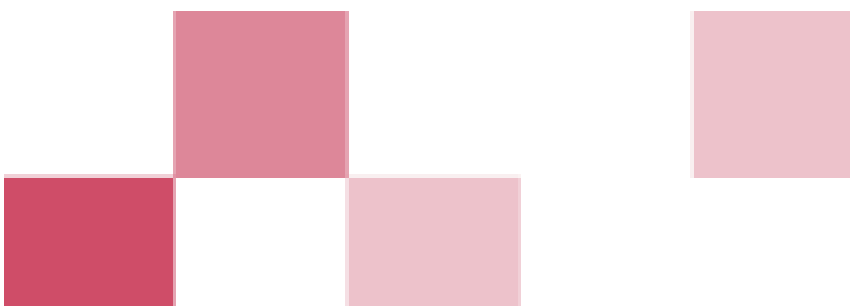

La mobilitat en les persones amb discapacitat

Anàlisi de la mobilitat de les persones amb discapacitat a partir de l'EMEF i altres fonts d'informació

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

JULIOL 2020



A series of light orange squares of varying sizes arranged in a descending staircase pattern from the top right towards the bottom right of the page.

Treball realitzat per l'equip de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Direcció: Maite Pérez

Autors/res: Gemma Solé, Núria Pérez

Tècnic de suport estadístic: Manel Pons Sanvidal

Cerdanyola del Vallès, juliol de 2020

Índex

1. Introducció i objecte de l'estudi	5
2. Marc normatiu i de planificació de referència	8
Àmbit internacional i comunitari.....	10
Àmbit estatal	13
Àmbit català.....	14
3. Caracterització de les persones amb discapacitat.....	17
Característiques sociodemogràfiques	17
Accés al treball i a l'educació	21
4. Anàlisi de la mobilitat quotidiana de la població amb discapacitat.....	25
Pautes de mobilitat	26
Les percepcions i predisposicions de la mobilitat quotidiana	40
Patrons i percepcions de la mobilitat quotidiana segons perfils sociodemogràfics i característiques de l'àmbit de residència.....	48
5. Conclusions.....	63
Referències utilitzades.....	69

1. Introducció i objecte de l'estudi

L'Agenda Urbana de l'ONU de Quito del 2016 té com a objectiu “aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles”, prenent com a finalitat “proporcionar accés universal a zones verdes i espais públics segurs, inclusius i accessibles, en particular per a les dones i els nens, les persones d'edat i les persones amb discapacitat”. Aquesta fita mostra com la desigualtat i l'exclusió sistemàtica o estructural segueix sent encara el gran dèficit de les societats i comunitats humanes en relació amb les persones amb discapacitat.

La discapacitat és un fenomen complex que no es limita simplement a un atribut de la persona, sinó que és un element de diversitat valuós. No es pot tractar com un problema individual, sinó que és el resultat d'una concepció errònia de la societat que ha de reestructurar les polítiques, les pràctiques, les actituds i les normatives, que són les que realment dificulten la plena participació social de les persones amb discapacitat -i, per extensió, la de les seves famílies-. La mobilitat és un element més d'aquesta dificultat per obtenir la plena integració i participació d'aquestes persones en la societat, però hi ha molts altres elements que generen aquestes desigualtats.

Cal ser conscients que, tal com diu l'OMS en el seu *Informe Mundial sobre la Discapacidad* del 2011, que la discapacitat forma part de la condició humana, ja que quasi totes les persones patiran algun tipus de discapacitat transitòria o permanent en algun moment de la seva vida, i les persones que arribin a la vellesa experimentaran dificultats creixents de funcionament. La discapacitat és complexa i les intervencions per a superar els desavantatges associats són múltiples, sistèmics i varien segons el context. Així doncs, la desigualtat i l'exclusió sistèmica o estructural segueix sent el gran dèficit de les societats i comunitats humanes en relació amb les persones amb discapacitat.

A tot el món, les persones amb discapacitat tenen pitjors resultats sanitaris, pitjors resultats acadèmics, una menor participació econòmica i unes taxes de pobresa més elevades que les persones sense discapacitat. En part, tot plegat és conseqüència dels obstacles que entorpeixen l'accés de les persones amb discapacitat a serveis tan bàsics com la salut, l'educació, la feina, el transport o la informació. Totes aquestes dificultats s'agreugen en les comunitats més desfavorides socialment. Cal doncs, facilitar l'emancipació de les persones que viuen amb

alguna discapacitat i lluitar per suprimir els obstacles que els dificulten la plena participació en la societat, poder rebre una educació de qualitat o trobar un treball digne, entre altres. En definitiva, escoltar les seves veus per integrar-los totalment en la societat.

Un element bàsic per les persones amb discapacitat és l'accessibilitat. Segons el text del Decret /2020, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya (actualment en fase de tramitació), l'accessibilitat o accessibilitat universal és el conjunt de condicions de comprensibilitat i usabilitat que han de complir l'entorn, els espais, els edificis, els serveis, els mitjans de transport, els processos, els productes, els instruments, els aparells, les eines, els dispositius, els mecanismes i els elements anàlegs perquè totes les persones els puguin emprar i en puguin gaudir amb la seguretat i comoditat i de la manera més autònoma i natural possible.

L'accessibilitat universal i el disseny per a tothom és crucial perquè aquestes persones estiguin plenament integrades en les nostres societats. L'accessibilitat universal no té en compte només l'accessibilitat del medi físic des de l'arquitectura, sinó també des de el vessant urbanística. Es tracta que qualsevol persona, sense importar la seva capacitat, "pot accedir a una via o a un espai públic urbà, integrar-se en ell i comunicar-se i interrelacionar-se amb el seu contingut". (López & Borau, 2011, p. 59).

És en aquests termes que cal treballar per aconseguir un model de ciutat dissenyat per la inclusió de tota la població, que pugui formar-hi part, garantint la seguretat i funcionalitat. Així doncs, l'accessibilitat i el disseny universal esdevenen una oportunitat per construir unes millors condicions de vida urbana per a tothom. (Yeannes, 2010). En aquest sentit, el transport públic té una clara funció integradora que ha d'aconseguir amb una plena accessibilitat de les seves xarxes i serveis.

L'objecte d'aquest estudi és analitzar de forma general la mobilitat quotidiana de les persones amb discapacitat. Concretament, els seus patrons de mobilitat, les seves predisposicions i les seves opinions en relació a determinades accions o polítiques relacionades. A més a més, es fa una aproximació a les seves característiques sociodemogràfiques i la relació amb el mercat laboral per tal d'explicar els seus patrons de mobilitat. Prèviament es fa una anàlisi del marc normatiu i de planificació de referència, amb relació a l'accessibilitat. Cal tenir en compte que l'anàlisi feta és una de les poques oportunitats per conèixer en detall la manera de moure's d'aquestes persones i les seves opinions al respecte.



Aquest estudi, impulsat en el marc col·laboració IERMB-ATM, forma part dels projectes associats amb l'edició 2019 de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF). Juntament amb l'estudi "La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere", s'enceta, així, una sèrie d'estudis específics sobre temàtiques d'interès, en aquest cas relacionades amb la mobilitat inclusiva.

2. Marc normatiu i de planificació de referència

En aquest apartat es fa una anàlisi sobre el marc normatiu i de planificació de referència amb efectes sobre les persones amb discapacitat, particularment enfocat en l'àmbit de la mobilitat i l'accessibilitat. S'analitza a diferents nivells de l'administració, fent especial incidència a la normativa i a la planificació que té incidència a l'àmbit de la província de Barcelona.

Prèviament a aquest marc de referència, s'ha considerat interessant fer un breu text introductori sobre el concepte de discapacitat o d'altres termes utilitzats en aquest camp.

Segons l'Organització Mundial de la Salut a l'*Informe Mundial sobre la Discapacitat* de l'any 2011 "discapacitat és qualsevol alteració en la capacitat d'actuació i participació de la persona, originada per una deficiència, que representa una desviació de la "norma" generalment acceptada quant a l'estat biomèdic del cos i les seves funcions. Les deficiències poden ser temporals o permanents, progressives, regressives o estàtiques i no tenen relació causal ni amb la seva etimologia ni en la seva forma de desenvolupar-se."

El concepte de discapacitat està consensuat internacionalment i prové de la Classificació Internacional del Funcionament, de la Discapacitat i de la Salut (2001) i de la Convenció de Nacions Unides sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat (2006). Tot i aquest consens internacional, des de fa un cert temps, hi ha qui considera que la utilització del terme "discapacitat" influeix de manera negativa en el pensament. Així doncs, es considera que al terme "discapacitat" se li aplica un sentit pejoratiu, ja que fa pensar que la persona no és capaç i, per tant, s'està discriminant a un ampli col·lectiu de persones. És per aquest motiu que moltes persones utilitzen el terme "diversitat funcional" per substituir la paraula "discapacitat" o "minusvàlid", atès que es tracta d'una terminologia menys negativa i que reconeix a aquest col·lectiu amb capacitats diferents entre si.

Des del punt de vista lingüístic, i segons Termcat (Centre de terminologia de la llengua catalana, de la Generalitat de Catalunya), "diversitat funcional" es podria definir com la qualitat de funcionar de manera diversa. Això es pot considerar aplicable a tot el gènere humà, ja que les persones són diverses en tot, en l'aspecte físic, en la manera de moure's, en la manera de pensar, en la manera d'expressar-se. Les persones amb diversitat funcional, doncs, i segons

aquesta definició, són totes les persones, perquè la diversitat funcional és una característica inherent a l'ésser humà.

Ja que és el terme consensuat internacionalment, en aquest estudi s'utilitzarà el terme de *persones amb discapacitat*, com el col·lectiu d'anàlisi. Els tipus de discapacitats poden ser diverses, considerant també aquelles establertes amb caràcter oficial: físiques –motrius i no motrius–, visuals, auditives, intel·lectuals i aquelles associades a malalties mentals.

Les persones dependents, tot i que no formen part de l'objecte de l'estudi, sí que cal mencionar-les, ja que hi ha una estreta relació entre ambdós col·lectius. En concret, la Llei defineix la dependència com l'estat de caràcter permanent en què es troben les persones que, per raons derivades de l'edat, la malaltia o la discapacitat, i lligades a la falta o a la pèrdua d'autonomia física, mental, intel·lectual o sensorial, necessiten l'atenció d'algú altre o d'altres persones o ajudes importants per realitzar activitats bàsiques de la vida diària. En el cas de les persones amb discapacitat intel·lectual o malaltia mental, també d'altres suports per la seva autonomia personal. Així doncs, representen un volum important de persones a les nostres societats, degut sobretot al fet que vivim en una societat cada vegada més envellida. Cal tenir en compte que hi ha una correlació directa entre envelliment i major dependència. A l'àrea metropolitana de Barcelona les persones dependents representen el 7,1 % de la població de 16 anys i més¹ l'any 2011 (aproximadament 200.000 persones), segons dades de l'Enquesta de Condicions de Vida i Hàbits de la Població del 2011.

L'entrada en vigor de la Llei 39/2006, de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència (BOE 299, 15 de desembre de 2006) constitueix un pas endavant en el reconeixement social i la garantia dels drets de les persones dependents en forma de serveis i prestacions. Tot i això, del registre de persones dependents se'n desprèn que encara hi ha persones que no reben l'ajuda de ningú malgrat manifestar serioses limitacions d'autonomia (en un interval del 6 % al 14 %). En segon lloc, se'n deriva que l'acompanyament prové, doncs, en bona part de recursos familiars o relacionals, que atenuen la seva vulnerabilitat.

¹ Es comptabilitzen com a persones dependents o amb manca d'autonomia personal aquelles que tenen alguna dificultat (independentment del grau) per realitzar almenys una de les activitats bàsiques de la vida diària incloses al qüestionari de l'ECVHP (sortir al carrer, baixar o pujar escales, moure's dins de casa, vestir-se i rentar-se i menjar sol/a), i que necessiten l'ajuda d'altres persones per realitzar-les.

Les persones en situació de dependència es poden classificar, a més, en tres nivells de dependència basats en el tipus d'activitat per a la qual la persona necessita l'ajuda d'algú (dependència de mobilitat, de cura personal i per alimentar-se). La gradació dels nivells de dependència mitjançant l'ECVHP, segueix la mateixa lògica de severitat que l'establerta a la Llei 39/2006 de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència, malgrat no incloure els mateixos conceptes.

Les persones amb limitacions sense dependència, són aquelles que tenen una o més limitacions per realitzar alguna de les activitats de la vida diària, independentment del grau de dificultat, però que no necessiten ajuda per a realitzar-les.

La qualitat de l'atenció envers aquestes persones depèn, en molts casos, de les rendes d'aquestes llars o de la disponibilitat de persones de suport.

Àmbit internacional i comunitari

Pel que fa a la normativa de referència en l'àmbit internacional i comunitari sobre la integració i polítiques dirigides a les persones amb discapacitat, cal destacar l'existència de dos instruments internacionals com a referents en la integració d'aquest col·lectiu, que promouen la igualtat, prosperitat i integritat de les societats inclusives. Es tracta de la Convenció Internacional sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat i dels Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS).

La **Convenció Internacional sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat**, aprovada l'any 2006, assumeix i materialitza la veritable inclusió de les persones amb discapacitat, obligant als Estats que en formen part a integrar-ho en les seves polítiques i actuacions públiques. Es tracta d'una gran fita internacional sobre la discapacitat ja que, de fet, la seva influència es pot apreciar en diversos àmbits tals com la mateixa concepció i dimensions dels drets humans, com la protecció dels drets de les persones amb discapacitat en els diferents ordenaments interns i en la pràctica social i jurídica. En aquest sentit, des del 3 de maig del 2008, quan la Convenció va entrar en vigor, que forma part de l'ordenament jurídic espanyol.

Més endavant, l'any 2015 l'Organització de les Nacions Unides (ONU) va aprovar l'**Agenda 2030 sobre Desenvolupament Sostenible**, una oportunitat perquè països i societats emprenguin un nou camí per millorar la vida de totes les persones. L'Agenda 2030 compta amb 17 Objectius de desenvolupament sostenible (ODS) que inclouen des de l'eliminació de la pobresa fins a la lluita al canvi climàtic, l'educació, la igualtat de la dona, la defensa del medi ambient o el disseny de les nostres ciutats. Cada ODS inclou diferents fites (en total 169) que contribueixen al compliment de l'objectiu. Si bé cal la implicació de totes les administracions, les administracions locals són al centre de l'Agenda 2030.



OBJECTIUS DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE



Imatge 1. Objectius de desenvolupament sostenible (ODS). Font: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>

Amb l'Agenda 2030, les persones amb discapacitat són incloses com a col·lectiu, en tots els objectius i fites, el que representa una oportunitat i responsabilitat per aquesta part de la població. En concret, la discapacitat en els ODS se cita en 7 fites, de 5 objectius:

- 04. Educació de qualitat.
 - 4.5 Eliminar les desigualtats de gènere, i assegurar l'accés igualitari a tots els nivells de l'educació i la formació professional per les persones vulnerables, inclús les persones amb discapacitat, els pobles indígenes i els nens i nenes en situació de vulnerabilitat.
 - 4.a. Construir i adaptar les instal·lacions educatives que tinguin en compte les necessitats dels infants i les persones amb discapacitat i les diferències de gènere i que ofereixin entorns d'aprenentatge segur, no violents, inclusivament i eficaços per tothom.
- 08. Treball decent i creixement econòmic.
 - 8.5. Aconseguir l'ocupació plena i productiva i garantir un treball digne per a tots els homes i dones, inclosos el jovent i les persones amb discapacitat, així com la igualtat de remuneració per treball d'igual valor.
- 010. Reducció de les desigualtats.

