporte perjudiciales para el medio ambiente hacia soluciones de movilidad pública más limpias.
- ⇒ Los gobiernos deben promover un consumo sostenible, basado en políticas macroeconómicas que fomenten la reutilización de materiales y disminuyan el excesivo transporte mundial de mercancías y petróleo. Parte de estas políticas son las políticas comerciales basadas en los derechos humanos, las normas medioambientales y la justicia social feminista. La UE y los Estados miembros deben garantizar condiciones salariales y laborales justas, junto con normas medioambientales estrictas, para fomentar ciclos de producción, transporte y consumo más sostenibles.



Crédito: ONU-Hábitat, Cairo

La experiencia de las mujeres en el sistema de transporte público del Gran Cairo

“Los estudios señalan una serie de retos a los que se enfrentan las mujeres, como la irregularidad del servicio, el hacinamiento y el riesgo constante de acoso sexual. Los participantes pidieron la ampliación de las flotas de transporte público para solucionar el hacinamiento y mejorar la fiabilidad. Se necesitan sistemas de reparación de denuncias para garantizar que los agresores comparezcan ante la justicia. Se necesitan aceras seguras, de acceso universal, con iluminación adecuada y escaparates que ofrezcan un efecto de “ojo en la calle” para mejorar la seguridad durante el trayecto hasta las paradas y estaciones de transporte público”. (ONU-Hábitat, 2021)

Las necesidades de movilidad desatendidas de las mujeres

“Los servicios de transporte popular (...) ofrecen una gran cobertura, servicios de alta frecuencia a bajo coste. El transporte popular es a menudo el único servicio disponible y ofrece distancias a pie relativamente cortas desde el origen hasta el destino. A pesar de la necesidad de estos servicios, el tránsito popular, al estar fuera del control gubernamental, está poco o nada regulado, lo que contribuye a que los precios varíen, las leyes de seguridad, laborales y medioambientales sean laxas y las rutas estén excesivamente centralizadas y congestionadas. Al igual que los servicios de transporte formales, el transporte popular no suele tener en cuenta las complejas necesidades de movilidad de las mujeres, que van más allá de las de un hombre sano. Los desplazamientos de las mujeres son menos lineales y suelen implicar más paradas que los de los hombres, por ejemplo, para dejar a los niños en el colegio, ver a sus padres ancianos o realizar las tareas domésticas. Además, las mujeres utilizan más las rutas peatonales y es más probable que utilicen el transporte público fuera de las horas punta. Las mujeres también tienen menos acceso a vehículos privados y es menos probable que tengan carné de conducir que los hombres. Por último, las mujeres también denuncian incidentes regulares de acoso y agresión sexual en el tránsito popular”. (Baskin, 2023)



Crédito: Jeffrey Czum

Hacer que los valores (femeninos) orientados a los cuidados se conviertan en la norma

“Hay que estudiar detenidamente cómo satisfacer los intereses y necesidades de las mujeres sin fomentar medios de transporte insostenibles. En los países industrializados, una cuestión crucial es cómo hacer que el comportamiento más respetuoso con el medio ambiente de las mujeres se convierta en un punto de referencia para todos: cómo apoyar dicho comportamiento en lugar de obstaculizarlo y obligar a las mujeres a adoptar un comportamiento masculino”. (GenderCC).



Autora: Claudia Thallmayer (WIDE Austria)

Edición: Birgitte Hjerrild (KULU-Women and Development) & Emma Rainey (WIDE+)

Diseño gráfico: Stephanie Höglund (WIDE+)

Financiado por la Unión Europea. Las opiniones y puntos de vista expresados solo comprometen a su(s) autor(es) y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o los de la Agencia Ejecutiva Europea de Educación y Cultura (EACEA). Ni la Unión Europea ni la EACEA pueden ser considerados responsables de ellos.

Bibliografía

Badran, A., Mousallem, S., Sabek, Y., Mimano, C., Kost, C., Sorour, M., & El Deeb, N. (2021). A study on gender equity in Greater Cairo's public transport system. UN-Habitat & ITDP. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/gender-report-221130-.pdf>

Baskin, A. (2023). Inequality in Cities: The Power of Data – Making Transport Systems in Africa More Equitable. URBANET. <https://www.urbanet.info/data-transport-systems-africa-equitable/>

European Commission. Women in Transport – EU Platform for Change. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

GenderCC. Transport, gender and climate change. <https://www.gendercc.net/gender-climate/transport.html>

Heffernan, R., Heidegger, P., Köhler, G., Stock, A., & Wiese, K. (2021). A Feminist European Green Deal. Towards an Ecological and Gender Just Transition. Friedrich-Ebert-Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/iez/18990.pdf>

IEA. Transport. <https://www.iea.org/energy-system/transport>

ILO. (2013). Women in the Transport Sector. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf

Kendziorra, J., Barmann, M.N., Witee, A.T., & Kusanke, K. (2023). Gender and Mobility – A Literature Review on Women's (Non-)Use of Shared Mobility Services. Wirtschaftsinformatik 2023 Proceedings, 56(273). <https://aisel.aisnet.org/wi2023/56>

Ramboll. (2021). Gender and (smart) mobility. Green Paper. https://www.tinngo.eu/wp-content/uploads/2021/04/Gender-and-mobility_report.pdf

Ritchie, H. (2020). Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? OurWorldInData.org. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

Viswanath, K. (2023). Achieving a Better Future with Gender-Inclusive Transport and Mobility. SLOCAT Partnership. <https://slocat.net/achieving-a-better-future-with-gender-inclusive-transport-and-mobility/>

Women in Mobility. (2021). Female Mobility. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility-en>

Acerca del proyecto

Género y justicia climática: 'Conocimiento para el empoderamiento' con el acrónimo 'COPGendered' es un proyecto financiado por la UE en el marco del programa Erasmus+ que comenzó en diciembre de 2022 y tendrá una duración de tres años. El proyecto está dirigido por WIDE+ y un consorcio transnacional de siete socios principales, entre ellos Gender CC, WIDE Austria, GADIP, KULU Women and Development, Mundubat y CSCD. El objetivo principal es dotar a los alumnos de herramientas, conocimientos y metodologías para comprender y abordar las conexiones críticas entre la desigualdad de género y la crisis climática.

Este documento informativo forma parte de una serie de documentos que profundizan en temas específicos sobre el nexo entre género y justicia climática. Incluye los siguientes documentos informativos:

- Género y justicia climática
- Justicia climática, género y energía
- Justicia climática, género y LGBTIQ
- Género y migración inducida por el clima
- Justicia climática, género y extractivismo

Puede obtener más información sobre el proyecto COPGendered en: <https://wideplus.org/copgendered-project/>



Mundubat



Center for Sustainable Communities Development