- 10.2. Potenciar i promoure 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.
- O11. Ciutats i comunitats sostenibles.
 - 11.2. Proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes, nens, persones amb discapacitat i persones grans.
 - 11.7. Proporcionar accés universal a zones verdes i espais públics segurs, inclusivament i accessibles, en particular per a les dones i els infants, les persones grans i les persones amb discapacitat.
- O17. Aliança pels objectius.
 - 17.18. Millorar la prestació de suport a la formació per als països en desenvolupament, inclosos els països menys avançats i els petits estats insulars en desenvolupament, amb la perspectiva d'augmentar de forma significativa la disponibilitat de dades actualitzades, fiables i de qualitat, desglossades per grups d'ingressos, gènere, edat, raça, origen ètnic, condició migratòria, discapacitat, ubicació geogràfica i altres característiques pertinents segons el context nacional.

A part d'aquestes mencions explícites, les persones amb discapacitat apareixen de manera implícita i, també, sota el paraigües de persones vulnerables. A més a més, la situació de les persones amb discapacitat és una dada que s'utilitza com a base en diferents indicadors per mesurar el grau de creixement de diverses fites dels ODS, element important com a eina de mesura de l'evolució en els diferents objectius de les persones amb discapacitat.

Tot i que com s'ha dit la discapacitat apareix en aquestes 7 cites de 5 objectius, són només les cites de l'Objectiu 11 les que tenen una relació directa amb la mobilitat i accessibilitat al transport i a l'espai públic. De totes maneres, la resta d'objectius també hi tenen relació, ja que han de permetre una integració plena de les persones amb discapacitat de totes les activitats humanes, permetent, per tant, l'ús i gaudi dels pobles i ciutats, i permetent el dret universal a la mobilitat i accessibilitat de les persones.

Pel que fa a la normativa comunitària i en relació a l'accessibilitat, **l'Acta Europea de l'Accessibilitat Universal** (European Accessibility Act (EAA)) aprovada per la Unió Europea el 13 de març de 2019, representa la primera directiva europea sobre accessibilitat universal i conté un marc comú i unes directrius per millorar la inclusió en la societat de les persones amb discapacitat. Es tracta d'un document de compliment obligat per tots els estats membres de la Unió Europea. L'objectiu principal és garantir la plena participació en la societat de les persones amb discapacitat, una mesura per atacar la discriminació i intolerància d'aquest col·lectiu. Una primera pedra per aconseguir societats més justes i igualitàries en el marc de la Unió Europea.

Tot i la importància d'aquesta directiva, cal considerar que no ha arribat a tots els àmbits perquè les persones amb discapacitat tinguin una accessibilitat 100% universal en la societat. Així, més enllà d'establir l'accessibilitat de productes i serves (com televisors, telèfons o pàgines web) la directiva no contempla el transport urbà ni els vehicles de transport com un element rellevant pel que fa a la plena integració d'aquestes persones a la societat.

Àmbit estatal

Legislativament, a l'Estat espanyol el marc legal en matèria d'accessibilitat es configura principalment per la **Llei 51/2003, del 2 de desembre, d'igualtat d'oportunitats, no-discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat**. (coneguda com a LIONDAU). Aquesta llei es basava en els principis de vida independent, normalització, accessibilitat universal, disseny per a tothom, diàleg civil i transversalitat de les polítiques en matèria de discapacitat. A partir d'aquesta llei es van establir les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació, sense perjudici de les competències constitucionalment i estatutàriament atribuïdes a les comunitats autònomes, i de les atribuïdes a les corporacions locals. La llei, d'una banda, establia l'accessibilitat d'àmbits d'actuació com els espais públics urbanitzats, l'edificació i les infraestructures, els transports, els béns i serveis envers el públic, les telecomunicacions, la societat de la informació i les relacions amb les administracions públiques. D'altra banda, mitjançant un ampli desplegament reglamentari, presentava mesures de desenvolupament, execució i control sobre l'accessibilitat i les formes de suport per a les persones amb discapacitat.

El desplegament de la llei va comportar l'aprovació de diferents reglaments:

- Reial Decret 505/2007, de 20 d'abril, pel que s'aproven les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats i edificacions.
- Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel que es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat.

Aquesta llei va ser derogada per l'actual regulació sobre accessibilitat, dictada pel **Reial Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre**, pel que s'aprova el text refós de la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social i en les normes desenvolupades per regular les condicions bàsiques d'accessibilitat en els diferents àmbits d'intervenció. Particularment: telecomunicacions i societat de la informació, espais públics urbanitzats, infraestructures i edificacions, transports, béns i serveis a disposició del públic i relacions amb les Administracions públiques.

El text refon i harmonitza el contingut de les lleis 13/1982, 51/2003 i 49/2007, d'acord amb el mandat de la disposició final segona de la Llei de l'Estat 26/2011, de l'1 d'agost, d'adaptació normativa a la Convenció internacional sobre els drets de les persones amb discapacitat, que estableix nous preceptes per a reforçar el compliment dels compromisos adquirits per mitjà de la ratificació de la Convenció.

A més d'aquestes normatives, cal esmentar l'existència de diferents instruments que han de permetre el desenvolupament d'aquestes lleis i la coordinació entre institucions, com són el **I Pla Nacional d'Accessibilitat 2004-2012 (en elaboració el II Pla 2018-2026)** i el **Pla d'Acció de l'Estratègia Espanyola sobre Discapacitat 2014-2020**. Cal destacar en aquest darrer cas, com els principis d'igualtat d'oportunitat i igualtat entre dones i homes són part essencial del Pla, afavorint la perspectiva de gènere i discapacitat.

Àmbit català

Les comunitats autònomes tenen competència exclusiva en matèria d'accessibilitat, i en la seva majoria han optat per l'elaboració de lleis que contenen principis generals, objectius i definicions, relegant al rang reglamentari les disposicions en forma de normes tècniques que determinin com ha de ser l'accessibilitat en els diferents espais.

A Catalunya l'any 1995 la Generalitat va aprovar el **Decret 135/1995, del 24 de març, per desplegar la Llei 20/1991, de 25 de novembre**, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, aprovant, per tant, el Codi d'accessibilitat. Aquesta normativa va establir les bases per a la supressió de barreres arquitectòniques i en la comunicació i per a la promoció d'ajudes tècniques per a millorar la qualitat de vida i l'autonomia de les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda.

L'any 2014, la Generalitat va renovar la legislació catalana, per adequar-se a la norma estatal, amb la **Llei 13/2014, de 30 d'octubre d'accessibilitat**, amb l'objectiu de simplificar i unificar criteris. Així, aquesta norma pretén construir un text integrador que permeti desplegar en una única norma la diversitat de disposicions d'accessibilitat, segons la legislació estatal i les directrius internacionals, i unificar, coordinar i establir els criteris d'aplicació, execució i control de la norma. Entre d'altres, la Llei 13/2014 preveu un pla sectorial específic sobre l'accessibilitat al transport a Catalunya (pendent de redacció), i estableix l'obligatorietat a tots els municipis de disposar d'un Pla d'Accessibilitat municipal.

En el marc d'aquesta nova Llei i com a eina de desplegament reglamentari, la Generalitat està en tramitació de l'aprovació del **Decret /2020 pel qual s'ha d'aprovar el Codi d'Accessibilitat de Catalunya**. Aquest decret ha de permetre el desplegament que determini els requisits, paràmetres i criteris per complir les condicions d'accessibilitat que preveu la Llei. En el Codi es determinen les condicions, els requisits i les solucions d'accessibilitat necessàries perquè els espais d'ús públic, els edificis, els mitjans de transport, els serveis, els productes i els processos de comunicació garanteixin l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no discriminació de les persones amb discapacitat o amb altres dificultats d'interacció amb l'entorn.

Atesa la complexitat de la norma i arran de diverses peticions al Consell per a la Promoció de l'Accessibilitat el Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, es va estimar oportú obrir un nou termini d'informació pública, per tal que les persones interessades en el procés d'elaboració del projecte de decret poguessin formular-hi les observacions i al·legacions que consideressin oportunes. Aquest període es va finalitzar al 19 de març de 2020 i, fins al moment, no hi ha cap novetat al respecte sobre la tramitació.

En un àmbit més genèric, l'any 2003 la Generalitat de Catalunya aprovà la **Llei 9/2003 de mobilitat de Catalunya**. Es tracta d'una norma que estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies

adreçada a la sostenibilitat i la seguretat. Alhora, també estableix i jerarquitzava els diferents instruments de planificació de la mobilitat que han de bastir el desenvolupament de la norma. Tot i ser una norma genèrica, el primer principi inspirador de la Llei 9/2003 estableix el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Així doncs, l'accessibilitat apareix com un dret de la ciutadania que aquesta llei i els diversos instruments de planificació derivats han de garantir. D'aquests instruments de planificació derivats destaquem:

- Les **Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)** que són l'instrument de més rang i constitueixen el marc orientador del conjunt d'instruments de planificació previstos a la Llei de la mobilitat, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control que cal aplicar en l'elaboració dels diferents plans previstos a la Llei. L'accessibilitat apareix com un dels propòsits bàsics en aquestes Directrius.
- El **Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (pdM)**, que desenvolupa territorialment les DNM i té per objecte planificar la mobilitat tenint present tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies. L'accessibilitat apareix com a objectiu específic dins de la mobilitat inclusiva i equitativa, i que assumeix l'objectiu de garantir l'accessibilitat física als sistemes de transport, en especial al transport públic. Alhora, també és objecte de diverses mesures a realitzar en el període temporal del Pla, des d'eines de planificació, com la millora de xarxes i serveis de transport. Entre aquestes destaca l'actuació de realitzar un pla sectorial específic sobre l'accessibilitat al transport a Catalunya, **l'Estratègia de l'Accessibilitat al Transport Públic de Catalunya**.
- En l'àmbit municipal i com a plans específics cal tenir en compte els **Plans d'Accessibilitat Municipals**, d'obligatorietat compliment arrel de la Llei 13/2014, de 30 d'octubre d'accessibilitat, i que han de convertir un municipi 100% accessible, a partir d'identificar totes les barreres, quantificar-les i establir propostes. Tot i la obligatorietat que estableix la llei, menys de la meitat dels municipis de la província de Barcelona disposen d'aquest pla, en concret 146.

3. Caracterització de les persones amb discapacitat

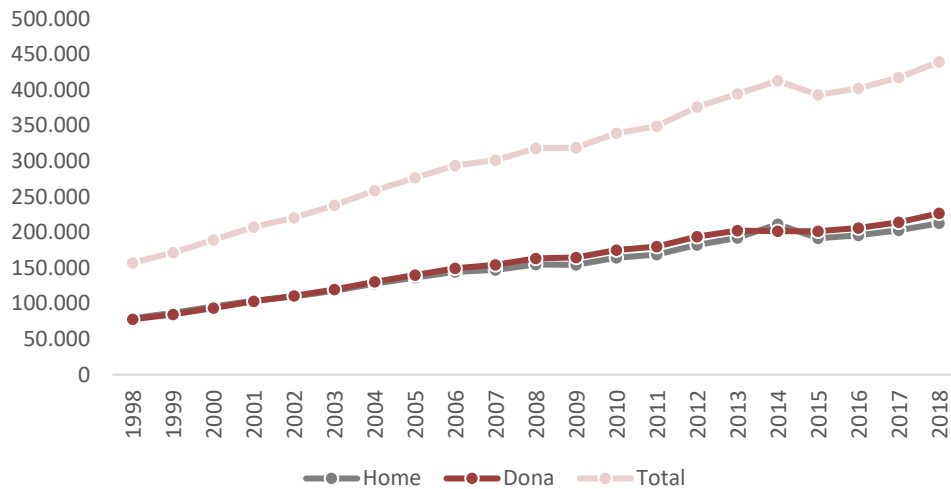
Prèviament a l'anàlisi dels patrons de mobilitat de la població amb discapacitat, cal analitzar els factors estructurals que determinen i intervenen en la mobilitat diferenciada d'aquest col·lectiu. En concret, és important conèixer el volum de població, l'estructura per edats i d'altres característiques sociodemogràfiques, així com la seva relació amb el mercat de treball. Tots aquests elements, juntament amb les característiques pròpies de l'àmbit de residència, determinen les seves característiques vitals i les pautes de mobilitat, definides i analitzades al següent apartat. Un element previ a considerar és que el col·lectiu de persones amb discapacitat és divers, per les mateixes característiques demogràfiques i per la diversitat de discapacitats i graus existents, per la qual cosa, les necessitats envers el sistema de mobilitat són varies i pot ser que totes aquí no quedin reflectides.

Per tal de fer una aproximació a les principals característiques de les persones amb discapacitat, s'han utilitzat diverses fonts d'informació oficials, principalment registres i enquestes. Cal tenir present que la disponibilitat de dades específiques en el col·lectiu de persones amb discapacitat no és molt abundant, més enllà de les principals sociodemogràfiques. Les dades utilitzades específiques d'aquest col·lectiu són les que facilita el Departament de Treball, Afers Socials i Famílies de la Generalitat de Catalunya, dades de registre de persones amb discapacitat reconeguda legalment, disponibles a Idescat.

Característiques sociodemogràfiques

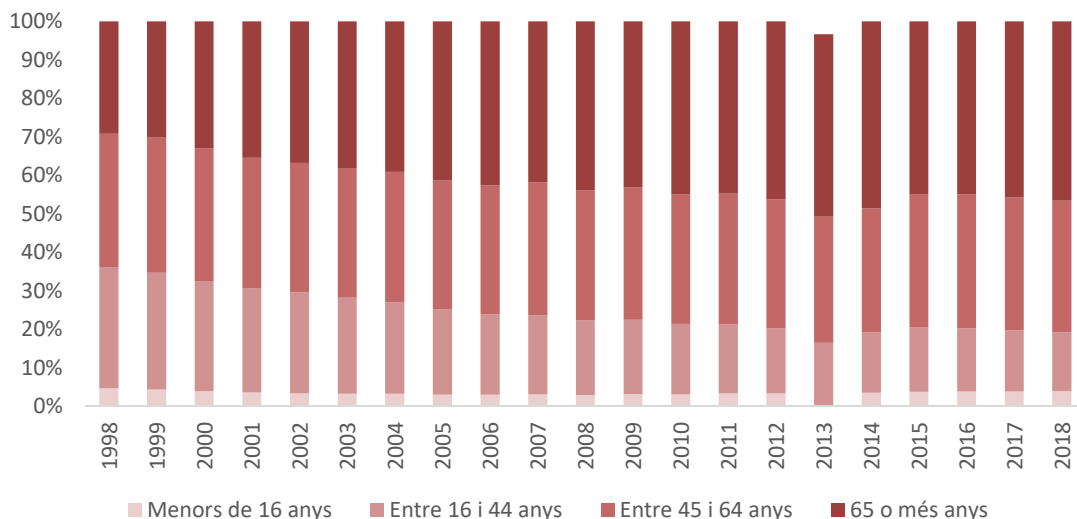
Segons el registre de persones amb discapacitat, el 2018 a Catalunya hi havia 582.027 persones reconegudes legalment amb discapacitat, representant el 7,7% de la població catalana. En el territori de la província de Barcelona, el nombre total de persones reconegudes legalment amb discapacitat el 2018 és de 439.199, el 7,9% del total. Les dones representen el 51,6% d'aquest col·lectiu, de forma que no s'observen diferències destacades segons el sexe. Aquesta població ha anat augmentant, representant avui gairebé el doble de població que fa 20 anys. Segons l'Organització Mundial de la Salut (OMS) aquest augment s'explica per l'envelliment de la

població i, també, per l'increment global de problemes crònics de salut associats a la discapacitat com la diabetis, malalties cardiovasculars i trastorns mentals.



Gràfic 1. Evolució persones reconegudes legalment com a discapacitades segons sexe. Província de Barcelona. Font: Idescat segons dades del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

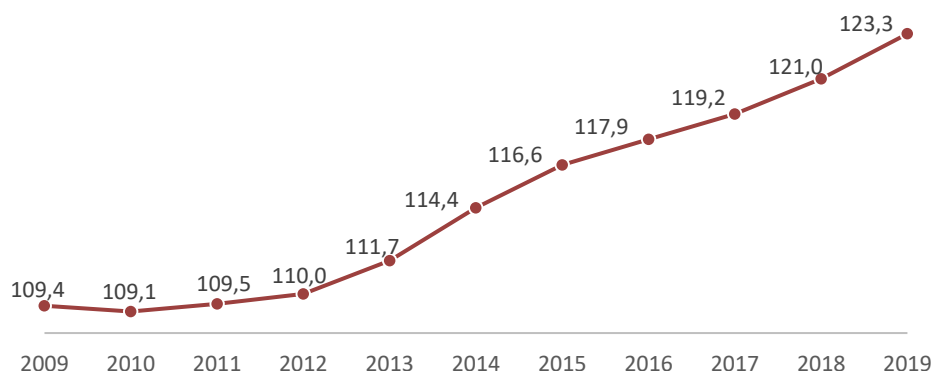
Gairebé el 47% de les persones reconegudes amb discapacitat residents a la província de Barcelona tenen 65 o més anys. Aquesta proporció ha anat a l'alça i es va fer més evident a partir de l'any 2000.



Gràfic 2. Evolució persones reconegudes legalment com a discapacitades segons grups d'edat. Província de Barcelona. Font: Idescat segons dades del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

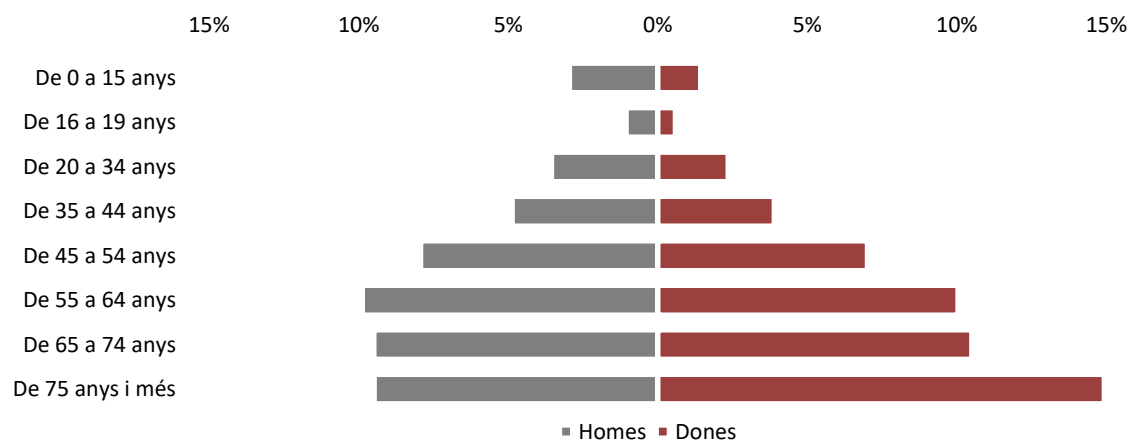
Tal i com s'ha apuntat, el fet de que l'estructura de població de Catalunya sigui força envellida, i que a més a més, aquest sigui un col·lectiu amb més risc de patir malalties i, per tant, sotmeses

a un major risc de discapacitat, explica aquesta major proporció entre aquests grups d'edat. De fet en els darrers 10 anys, l'índex d'envelliment de la població de la província de Barcelona ha passat de 109 persones de 65 i més anys per cada 100 habitants menors de 15 anys, a un índex de més de 123.



Gràfic 3. Evolució de l'Índex d'Envelliment de la població. Província de Barcelona. Font: Idescat, Indicadors demogràfics

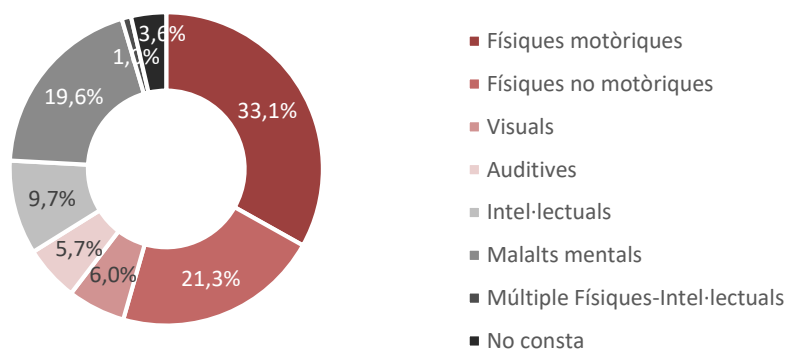
La piràmide d'edats de la població amb discapacitat mostra aquesta estructura de població amb una major proporció de persones grans. Al mateix temps, constata com en el darrer grup poblacional (de 75 i més anys) la diferència entre homes i dones s'amplia.



Gràfic 4. Distribució de la població amb discapacitat per sexe i edat. Catalunya; 2018. Font: Idescat a partir de dades del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

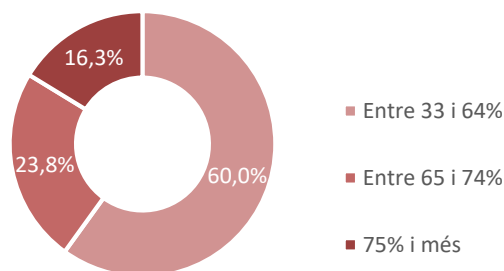
En relació al tipus de discapacitat reconeguda legalment, el registre de l'any 2018 mostra com més de la meitat d'aquestes persones tenen discapacitats físiques, un 33,1% motòriques, i un 21,3% no motòriques. El primer tipus són aquelles persones que tenen afectada la capacitat de

moviment per diverses causes (malformacions, accidents, lesions cerebrals...) i les no motòriques són discapacitats físiques d'aquelles persones que per causes orgàniques no poden desenvolupar una vida plena (cansament, malalties coronàries, renals, pulmonars...). En ambdós casos, es tracta de disfuncions que afecten plenament en la manera de desplaçar-se. Cal tenir en compte que hi ha una diversitat destacada de tipologies de discapacitats entre aquest col·lectiu.



Gràfic 5. Persones reconegudes legalment com a discapacitades segons tipus de discapacitat. Província de Barcelona; 2018. Font: Idescat a partir de dades del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

El grau de discapacitat mesura el nivell de dificultat que una persona té per a la seva integració social. Es mesura en percentatges dels quals el mínim és del 33%, establert per accedir a gairebé tota mena de prestacions i ajuts. A la província de Barcelona, el 60% de les persones amb discapacitat reconeguda legalment té un grau entre un 33% i un 64%. En aquest grup s'inclouen persones amb discapacitat amb un nivell d'autonomia personal prou important per inserir-se socialment i laboralment, si més no, en un sistema de treball protegit. En relació a les persones amb un grau de discapacitat més elevat, igual o superior al 75%, aquestes representen el 16,3%, i són aquelles molt afectades i que són susceptibles de requerir instruments altament especialitzats per a la seva integració social. A la vegada, es tracta de persones amb una baixa autonomia per desenvolupar les activitats quotidianes i, per tant, amb la necessitat de cures i amb dependència. És probable que una part important resideixi en centres o llars especialitzades.



Gràfic 6. Persones reconegudes legalment com a discapacitades segons grau de discapacitat. Província de Barcelona; 2018. Font: Idescat a partir de dades del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

Accés al treball i a l'educació

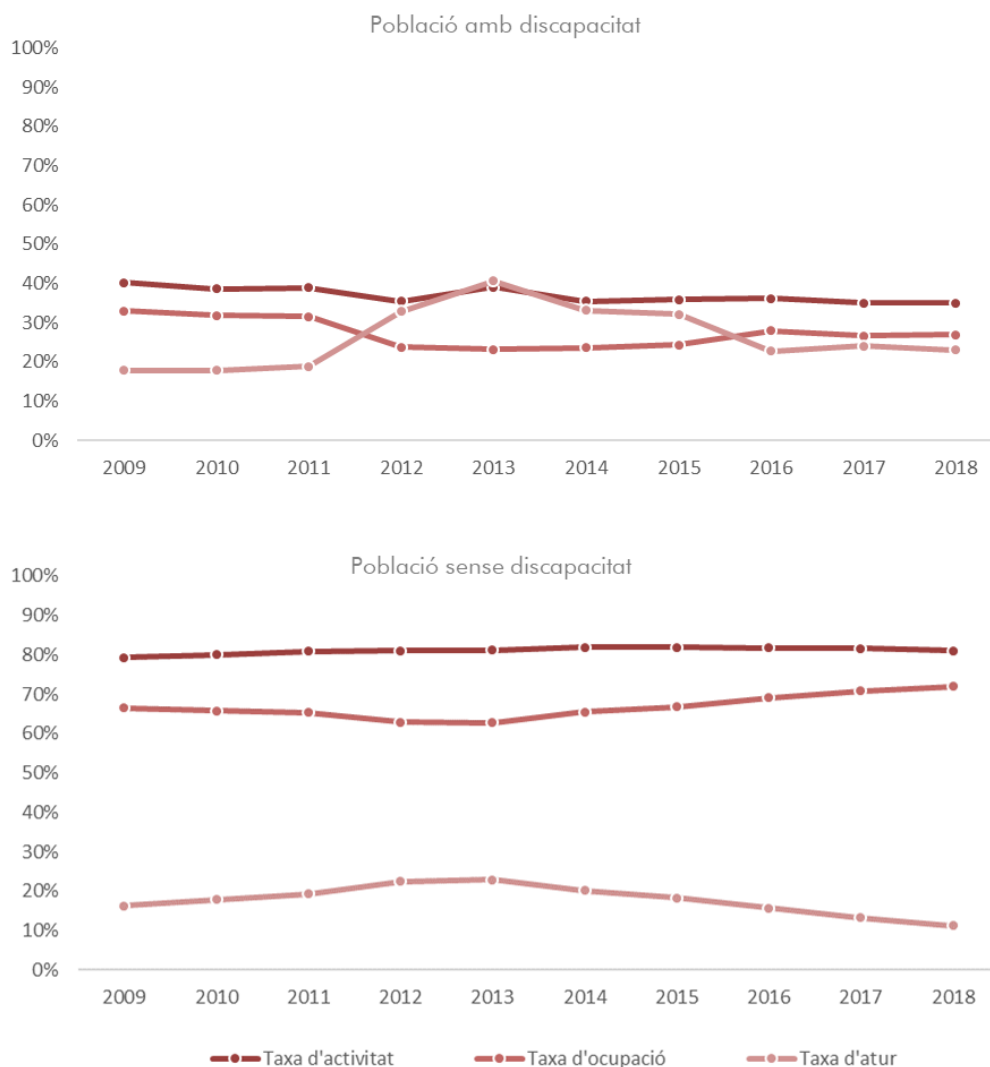
L'anàlisi de la relació de les persones amb discapacitat amb el mercat de treball i amb l'educació té per objectiu conèixer la integració d'aquesta població a la societat i la igualtat d'oportunitats o possibles discriminacions que pateixen. Es tracta d'elements que intervenen clarament en la seva quotidianitat i, per tant, en la seva mobilitat diària.

Pel que fa a les taxes d'activitat i d'ocupació les dades mostren com les persones amb discapacitat residents a Catalunya tenen nivells d'activitat i d'ocupació molt menors que la població sense discapacitat. A més a més, la taxa d'atur és més elevada evidenciant, doncs, una menor presència de població amb discapacitat al mercat laboral. Es tracta d'un fet que repeteix en països del nostre entorn i que posa de manifest la desigualtat en l'accés a un treball remunerat per part d'aquesta població. La dificultat en la inserció laboral, sobretot de persones amb percentatges de discapacitat elevada és un tema pendent com a societat,. Així doncs, per aconseguir una major participació laboral d'aquestes persones, cal una major responsabilitat institucional, personal i social.

La diferència entre les taxes d'activitat i d'ocupació segons discapacitat de la població ha anat augmentat en els darrers 10 anys, reduint-se els percentatges en el cas de les persones amb discapacitat, mentre que entre la resta de la població aquestes taxes han anat augmentant (vegeu figura).

En relació amb la taxa d'atur, s'observa com des del 2012 s'incrementa la diferència entre la població amb discapacitat i sense, sent especialment destacada l'any 2013, de gairebé 8 punts percentuals més elevada en el primer cas. Cal tenir en compte que tot i que la taxa s'ha reduït

per tota la població des del pic del 2013, entre les persones amb discapacitat aquesta reducció és més lenta i es troba amb valors del 23%, valors superiors a les dades que hi havia l'any 2009.



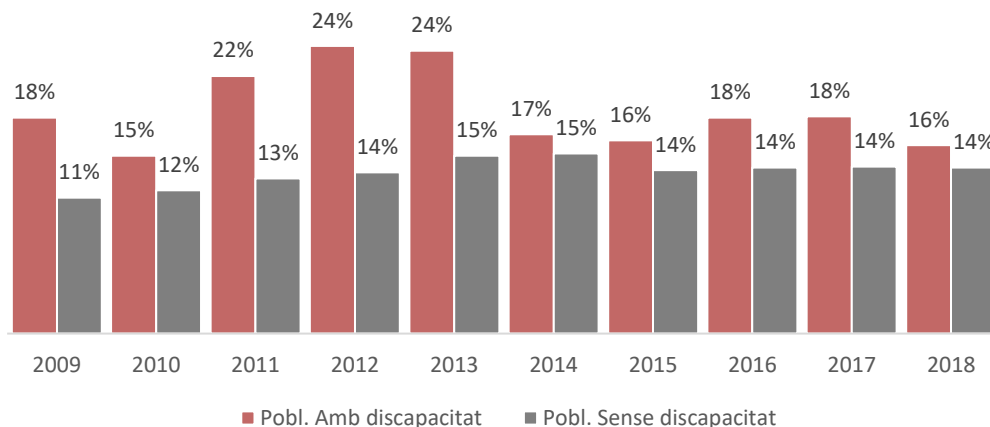
Gràfic 7. Evolució de les taxes d'activitat, d'ocupació i d'atur de la població amb discapacitat i sense Catalunya. Font: Idescat, a partir de l'Ocupació de les persones amb discapacitat de l'INE.

Observant la taxa d'activitat segons el sexe, es veu com les desigualtats de gènere s'accentuen entre la població amb discapacitat: la taxa d'activitat entre les dones amb discapacitat és inferior a la dels homes amb discapacitat, arribant a ésser alguns anys de 10pp. Així, les dones amb discapacitat, a més de patir els obstacles d'accés al treball propis de la discapacitat, pateixen també els derivats per raó de sexe.

	Home		Dona	
	Amb discapacitat	Sense discapacitat	Amb discapacitat	Sense discapacitat
2009	44,8%	86,4%	35,0%	71,9%
2010	42,7%	86,7%	34,2%	73,1%
2011	44,5%	86,6%	32,9%	75,1%
2012	37,3%	86,4%	33,4%	75,5%
2013	41,6%	86,4%	36,3%	76,0%
2014	35,8%	86,8%	34,9%	77,0%
2015	39,2%	86,7%	31,9%	76,9%
2016	40,9%	86,0%	30,6%	77,5%
2017	35,7%	86,2%	34,3%	77,1%
2018	37,0%	85,8%	32,7%	76,3%

Taula 1. Evolució de la taxa d'activitat de la població amb discapacitat i sense. Per sexe. Catalunya. Font: Idescat, a partir de l'Ocupació de les persones amb discapacitat de l'INE.

Les desigualtats al mercat laboral de la població amb discapacitat respecte la població sense discapacitat també es fa evident en l'anàlisi del tipus de jornades laborals. La població amb discapacitat presenta una major proporció de jornades de treball a temps parcial, element que determina una inserció laboral més precària i amb una menor remuneració. Cal destacar que la diferència amb la resta de la població ha anat reduint-se, especialment des de 2014.

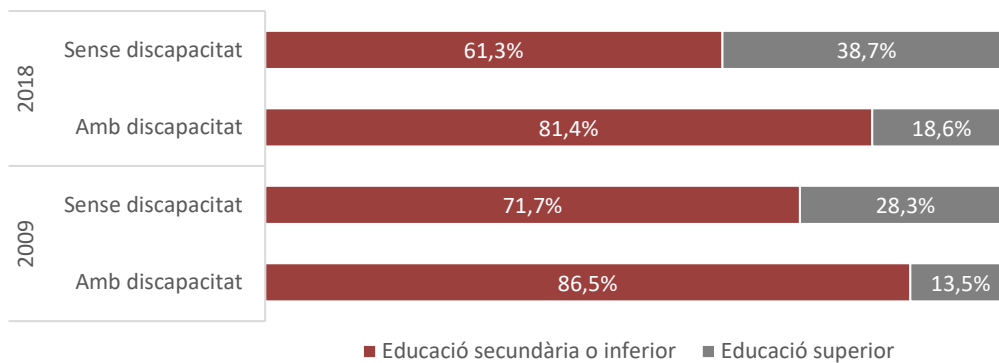


Gràfic 8. Evolució de la població amb jornada laboral parcial segons discapacitat i sense. Catalunya. Font: Idescat, a partir de l'Ocupació de les persones amb discapacitat de l'INE.

A més d'analitzar la relació de la població amb alguna discapacitat amb el mercat de treball, també és interessant veure com aquesta població acostuma a tenir una menor proporció de persones amb educació superior. Les barreres amb les quals es troben les persones amb un determinat tipus de discapacitat, no només intel·lectual, sinó també derivades de la falta d'accessibilitat als centres, els transports, els materials, etc. fan que l'accés a la formació i la continuïtat del procés formatiu siguin més difícils per aquest col·lectiu.

L'Oficina Internacional del Treball (OIT, 2002) defineix la integració com “la inclusió de les persones amb discapacitat a l'educació, la formació o altres serveis disponibles per a la població en general”. Així doncs, la formació és un element clau per la inserció social efectiva de les persones amb discapacitat, així com un element bàsic per una vida laboral digna. Per això esdevé un àmbit primordial d'actuació per aquest col·lectiu.

Cal tenir en compte, que tot i la distància actual amb la població sense discapacitat, la proporció de persones amb discapacitat que han assolit l'educació superior ha augmentat des del 2009, passant del 13,5% el 2009, passant del 13,5% el 2018.



Gràfic 9. Població amb discapacitat i sense. Per nivell de formació assolit (%). Catalunya; 2018. Font: Idescat, a partir de l'Ocupació de les persones amb discapacitat de l'INE.

La desigualtat en l'accés a l'educació i al treball són elements rellevants de cara a la integració social d'aquest col·lectiu, ja que intervé clarament en la seva renda i, per tant, en la generació de determinades situacions de vulnerabilitat social i econòmica. Així, per exemple, la taxa o risc de pobresa està estretament relacionada amb el nivell d'estudis acabats. Segons dades de l'Enquesta de Condicions de Vida de l'any 2018 el risc de pobresa o exclusió social de la població amb estudis superiors assolits és de l'11,6%, mentre que aquesta taxa augmenta fins al 32,8% entre la població amb estudis primaris acabats. En aquest context, la població amb discapacitat presenta unes desigualtats en les activitats que desenvolupen que es poden traduir en uns ingressos més baixos i en una major precarietat laboral, ja sigui amb majors jornades a temps parcial, o taxes d'atur superiors, elements que evidencien una menor inclusió en la societat.

4. Anàlisi de la mobilitat quotidiana de la població amb discapacitat

Les enquestes de mobilitat són un instrument estadístic que permet obtenir informació sobre com i perquè es mou la població. Amb aquestes eines es poden analitzar patrons de mobilitat segons característiques de la població i àmbit territorial. L'anàlisi i explotació d'aquestes bases de dades permet tenir coneixement de la resposta de la població davant de canvis conjunturals, així com obtenir informació en canvis en l'ús dels mitjans de transport segons perfils de població i canvis en els fluxos territorials. L'Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) o l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) - aquesta darrera estadística oficial promoguda per l'ATM i que es realitza anualment des del 2003-, són una de les eines disponibles per conèixer les pautes de mobilitat de la població resident a la metròpoli o regió de Barcelona.

Des del 2017, el qüestionari de l'EMEF inclou un conjunt de preguntes per tal de copsar les pautes de mobilitat de les persones amb discapacitat reconeguda legalment. En conseqüència, l'EMEF esdevé una de les poques fonts d'informació disponibles per a conèixer les característiques específiques dels patrons de mobilitat d'aquest col·lectiu, així com la seva opinió respecte del sistema de mobilitat, actuacions o polítiques derivades.

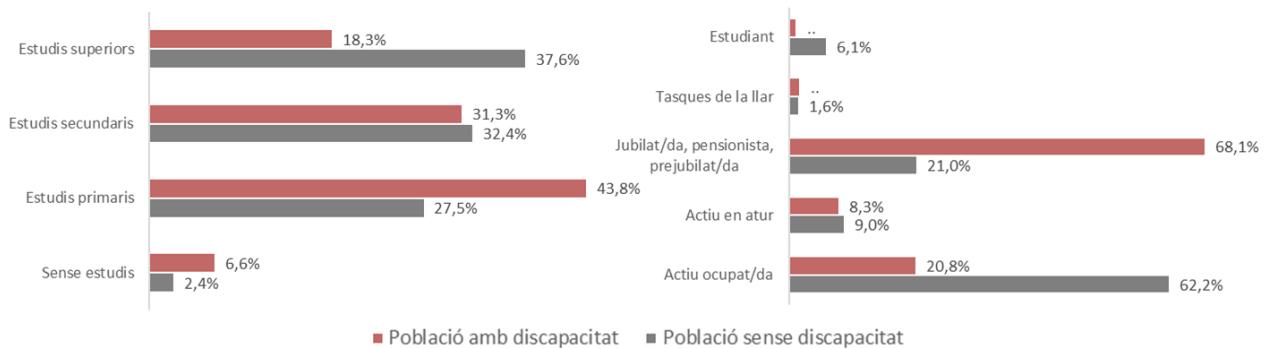
Tot seguit es fa una anàlisi de la mobilitat de la població major de 16 anys amb discapacitat, a partir de les dades de l'EMEF (principalment de l'edició 2018) per l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat (STI) de l'àrea de Barcelona. En primer lloc es fa una comparativa entre les pautes de la població amb discapacitat i la població sense discapacitat. En segon lloc, s'analitzen patrons diferenciats de mobilitat de la població amb discapacitat, és a dir, atenent al seu sexe, l'edat, el grau de discapacitat o el lloc i les característiques urbanes de l'àmbit de residència.

Pautes de mobilitat

1. Dades bàsiques

Segons dades de l'EMEF 2018, més de 450.000 persones tenen alguna discapacitat reconeguda legalment en l'àmbit de l'STI de Barcelona. Aquestes, representen el 9,4% de la població de 16 i més anys residents en aquest àmbit. Cal dir que aquestes dades s'aproximen amb les registrades a la província de Barcelona (analitzades al capítol anterior), amb 439.199 persones reconegudes legalment amb discapacitat. Tot i que l'àmbit no és exactament el mateix, es dona un ordre de magnitud molt similar.

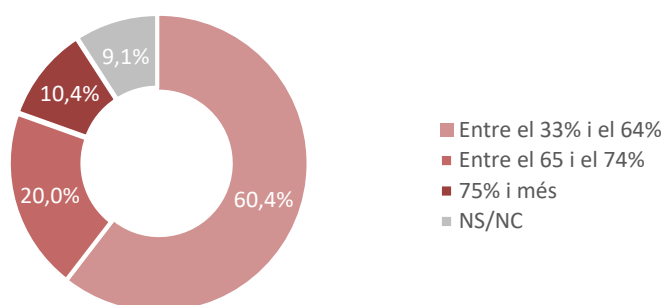
Com s'ha vist amb les dades de registre de la població amb discapacitat, aquest és un col·lectiu entre el qual la població de 65 anys i més hi té un pes important. A partir de l'EMEF 2018, doncs, s'observa clarament aquesta major proporció de persones majors de 64 anys, que representen més del doble amb relació a la població sense discapacitat (el 43,4% enfront del 20,3%); element que també queda reflectit amb el fet que gairebé el 70% són persones jubilades, pensionistes o prejubilades. Per contra, entre el col·lectiu més jove de 16 a 29 anys la població amb discapacitat representa tan sols el 3,5% d'aquest grup d'edat, igual que s'observa una molt baixa proporció de persones estudiants.



.. Dades sense significació estadística

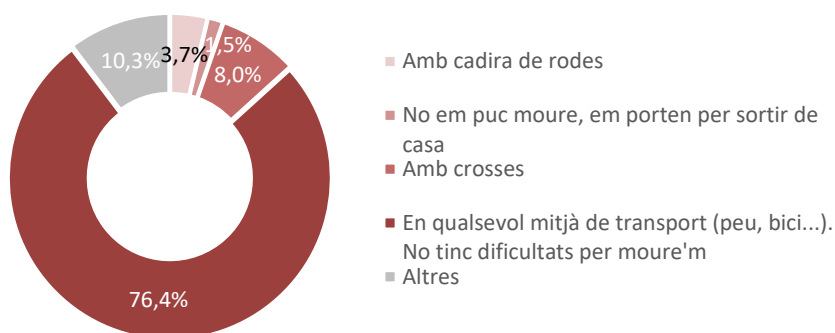
Gràfic 10. Població segons discapacitat, per grups d'edat i situació professional. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

El 60,4% d'aquesta població amb discapacitat reconeguda afirma que té un grau de discapacitat situat entre el 33% i el 64%.



Gràfic 11. Grau de discapacitat de la població reconeguda legalment. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

A aquesta població també se li ha preguntat per la manera de moure's habitual. La majoria respon que no té dificultats per a desplaçar-se i que, per tant, es pot desplaçar en qualsevol mitjà de transport (76,4%). La població que declara que no es pot moure o que requereix el suport d'una altra persona per a poder sortir de casa és del 8% del total de persones amb discapacitat.

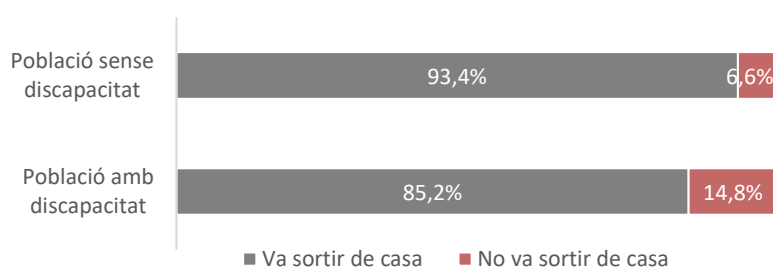


Gràfic 12. Manera de moure's habitual de la població discapacitada reconeguda legalment. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

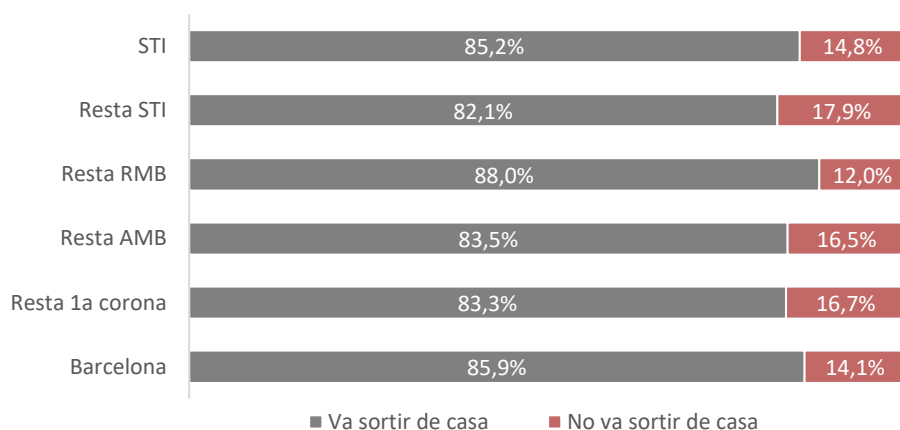
La població amb discapacitat que no va sortir de casa el darrer dia laborable (l'anomenada població immòbil) representa més del doble que la resta de la població (el 14,8% enfront el 6,6%) Això evidencia que, a més de ser persones amb una menor mobilitat, la dificultat per sortir de casa és major. Les necessitats d'accessibilitat en les seves cadenes de desplaçaments fan que de

vegades no sigui possible aquest accés, reduint, per tant, les possibilitats de desenvolupar un dret bàsic com el d'accedir a realitzar determinades activitats.

Segons corones de residència, s'observa com les persones amb discapacitat residents a l'àmbit de la resta del STI són les que presenten un major grau d'immobilitat, arribant gairebé al 18%. Les persones amb discapacitat no mòbils residents a la resta de la RMB i de Barcelona són menors. Aquesta situació cal associar-la amb la menor presència de recorreguts i mitjans 100% accessibles que hi ha fora de l'àmbit central de la metròpoli barcelonina.



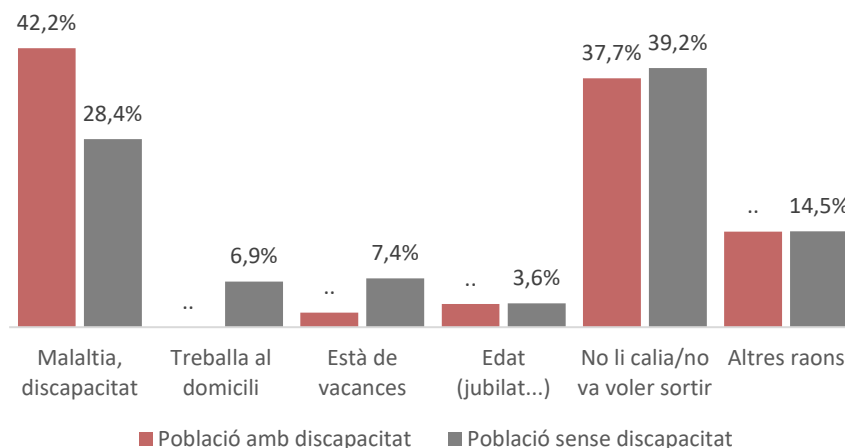
Gràfic 13. Població amb mobilitat i sense en el darrer dia feiner. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018



Gràfic 14. Població amb mobilitat i sense en el darrer dia feiner entre la població amb discapacitat segons corona de residència. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Els motius pels quals els ciutadans no surten de casa varien segons les persones amb discapacitat i les persones sense discapacitat. En el primer cas, la majoria de persones amb discapacitat declaren no sortir de casa per raó d'una malaltia o discapacitat, mentre que entre les persones

sense discapacitat el motiu més mencionat té a veure principalment amb la no necessitat o voluntat de no fer cap activitat ni sortida fora de la llar.



.. Dades sense significació estadística

Gràfic 15. Població amb mobilitat i sense i raons per no sortir de casa en el darrer dia feiner. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Aquesta immobilitat està directament relacionada amb la mitjana de desplaçaments diaris. En aquest cas, també s'observen diferències entre la població amb discapacitat i sense. En concret, la població que pateix alguna discapacitat té una mitjana diària de desplaçaments inferior, tant si es considera només la població mòbil (aquella que el darrer dia laborable va sortir de casa), com si es considera tota la població.

Dins de les persones amb discapacitat, com més gran és el grau de discapacitat menor és la mitjana de desplaçaments per persona i dia, especialment si es considera el conjunt de la població.

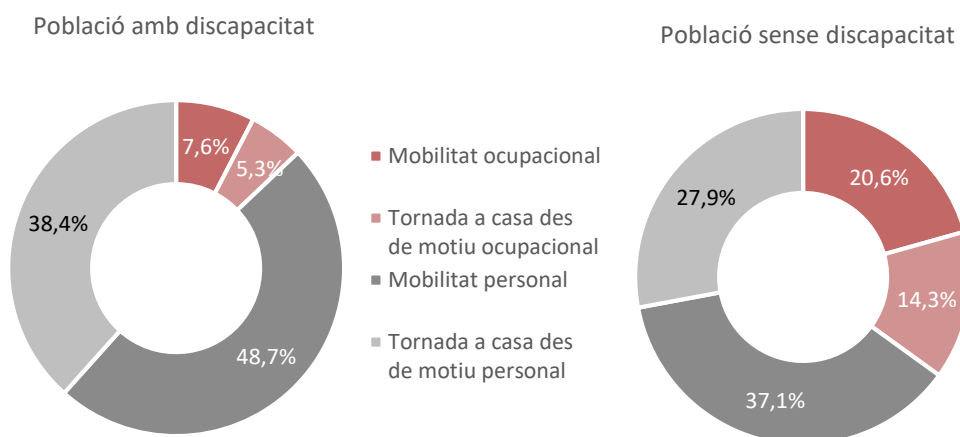
Àmbit de residència	Població amb discapacitat		Població sense discapacitat	
	Població mòbil	Tota la població	Població mòbil	Tota la població
STI	3,9	3,3	4,3	4,0

Grau de discapacitat	Població amb discapacitat	
	Població mòbil	Tota la població
Entre el 33% i el 64%	4,2	3,7
Entre el 65 i el 74%	3,5	3,0
75% i més	3,7	2,8

Taula 2. Mitjana de desplaçaments per persona i dia. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

2. Els motius dels desplaçaments

Els motius dels desplaçaments de la població reflecteixen molt clarament les activitats que realitzen i l'ús que fan del seu temps, molt relacionades amb les seves característiques vitals (l'edat, la situació laboral) i, fins i tot, la seva salut. Així, segons els motius dels desplaçaments destaca la baixa proporció de desplaçaments per motius ocupacionals (treball, gestions de treball i estudis) entre la població amb discapacitat, representant tan sols el 12,9% de la mobilitat total d'aquesta població (considerant les tornades a casa des d'aquest motiu). Per contra, entre la resta de la població aquesta mobilitat representa el 35% de la mobilitat total en un dia feiner. Aquest fet a més de reflectir, com ja s'ha vist en les dades del capítol anterior, la poca presència d'aquesta part de la població tant en l'àmbit laboral com educatiu, també evidencia la seva estructura per edats, molt més envellida, i per tant, amb una menor presència en aquestes activitats desenvolupades en edats joves i adultes.



Gràfic 16. Motius agregats dels desplaçaments. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Les diferències entre sexes són menys destacades entre la població amb discapacitat que entre la resta de persones sense discapacitat. Tot i això, les dones amb discapacitat encara tenen una mobilitat ocupacional menor que els homes amb discapacitat, mentre que els desplaçaments majoritaris són per motius personals, especialment per fer compres quotidianes i acompanyar a persones; seguint les rutines diàries principals de les dones sense discapacitat.

En relació amb els estudis, cal tenir en compte que les dades de l'EMEF fan referència a persones de 16 i més anys, per tant, persones que com a mínim estan cursant un nivell equivalent al darrer curs de l'Educació Secundària Obligatòria (ESO), fet que mostra encara amb més evidència les poques persones que fan estudis secundaris, superiors o especialitzats i tenen alguna discapacitat.

Motiu principal del desplaçament	Població amb discapacitat					
	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	68.890	8,9%	32.136	4,4%	101.026	6,7%
Estudis	..	..	..	..	14.060	0,9%
Mobilitat ocupacional	75.701	9,8%	39.385	5,3%	115.086	7,6%
Compres quotidianes	77.045	9,9%	98.301	13,3%	175.346	11,6%
Compres no quotidianes	14.898	1,9%	18.039	2,4%	32.937	2,2%
Metge/hospital	36.111	4,7%	47.419	6,4%	83.530	5,5%
Visita amic/familiar	30.167	3,9%	34.090	4,6%	64.257	4,2%
Acompanyar/cura persones	56.213	7,2%	63.892	8,7%	120.106	7,9%
Gestions personals	36.645	4,7%	29.893	4,1%	66.537	4,4%
Oci/diversió/espectacles/cinemes/ Restaurants/esports	52.648	6,8%	51.688	7,0%	104.336	6,9%
Sense destinació fixe, passejar	50.536	6,5%	29.266	4,0%	79.802	5,3%
Mobilitat personal	354.263	45,6%	372.587	50,6%	726.850	48,0%
Tornada a casa	341.318	44,0%	319.635	43,4%	660.953	43,7%
D'altres	..	..	..	..	10.131	0,7%
Total	776.272	100%	736.748	100%	1.513.020	100%

Motiu principal del desplaçament	Població sense discapacitat					
	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	1.713.707	20,3%	1.351.781	15,1%	3.065.488	17,6%
Estudis	250.594	3,0%	276.525	3,1%	527.119	3,0%
Mobilitat ocupacional	1.964.301	23,2%	1.628.306	18,2%	3.592.607	20,6%
Compres quotidianes	547.075	6,5%	850.197	9,5%	1.397.272	8,0%
Compres no quotidianes	100.694	1,2%	164.208	1,8%	264.902	1,5%
Metge/hospital	127.245	1,5%	204.331	2,3%	331.576	1,9%
Visita amic/familiar	230.370	2,7%	284.256	3,2%	514.626	3,0%
Acompanyar/cura persones	667.687	7,9%	1.031.941	11,5%	1.699.628	9,8%
Gestions personals	199.369	2,4%	203.218	2,3%	402.587	2,3%
Oci/diversió/espectacles/cinemes/ Restaurants/esports	618.947	7,3%	558.957	6,2%	1.177.904	6,8%
Sense destinació fixe, passejar	314.582	3,7%	228.079	2,5%	542.661	3,1%
Mobilitat personal	2.805.969	33,2%	3.525.187	39,4%	6.331.155	36,4%
Tornada a casa	3.601.928	42,6%	3.750.261	41,9%	7.352.189	42,3%
D'altres	76.425	0,9%	47.682	0,5%	124.107	0,7%
Total	8.448.623	100%	8.951.436	100%	17.400.059	100%

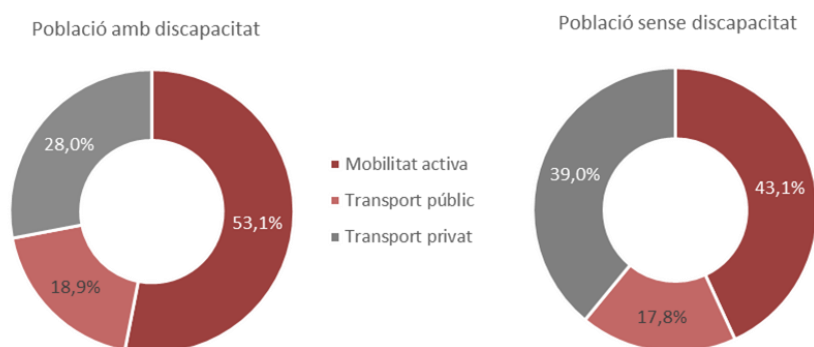
.. Dades sense significació estadística

Taula 3. Motius desagregats dels desplaçaments, segons població amb o sense discapacitat. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

3. Els modes de transport

L'ús dels mitjans de transport reflecteix clarament l'ús que fem del territori, de l'entorn urbà. Així, totes aquelles activitats de proximitat, com comprar o anar a l'escola s'associen principalment als modes actius, mentre que els desplaçaments per feina, es relacionen principalment als modes motoritzats, ja que els viatges solen tenir una distància major. Així doncs, i relacionat amb la mobilitat per motius personals que com s'ha vist, és majoritària entre la població amb discapacitat, la majoria dels seus desplaçaments en dia feiner es resolen amb

modes actius i, particularment, a peu, seguit dels desplaçaments en transport públic. Les diferències amb la població sense discapacitat són importants en l'ús dels modes actius, molt superiors en la població amb discapacitat, i en l'ús del transport privat, major entre les persones sense discapacitat.



Gràfic 17. Modes de transport dels desplaçaments. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Cal tenir en compte que la dependència de la població amb discapacitat als modes actius està condicionada per la seva menor autonomia que els limita en l'accés al transport motoritzat, tant al transport públic com al transport privat.

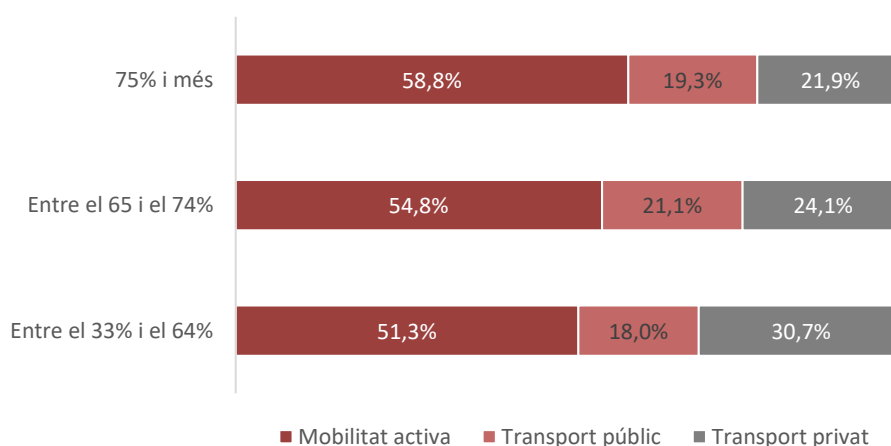
En relació al vehicle privat, el límit es troba principalment en dos factors: (1) la tinença de permís de conduir i (2) en l'adaptació dels vehicles a la població amb discapacitat física, sensorial o intel·lectual, fet que té un cost econòmic important no a l'abast de tota la població. Les dades de l'enquesta d'Amputats Sant Jordi i l'AMTU del 2017 indiquen que el 56,2% de les persones amb discapacitat tenen carnet de conduir. Aquestes dades arriben al 63,2% en el conjunt de la població de Catalunya segons el cens de conductors (DGT, 2017). Les diferències entre sexe es donen tant entre les persones amb discapacitat i les que no en tenen, tot i que en el primer cas són més accentuades.

	Població amb discapacitat		
	Home	Dona	Total
Té carnet de conduir	71,0%	42,0%	56,2%
No té carnet de conduir	29,0%	58,0%	43,8%
Disposa de cotxe	71,6%	49,2%	60,2%
No disposa de cotxe	28,4%	50,8%	39,8%
Condueix habitualment	56,7%	27,2%	41,7%
No condueix habitualment	43,3%	72,8%	58,3%

Taula 4. Tinença i ús del cotxe de les persones amb discapacitat. Catalunya, 2017. Font: Mobilitat i transport públic entre persones amb alguna discapacitat física, Amputats Sant Jordi i AMTU.

En relació al transport públic, aquest no sempre s’adapta a la diversitat humana pròpia de la població amb discapacitat. Tot i això cal remarcar l’esforç que les administracions i operadors estan fent al respecte, ja que actualment existeixen xarxes com FGC, el tramvia o la xarxa d’autobús gestionada per l’AMB que han aconseguit una accessibilitat a estacions i vehicles del 100%. Hi ha altres xarxes que encara no han assolit aquesta accessibilitat total, com en el cas del metro de Barcelona (té un 92% de les estacions accessibles, segons dades del 2019, mancant-li aquelles amb major dificultat d’execució), o Rodalies de Barcelona, amb un 90% de les estacions ferroviàries en l’àmbit de l’AMB adaptades. Tot i aquest esforç, cal tenir en compte, i com ja s’ha apuntat, que l’accessibilitat universal del transport públic va més enllà de l’adaptació de parades, autobusos, estacions i trens i cal aconseguir una accessibilitat universal en tota la cadena del viatge.

En funció del grau de discapacitat, l’ús dels modes de transport varia lleugerament. A grans trets, els modes actius augmenten en detriment de l’ús del transport privat a mesura que el grau de discapacitat és més elevat. En conseqüència, gairebé el 60% dels desplaçaments de la població amb un grau de discapacitat major (75% i més) es desplaça en modes actius. L’ús del transport públic es manté al voltant del 20% en tots els casos de forma que varia poc segons el grau de discapacitat. Cal tenir en compte que entre les persones amb discapacitat l’ús dels mitjans de transport, especialment motoritzats, està fortament condicionat per la seva accessibilitat en tota la cadena del desplaçament. Així, si l’accessibilitat no està garantida en tot el recorregut, no podran fer el desplaçament amb el mitjà de transport previst.



Gràfic 18. Modes de transport dels desplaçaments segons grau de discapacitat reconeguda legalment. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

L'ús dels mitjans de transport és diferent segons el sexe: entre les persones sense discapacitat, les dones són més usuàries dels mitjans de transport més sostenibles (modes actius i mitjans de transport públic) i, per contra, els homes són més usuaris dels mitjans de transport privat. Entre les persones amb discapacitat aquesta tendència general es manté, tot i això l'ús dels modes actius s'equilibra: representa gairebé el 52% dels desplaçaments totals dels homes amb discapacitat, i gairebé el 55% entre les dones.

L'ús dels mitjans de transport públic és superior entre els homes amb discapacitat que entre els homes sense discapacitat, especialment pel que fa a l'autobús, que arriba gairebé al 9% (entre els homes sense discapacitat és del 4%). Entre les dones, l'ús d'aquests mitjans és similar, tot i que augmenta l'ús de l'autobús en el cas de les dones amb discapacitat.

El cotxe com a conductor és igual que entre la població sense discapacitat, el segon mitjà de transport més utilitzat entre homes i dones amb discapacitat, tot i que la intensitat és menor. Un fet que destaca és que l'ús del cotxe acompanyant és superior, tant entre homes com dones amb discapacitat respecte els homes i dones sense discapacitat.

Mitjans de transport dels desplaçaments	Població amb discapacitat					
	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	385.354	49,6%	393.444	53,4%	778.798	51,5%
Bicicleta	9.057	1,2%	..	..	9.057	0,6%
Altres mitjans actius	..	..	8.162	1,1%	14.947	1,0%
Mobilitat activa	401.197	51,7%	401.606	54,5%	802.802	53,1%
Autobús	67.717	8,7%	80.497	10,9%	148.214	9,8%
Metro	42.236	5,4%	38.985	5,3%	81.220	5,4%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	17.176	2,2%	25.563	3,5%	42.738	2,8%
Resta transport públic	..	..	..	..	14.220	0,9%
Transport públic	131.450	16,9%	154.943	21,0%	286.393	18,9%
Cotxe conductor	196.536	25,3%	106.467	14,5%	303.003	20,0%
Cotxe acompanyant	24.763	3,2%	65.927	8,9%	90.690	6,0%
Moto	12.959	1,7%	..	..	18.613	1,2%
Furgoneta i resta privat	9.368	1,2%	..	..	11.519	0,8%
Transport privat	243.625	31,4%	180.199	24,5%	423.825	28,0%
Total	776.272	100,0%	736.748	100,0%	1.513.020	100,0%

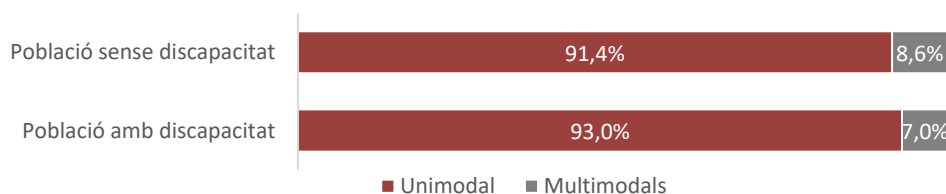
Mitjans de transport dels desplaçaments	Població sense discapacitat					
	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	3.127.227	37,0%	4.069.564	45,5%	7.196.792	41,4%
Bicicleta	191.774	2,3%	60.691	0,7%	252.465	1,5%
Altres mitjans actius	38.312	0,5%	17.092	0,2%	55.404	0,3%
Mobilitat activa	3.357.313	39,7%	4.147.348	46,3%	7.504.661	43,1%
Autobús	339.462	4,0%	712.240	8,0%	1.051.701	6,0%
Metro	423.682	5,0%	599.933	6,7%	1.023.615	5,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	367.951	4,4%	484.187	5,4%	852.138	4,9%
Resta transport públic	81.703	1,0%	92.623	1,0%	174.326	1,0%
Transport públic	1.212.797	14,4%	1.888.983	21,1%	3.101.780	17,8%
Cotxe conductor	2.835.478	33,6%	2.182.685	24,4%	5.018.163	28,8%
Cotxe acompanyant	233.009	2,8%	568.492	6,4%	801.501	4,6%
Moto	564.890	6,7%	146.048	1,6%	710.938	4,1%
Furgoneta i resta privat	245.134	2,9%	17.882	0,2%	263.016	1,5%
Transport privat	3.878.512	45,9%	2.915.106	32,6%	6.793.618	39,0%
Total	8.448.623	100,0%	8.951.436	100,0%	17.400.059	100,0%

.. Dades sense significació estadística

Taula 5. Desplaçaments en dia laborable tipus, segons mitjà de transport, entre població amb i sense discapacitat reconeguda. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Entre les persones amb discapacitat els desplaçaments multimodals són lleugerament inferiors que la població sense discapacitat. Així doncs s'observa un lleuger augment dels desplaçaments unimodals entre la població amb discapacitat que s'explica per la necessitat que tota la cadena del viatge estigui adaptada a la diversitat i necessitat d'aquestes persones.

El paper del transport públic en les cadenes modals és destacat, especialment entre la població amb discapacitat. En general, cal tenir en compte la importància de què els accessos i els propis mitjans de transport siguin 100% accessibles perquè totes les persones puguin realitzar aquests trajectes sense problemes.



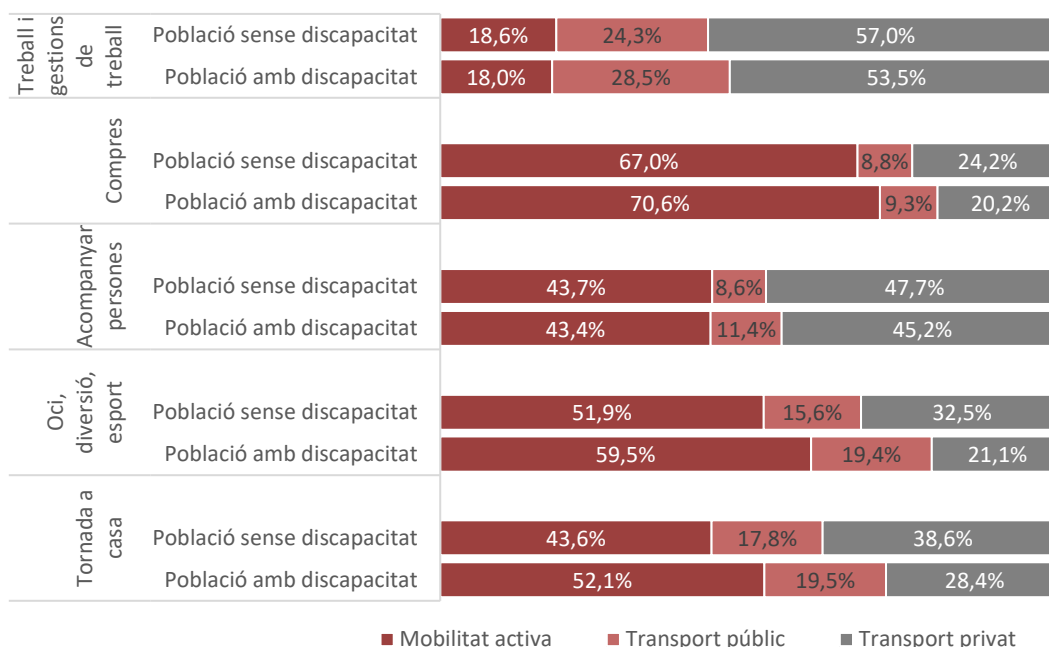
Cadenes modals	Població amb discapacitat	Població sense discapacitat
Mobilitat activa + T. Públic	50,2%	48,0%
T. Públic + T. Públic	37,7%	31,8%
Mobilitat activa + T. Privat	8,4%	10,2%
Resta	3,7%	9,9%
Total	100,0%	100,0%

Gràfic 19. Multimodalitat dels desplaçaments. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

4. Els motius de desplaçaments i els modes de transport

Com s'ha vist, hi ha motius associats a una mobilitat més de proximitat, amb mitjans actius, i altres de major distància, associats a transports motoritzats.

S'observa que en els desplaçaments per treball les diferències entre la població amb discapacitat i la resta de la població en l'ús dels modes, són menors. En la resta de motius, especialment per activitats d'oci, esport o lleure, la població amb discapacitat fa un major ús del caminar o modes actius, i és on hi ha la major diferència relativa en l'ús del vehicle privat motoritzat.



Gràfic 20. Motiu i mode de transport dels desplaçaments. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

5. El temps i autocontenció dels desplaçaments

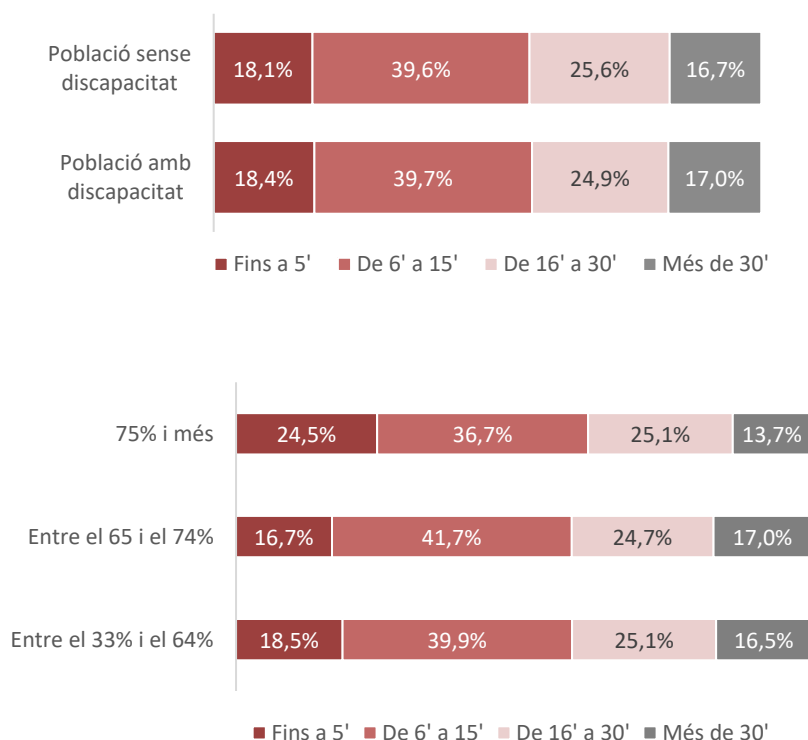
En el cas de la població amb discapacitat, que com s'ha vist, es desplaça més per motius personals i amb modes de transport actius, el valor de l'autocontenció municipal és de 74,2%; més de 10 punts percentuals per sobre del valor de la resta de la població (amb una mobilitat de major distància, lligada molt més a motius de feina i estudis i amb modes mecanitzats). Dins del col·lectiu de les persones amb discapacitat, s'observa com aquesta mobilitat interna municipal augmenta a mesura que ho fa el grau de discapacitat reconegut legalment. En

conseqüència, l'autocontenció municipal ascendeix fins al 85,5% entre les persones amb un grau de discapacitat del 75% i més.

La durada mitjana percebuda dels desplaçaments no mostra diferències entre les persones amb discapacitat i sense. La població que pateix un grau de discapacitat més elevat tendeix a fer desplaçaments de menor durada.

Àmbit de residència	Població amb discapacitat		Població sense discapacitat	
	Durada mitjana percebuda (min)	Autocontenció municipal	Durada mitjana percebuda (min)	Autocontenció municipal
STI	21,9	74,2%	21,8	63,8%
Grau de discapacitat	Durada mitjana percebuda (min)	Autocontenció municipal		
Entre el 33% i el 64%	21,7	72,7%		
Entre el 65 i el 74%	21,8	75,2%		
75% i més	19,5	85,5%		

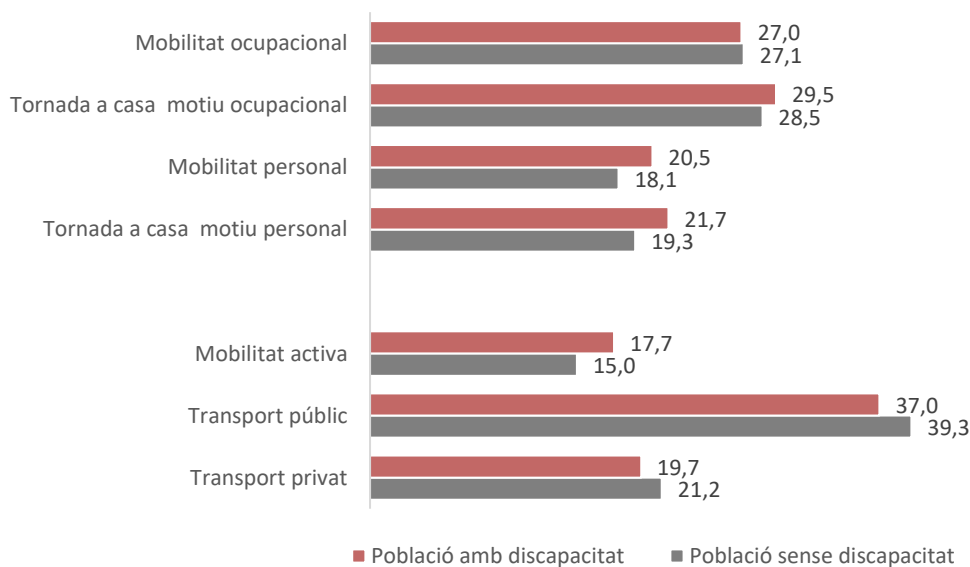
Taula 6. Durada mitjana percebuda (en minuts) i autocontenció municipal dels desplaçaments. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018



Gràfic 21. Distribució dels desplaçaments segons durada. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

El lloc de residència i la tipologia dels desplaçaments influeix en la durada mitjana percebuda d'aquests. Per norma general, els desplaçaments intramunicipals, és a dir, dins del municipi de residència són de menor durada mitjana, mentre que els fluxos entre municipis (intermunicipals) són de major durada. Aquesta norma es compleix per tota la població. Cal destacar entre les persones amb discapacitat com la durada mitjana dels seus desplaçaments intramunicipals és més elevada que la de les persones sense discapacitat, independentment de l'àmbit de residència.

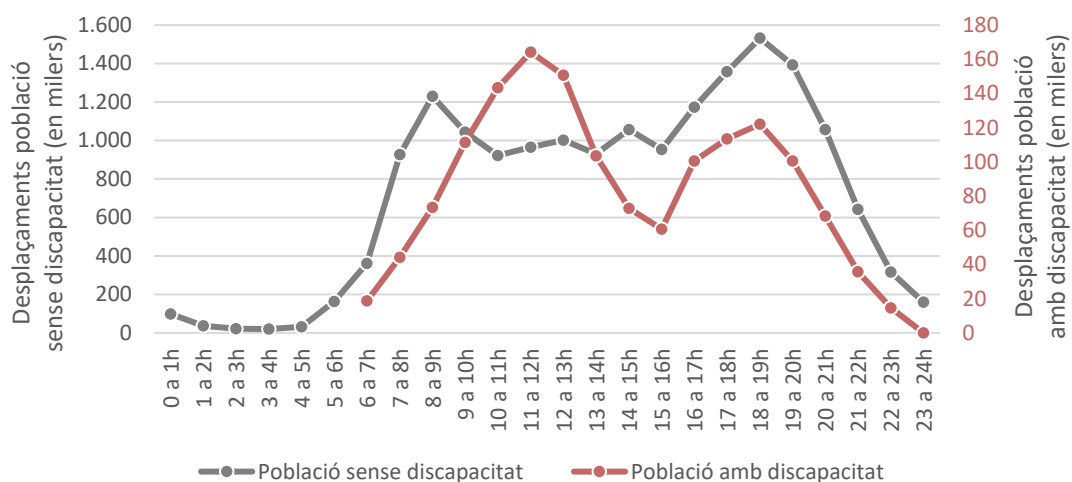
La durada segons motius i modes dels desplaçaments entre les persones amb discapacitat i sense no mostra diferències significatives. No obstant això, destaca com la durada mitjana percebuda dels desplaçaments amb modes actius és major entre les persones amb discapacitat (un parell de minuts més), mentre que en els mitjans de transport públic i transport privat es perceben de menor durada entre aquestes persones que entre la població sense discapacitat. Cal tenir en compte que, tot i que la mobilitat d'aquest col·lectiu és de major proximitat, la durada augmenta, ja que la capacitat de desplaçar-se és més complicada, fins i tot a peu, ja que sovint es necessita ajuda per anar pel carrer.



Gràfic 22. Durada mitjana percebuda (en minuts) dels desplaçaments segons motiu i mode de transport. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

A partir de la distribució horària de la mobilitat diària de les persones s'observa la seva relació amb els motius dels desplaçaments. Entre la població amb discapacitat s'observa una mobilitat molt més lligada a motius personals en la que la punta horària del matí es produeix més tard

que la resta de la població: s'inicia a les 10 hores i finalitza a les 13 hores, especialment per motiu compra. A la tarda hi ha una altra franja horària punta de menor intensitat entre les 17 i les 20 hores. Aquesta es dona també entre la població sense discapacitat. En ambdós casos són desplaçaments lligats a motius personals d'acompanyar persones, tasques de compres, etc.



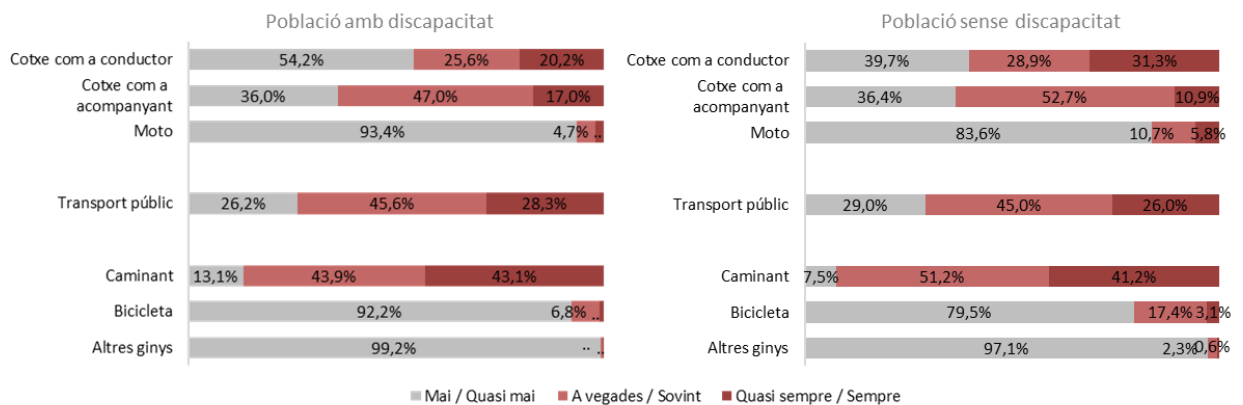
Gràfic 23. Distribució horària dels desplaçaments. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Les percepcions i predisposicions de la mobilitat quotidiana

Amb les dades de l'EMEF també es poden conèixer les percepcions i predisposicions de les persones enquestades pel que fa a diferents qüestions sobre la mobilitat quotidiana, les xarxes de transport i diferents mesures o polítiques relacionades.

1. Ús subjectiu i valoració dels modes i mitjans de transport

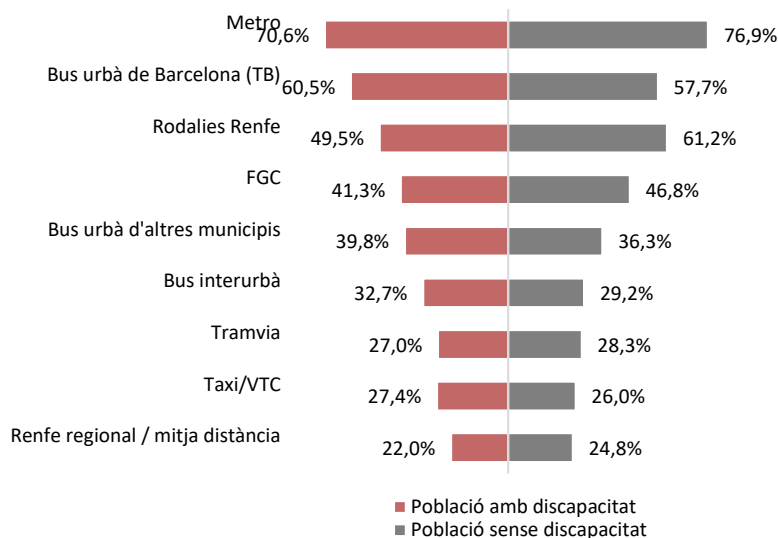
L'avaluació de l'ús subjectiu dels modes de transport mostra com caminar és el mitjà de transport en què una major proporció de persones amb discapacitat se'n sent usuari i usuària. Aquest fet també es dona entre la resta de la població. El transport públic és el següent mitjà sobre el qual s'afirma fer-ne més ús, seguit del cotxe com acompanyant. Destaca el major volum de persones amb discapacitat que no usen mai o quasi mai el transport privat, en comparació a les persones sense discapacitat (54,2%, front 39,7%). Per altra banda, les respostes també indiquen com la moto, la bicicleta i els altres ginys tenen un ús testimonial entre les persones amb discapacitat.



Gràfic 24. Valoració de l'ús dels modes de transport. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Pel que fa als mitjans de transport públic, el metro i l'autobús urbà de Barcelona són els mitjans que les persones amb discapacitat declaren utilitzar més habitualment. Destaca el fet que entre les persones sense discapacitat Rodalies Renfe apareix com el segon mitjà de transport públic més utilitzat, mentre que entre les persones amb discapacitat apareix en tercer lloc, amb un valor força inferior (61,2% entre les persones sense discapacitat i 49,5% entre les persones amb discapacitat). La manca d'una accessibilitat universal en aquest mitjà de transport públic pot

explicar aquest fet ja que, com s'ha vist anteriorment, un 10% de les estacions metropolitanes d'aquesta xarxa no són accessibles, a banda de la dificultat d'accedir des de les andanes als trens.



Gràfic 25. Valoració de l'ús dels mitjans de transport públic. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Les dades sobre la valoració de la satisfacció dels mitjans de transport mostra com la moto, el cotxe com a conductor i el cotxe com a acompanyant són els tres mitjans millor valorats entre la població amb discapacitat. Entre les persones sense discapacitat el caminar, la bicicleta i la moto són els tres mitjans més ben valorats, amb valors per sobre del 8 en tots els casos.

En els tres mitjans de transport privat (moto, cotxe conductor i cotxe acompanyant) la valoració és més elevada entre la població amb discapacitat. En el cas del transport públic, succeeix al contrari.

Un fet a destacar és la reducció de la valoració de caminar entre les persones amb discapacitat: segurament la manca de carrers i espais públics plenament accessibles expliquen aquest fet.

Mitjà de transport	Població amb discapacitat	Població sense discapacitat
Moto	8,2	8,1
Cotxe conductor	7,8	7,6
Cotxe acompanyant	7,8	7,5
Bicicleta	7,7	8,2
Caminant	7,7	8,4
Tramvia	7,3	7,4
FGC	7,2	7,2

Metro	7,1	6,9
Bus urbà de Barcelona (TB)	7,1	6,9
Bus interurbà	6,8	6,7
Bus urbà d'altres municipis	6,7	6,5
Renfe regional/mitja distància	6,6	6,5
Renfe Rodalies	6,5	6,3
Taxi/Uber/Cabify	6,5	6,6
Patinet, segway, altres ginys	..	7,8

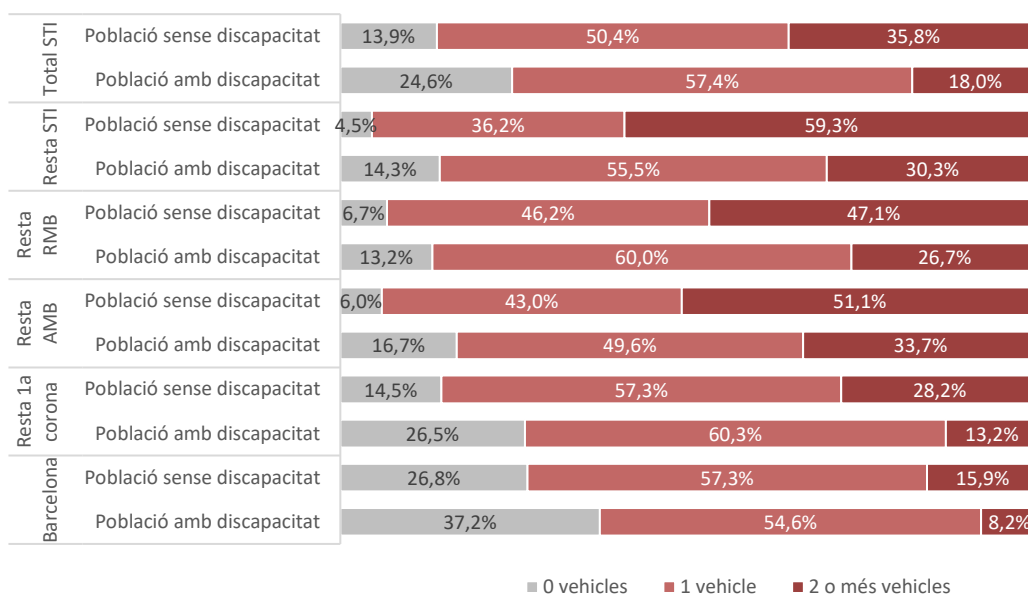
.. Dades sense significació estadística

Taula 7. Satisfacció dels mitjans de transport (10 molt satisfet/a, 0 gens satisfet/a). Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

2. Tinença de vehicle privat

L'EMEF 2018 recull el nombre de cotxes que els entrevistats tenen a la seva llar. En el conjunt del STI el 24,6% de les persones amb alguna discapacitat reconeguda legalment declara no tenir cap cotxe a la llar. Aquest percentatge, entre les persones sense discapacitat, es redueix fins a gairebé el 14%. De fet, en totes les corones metropolitanes, la proporció de vehicles dins la llar, és superior entre les persones sense discapacitat, especialment de les llars que tenen més d'un cotxe; també destaca el fet que a mesura que ens allunyem de la ciutat central de Barcelona es redueix el percentatge de llars sense cap cotxe.

Cal tenir en compte i segons dades de l'Enquesta d'Amputats Sant Jordi i l'AMTU del 2017, que de les persones amb discapacitat que declaren disposar de cotxe, poc més de la meitat disposa d'un cotxe adaptat i el 40% declara que condueix habitualment. Tot plegat, dades que reflecteixen el menor accés de les persones amb discapacitat, i de les seves llars, al cotxe.



Gràfic 26. Tinença de cotxe a la llar. Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

3. Valoració de diferents elements en relació a la xarxa i serveis de transport públic

A partir de les dades de l'EMEF 2018 es poden conèixer valoracions individuals sobre diferents elements de la xarxa de transport públic.

Amb relació als elements generals valorats de la xarxa de transport públic, no hi ha elements a destacar, més enllà que tota la població, independentment de si tenen discapacitat o no, s'atorga la millora valoració a la qualitat global de la xarxa, mentre que el preu del transport públic en relació amb els serveis oferts té la pitjor nota, de 4,3 i 4,2, respectivament.

Valoració de la xarxa de transport públic (independentment del seu ús)	Població amb discapacitat	Població sense discapacitat
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,8	6,8
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	6,7	6,7
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,4	6,4
El preu del transport públic en relació als serveis oferts	4,3	4,2

Taula 8. Valoració de la xarxa de transport públic (10 molt satisfet/a, 0 gens satisfet/a). Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

Pel que fa a la valoració de diferents elements d'accessibilitat de la xarxa i serveis de transport públic destaquen les diferències entre les persones amb discapacitat i sense.

En primer lloc, cal dir que l'autobús urbà de municipis fora de Barcelona és el servei que més ben valorat per les persones amb discapacitat, seguit dels serveis ferroviaris d'FGC; especialment pel que fa a l'accés fins a la parada, en el primer cas, i a l'accessibilitat i mobilitat dins dels vagons en el segon. Entre les persones sense discapacitat és el tramvia i el servei d'FGC els mitjans amb una major valoració quant als elements d'accessibilitat.

El mitjà de transport que rep una valoració més baixa tant per la població que té una discapacitat com no, correspon amb el servei de Rodalies operat per Renfe. En concret, les persones amb discapacitat donen la pitjor valoració en l'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle, mentre que juntament amb aquest element les persones sense discapacitat valoren baix, també, l'accessibilitat a la informació de l'oferta i serveis.

També destaca el fet que l'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle rep valoracions menors en tots els mitjans de transport, excepte en el bus urbà fora de Barcelona, entre les persones amb discapacitat en comparació amb les persones sense discapacitat.

Població amb discapacitat

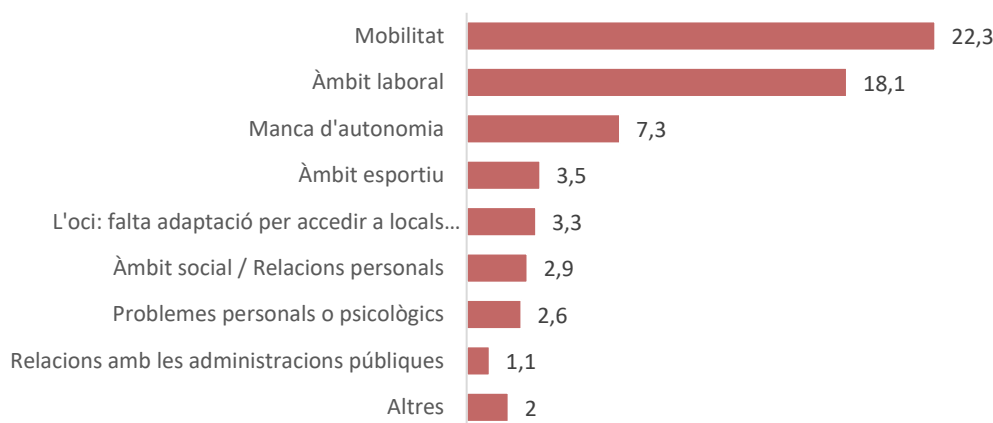
Elements referents al transport públic	Bus urbà d'altres municipis (no TB)	FGC	Tramvia	Bus interurbà	Metro	Renfe regional / mitja distància	Bus urbà de Barcelona (TB)	Renfe rodalies
L'accés o itinerari fins a la parada/estació	7,6	7,1	6,8	7,3	6,9	6,7	6,9	6,4
L'espai per moure's dins l'estació	7,4	7,3	7,2	6,9	6,6	7,3	6,4	6,3
L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza	7,3	7,6	7,2	6,9	6,7	7,1	6,6	6,3
L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle	7,5	7,2	7,7	6,9	6,6	6,0	6,4	5,7
L'accessibilitat a la informació de l'oferta i serveis	7,1	7,1	6,5	6,5	6,6	6,6	6,6	6,3
Punts de venda de títols de transport	6,9	7,2	6,7	6,7	7,2	6,8	6,6	6,4

Població sense discapacitat

Elements referents al transport públic	Bus urbà d'altres municipis (no TB)	FGC	Tramvia	Bus interurbà	Metro	Renfe regional / mitja distància	Bus urbà de Barcelona (TB)	Renfe rodalies
L'accés o itinerari fins a la parada/estació	7,2	7,3	7,3	7,3	7,3	6,9	7,2	6,7
L'espai per moure's dins l'estació	7,0	7,3	7,4	7,0	6,9	7,0	6,7	6,8
L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza	7,0	7,4	7,6	6,9	7,0	7,0	6,8	6,8
L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle	7,2	7,5	7,9	7,4	7,2	6,5	7,2	6,5
L'accessibilitat a la informació de l'oferta i serveis	6,7	7,1	6,9	6,8	7,0	6,7	6,7	6,5
Punts de venda de títols de transport	6,6	7,2	7,1	6,6	7,3	6,9	6,5	6,7

Taula 9. Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda dels serveis de transport públic (10 molt satisfet/a, 0 gens satisfet/a). Residents al STI; 2018. Font: EMEF 2018

En general, la mobilitat i l'àmbit laboral són els àmbits amb més dificultats d'integració per les persones amb discapacitat, així s'obté d'un estudi d'Amputats Sant Jordi i l'AMTU del 2017. En concret, en la mobilitat són elements com l'accessibilitat a l'espai públic, la presència de barreres arquitectòniques; el transport públic i els problemes amb el cotxe o l'aparcament els elements que dificulten aquesta integració. Entre les persones més joves de 16 a 49 anys, les dificultats d'integració en l'àmbit laboral passen en primer terme. En general, gairebé el 30% de les persones discapacitades s'han sentit discriminades en alguna ocasió a causa de la seva discapacitat, segons dades d'aquest estudi, en concret, la discriminació laboral és la que declaren com a més recurrent.



Gràfic 27. Àmbits amb més dificultats per a la integració segons persones amb discapacitat. Catalunya, 2017. Font: Mobilitat i transport públic entre persones amb alguna discapacitat física, Amputats Sant Jordi i AMTU.

4. Motius d'ús dels modes motoritzats

L'anàlisi dels motius d'ús dels modes motoritzats dona informació d'interès sobre el perquè la població es decanta per un mitjà o un altre.

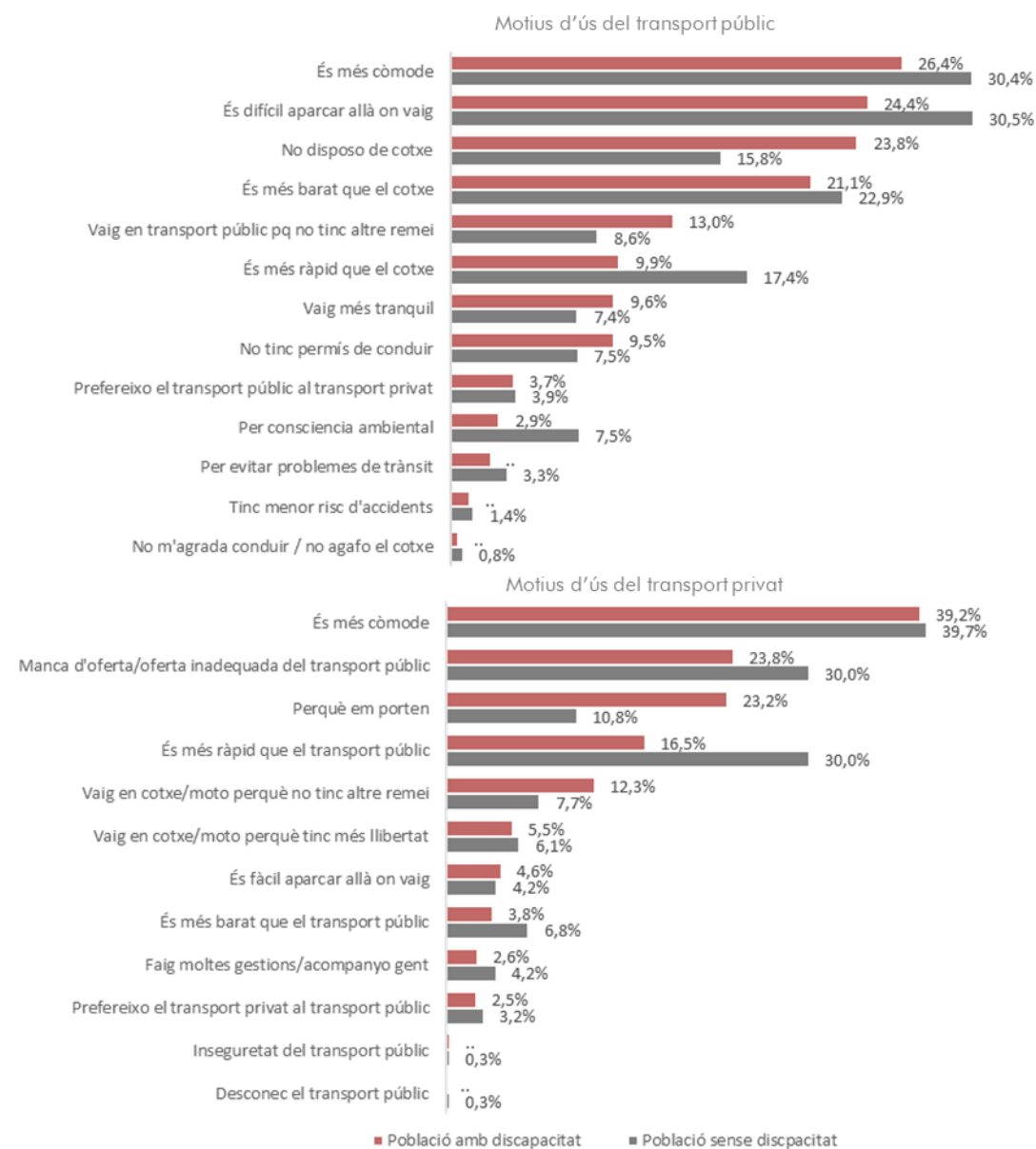
Pel que fa als motius d'ús del transport públic, les dades de l'EMEF 2017 constaten com entre les persones usuàries amb discapacitat, la comoditat i la dificultat d'aparcament en destinació apareixen com els motius més mencionats. Aquests també són els motius d'ús principals entre les persones sense discapacitat.

Cal destacar que no disposar de cotxe, ser més barat i no tenir un altre remei són els següents motius més mencionats entre les persones amb discapacitat. En el primer cas s'observen gairebé 8 punts percentuals de diferència. Aquestes respostes, com s'ha vist amb les dades de tinença

de cotxe, i també amb el repartiment modal s'expliquen pel menor accés als mitjans privats d'aquest col·lectiu.

Pel que fa als motius per utilitzar el transport privat, la comoditat respecte al transport públic, és el motiu que més mencionen els usuaris habituals, independentment de si tenen discapacitat o no. Destaca que entre les persones amb discapacitat el motiu d'ús de perquè em porten apareix en tercera posició, amb un percentatge gairebé el doble que el que mencionen les persones sense discapacitat. Per contra, el motiu d'ús que és més ràpid que el transport públic representa gairebé el doble entre les persones sense discapacitat que el que mencionen les persones amb discapacitat.

Amb tot, altra vegada, s'observa el menor accés al transport privat, i també el fet que la rapidesa en els trajectes no és un motiu gaire valorat entre les persones amb discapacitat.



Gràfic 28. Motius ús dels modes motoritzats. Residents al STI; 2017. Font: EMEF 2017

Patrons i percepcions de la mobilitat quotidiana segons perfils sociodemogràfics i característiques de l'àmbit de residència

Amb l'anàlisi feta fins al moment es poden conèixer els patrons, opinions, predisposicions envers la mobilitat de les persones amb discapacitat residents a l'àmbit del STI de Barcelona. Aquest col·lectiu, però, presenta diversitats internes segons característiques de l'individu com el sexe, l'edat, el nivell d'estudis acabats o la renda mitjana; així com característiques del lloc de residència que també poden influir en aquestes diferències internes, com el nombre d'habitants o l'índex d'accessibilitat al transport públic. A continuació es presenten aquestes diferències segons diferents variables i els 11 indicadors escollits de l'EMEF 2018.

L'anàlisi d'indicadors es realitza per la població amb discapacitat, però també amb la resta de població, fet que permet observar diferències entre col·lectius i en el si d'aquests, com un estudi multidimensional de les diferències i desigualtats.

Àmbits	Variables
Perfil sociodemogràfic	Sexe (EMEF 2018)
	Grup d'edat (EMEF 2018)
Nivell d'estudis i renda	Nivell d'estudis acabats (EMEF 2018)
	Renda mitjana per persona del lloc de residència (INE 2016) ²
Característiques urbanes del lloc de residència	Nombre d'habitants del municipi de residència (Idescat, Padró d'habitants 2018)
	Índex d'accessibilitat al transport públic dels municipis pertanyents a l'AMB (AMB 2017) ³
	Corona de residència (EMEF 2018)

Indicador	Unitat	Descripció
Desplaçaments/dia dels individus mòbils	Despl./dia	Quocient entre el nombre de desplaçaments diaris i els individus mòbils
Població no mòbil	%	Proporció d'individus que en el darrer dia feiner no va sortir de casa respecte el total d'individus
Desplaçaments ocupacionals (feina i estudis)	%	Proporció de desplaçaments per motiu feina i estudis

² Per a assignar la renda als individus entrevistats de l'EMEF 2018, s'ha utilitzat l'estadística experimental que publica l'INE. Es tracta d'una estadística que construeix indicadors estadístics de nivell i distribució de renda de les llars a nivell municipal i inframunicipal (secció censal), a partir de l'enllaç d'informació de l'INE amb dades tributàries, fonamentalment de l'AEAT i de les hisendes forals.

³ L'índex d'accessibilitat al transport públic ha estat elaborat pel Servei de redacció del Pla Director Urbanístic de l'AMB (PDU). Aquest índex es configura com a eina per a la presa de decisions urbanístiques en la redacció del PDU. L'índex pren com a referència el Public Transport Accessibility Level (PTAL) que utilitza una metodologia desenvolupada i implementada a Londres per Transport For London àmpliament utilitzada degut a la seva simplicitat de càlcul i implementació.

Desplaçaments personals	%	Proporció de desplaçaments personals Es consideren els motius: compres quotidianes, compres no quotidianes, metge/hospital, visita amic/familiar, acompanyar persones, gestions personals, oci/esport i passeig
Quota modal de la mobilitat activa	%	Proporció de desplaçaments en modes actius Es consideren els mitjans: caminant, bicicleta, bicicleta compartida, cadira de rodes, scooter, patinet, <i>segway</i> o altres ginys
Quota modal del transport públic	%	Proporció de desplaçaments en transport públic i col·lectiu Es consideren els mitjans: autobús urbà, autobús interurbà, metro, tramvia, FGC, Renfe rodalies, Renfe regional, autobús empresa, autobús escolar, autocar, taxi i VTC
Quota modal del vehicle privat	%	Proporció de desplaçaments en transport privat motoritzat Es consideren els mitjans: cotxe com a conductor, cotxe com acompanyant, cotxe compartit, moto com a conductor, moto com acompanyant moto compartida i furgoneta/camió
Durada mitjana declarada	Minuts	Durada mitjana declarada dels desplaçaments
Autocontenció municipal	%	Proporció de desplaçaments interns (amb origen i destinació al mateix municipi) sobre el total de desplaçaments de la població que hi resideix
Avaluació de l'ús habitual del transport públic	%	Avaluació del nivell d'ús habitual del transport públic
Satisfacció del transport públic	Punts (0 -10)	Valoració del transport públic

Taula 10. Indicadors d'anàlisi seleccionats a partir de l'EMEF 2018

Indicadors sociodemogràfics

L'edat i el sexe ajuden a explicar part dels nostres patrons de mobilitat, ja que ens configuren rutines diferenciades. A continuació se sintetitzen els resultats dels 11 indicadors segons aquestes dues variables de les persones amb discapacitat.

La **mitjana de desplaçaments per persona i dia** entre les persones amb alguna discapacitat i segons el sexe reflecteix com són els homes els que presenten una mitjana més elevada, superior als 4 desplaçaments diaris. Segons l'edat, és el col·lectiu de 30 a 64 anys els que fan més desplaçaments diaris, 4,19 de mitjana. En la comparativa amb les persones sense discapacitat les diferències es donen segons sexe, ja que en aquest cas són les dones les que tenen una mitjana de desplaçaments diaris superior. Cal tenir en compte que tant homes com dones fan de mitjana més de 4 desplaçaments al dia.

En relació amb el grau de mobilitat de les persones, s'observen les dades de **població no mòbil** (aquelles persones que no realitzen cap desplaçament el darrer dia feiner); cal tenir en compte que entre el col·lectiu de persones amb discapacitat aquesta proporció és major, especialment entre les dones i entre les persones de més de 65 anys, amb valors que arriben gairebé al 18% del total de la població amb discapacitat. Entre els homes i les persones menors de 65 anys, amb discapacitat, la proporció de població no mòbil es troba entre el 10 i el 15% del total. Entre les persones sense discapacitat aquests valors estan al voltant del 5%, excepte en el cas de les dones (7,8% de població no mòbil) i entre les persones de 65 i més anys (gairebé el 13%).

Pel que fa als **motius dels desplaçaments**, els patrons coincideixen segons el sexe i l'edat de les persones independentment de si tenen o no discapacitat, sent major els desplaçaments ocupacionals entre els homes i les persones de 16 a 29 anys, mentre que les dones i les persones de 65 anys i més són les que tenen proporcions superiors de desplaçaments per motius personals. Destaca com en tots els casos, la població amb discapacitat té menors proporcions de desplaçaments per motius ocupacionals (treball i estudis). Com s'ha vist, el menor accés al mercat laboral i a la formació, serien factors explicatius.

La **quota modal** mostra les diferències segons el sexe en l'ús dels modes de transport que en el cas de les persones amb discapacitat s'escurcen respecte a la resta de la població. Tot i això, sí que hi ha una major tendència de les dones amb discapacitat a fer més ús dels modes actius i del transport públic que els homes amb discapacitat. Així, entre les persones sense discapacitat,

la diferència entre dones i homes en l'ús dels modes actius en la mobilitat diària és gairebé el doble, mentre que entre les persones amb discapacitat, la distància és de tan sols de tres punts percentuals.

Segons l'edat, s'observa en el conjunt de la població com a mesura que aquesta incrementa també augmenta l'ús dels modes actius. Pel que fa al transport públic, són les persones més joves, de 16 a 29 anys, les que tenen una quota modal més elevada amb aquests mitjans, especialment aquelles que tenen alguna discapacitat. Aquest fet s'explica pel menor accés al vehicle en aquesta franja d'edat, però també, pel menor caràcter de proximitat que tenen els centres d'educació especial o altres centres que poden donar formació especialitzada. La població de 30 a 64 anys, és la que fa un major ús del vehicle privat, mitjà més utilitzat en aquells trajectes de major distància, com casa-feina. Destaca que la quota modal d'aquestes persones amb discapacitat és lleugerament menor que entre el mateix col·lectiu sense discapacitat, reflectint el ja comentat menor accés al vehicle privat d'aquestes persones.

Amb relació a **la durada mitjana declarada** dels desplaçaments, destaca com són la població més jove la que dedica més temps als desplaçaments: 26 minuts de mitjana entre les persones amb discapacitat, i 24,9 entre les persones sense discapacitat. Cal remarcar que aquest col·lectiu presenta uns percentatges **d'autocontenció municipal** més baixos i per tant, es tracta de desplaçaments majoritàriament fets amb transport públic, com s'ha vist, i que es fan entre municipis. Les persones de major edat són les que tenen unes proporcions d'autocontenció municipal més elevades, amb valors similars entre les persones amb discapacitat i la resta de la població, 78,2% i 78,8%, respectivament.

L'**avaluació de l'ús habitual del transport públic** mostra com entre les dones i els homes sense discapacitat les diferències són majors, que entre les dones i homes que tenen discapacitat, igual com mostren les dades de quota modal, els patrons i predisposicions de mobilitat d'aquestes persones s'equilibren més.

Sexe

Residents al STI	Població amb discapacitat				Població sense discapacitat			
	Dona	Home	Comparativa	Total	Dona	Home	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depsl./dia)	3,73	4,15		3,93	4,33	4,23		4,28
Població no mòbil (%)	18,5%	10,4%		14,8%	7,8%	5,3%		6,6%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) (%)	5,3%	9,8%		7,6%	18,2%	23,2%		20,6%
Mobilitat personal (%)	51,3%	46,3%		48,7%	39,9%	34,1%		37,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	54,5%	51,7%		53,1%	46,3%	23,2%		43,1%
Quota modal de la transport públic (%)	21,0%	16,9%		18,9%	21,1%	14,4%		17,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	24,5%	31,4%		28,0%	32,6%	45,9%		39,0%
Durada mitjana declarada (minuts)	21,3	22,5		21,9	20,6	23,0		21,8
Autocontenció municipal (%)	77,3%	71,3%		74,2%	68,5%	58,9%		63,8%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	29,7%	26,6%		28,3%	31,0%	20,6%		26,0%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,93	7,06		6,99	6,96	6,84		6,91

Taula 11. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda i sexe. Residents al STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Grup d'edat

Residents al STI	Població amb discapacitat					Població sense discapacitat				
	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Comparativa	Total	De 16-29 anys	De 30-64 anys	Més 65 anys	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depl./dia)	3,17	4,19	3,66		3,93	3,86	4,44	4,17		4,28
Població no mòbil (%)	15,5%	12,6%	17,4%		14,8%	4,9%	5,0%	12,9%		6,6%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	24,3%	11,1%	..		7,6%	28,1%	23,9%	2,3%		20,6%
Mobilitat personal (%)	32,6%	46,0%	53,9%		48,7%	28,1%	34,8%	53,5%		37,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	24,4%	48,8%	61,5%		53,1%	35,9%	39,5%	62,6%		43,1%
Quota modal de la transport públic (%)	44,6%	18,4%	17,9%		18,9%	30,7%	15,4%	14,4%		17,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	31,0%	32,8%	20,6%		28,0%	33,4%	45,1%	23,0%		39,0%
Durada mitjana declarada (minuts)	26,3	20,8	23,2		21,9	24,9	20,9	21,9		21,8
Autocontenció municipal (%)	64,2%	72,0%	78,2%		74,2%	56,8%	61,4%	78,8%		63,8%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	..	26,5%	29,0%		28,3%	40,9%	22,4%	23,2%		26,0%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,74	6,85	7,20		6,99	6,59	6,80	7,52		6,91

.. Dada sense significació estadística

Taula 12. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda i grup d'edat. Residents al STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Indicadors sobre el nivell d'estudis acabats i renda mitjana per persona de l'àmbit de residència

El nivell d'estudis de les persones i el seu nivell de renda mitjana són variables relacionades que determinen les activitats quotidianes de les persones, el seu accés al vehicle privat, en definitiva la seva mobilitat. En aquest cas, la renda mitjana per individu fa referència al barri de residència.

La **població mòbil** amb discapacitat que té estudis secundaris o universitaris acabats és la que té un grau de mobilitat més elevat, superant els 4,34 desplaçaments diaris. La diferència amb les persones sense estudis és remarcable, ja que descendeix fins a 3,30 desplaçaments al dia.

No hi ha diferències destacables entre les persones amb discapacitat segons la renda mitjana, si bé, les persones amb una renda d'entre 12.600 € i 20.000 € són les que presenten una mitjana per sobre de 4 desplaçaments al dia.

Entre les persones sense discapacitat destaca que, excepte entre les persones sense estudis, la mitjana de desplaçaments diaris supera els 4, i que la mitjana diària de desplaçaments creix a mesura que també ho fa la renda i el nivell d'estudis.

La **població amb discapacitat no mòbil** no presenta grans diferències segons el nivell d'estudis o la renda, presentant valors elevats en qualsevol de les categories (al voltant del 14-15%). Contràriament, entre les persones sense discapacitat s'observen diferències internes i aquesta proporció de població no mòbil es redueix amb l'augment de renda i del nivell d'estudis acabats.

Pel que fa als **motius dels desplaçaments** s'observa com a mesura que augmenta el nivell d'estudis i el poder adquisitiu, la proporció de desplaçaments per motius ocupacionals augmenta. En tots els casos, les proporcions de mobilitat ocupacional són menors entre les persones amb discapacitat que la resta de la població, al contrari del que passa amb els valors de la mobilitat personal, més elevats en aquest col·lectiu.

Destaquen diversos elements entre el col·lectiu de persones amb discapacitat segons les variables de nivell d'estudis i renda i **quota modal dels desplaçaments**. En primer lloc, les pautes de mobilitat més sostenibles les tenen les persones amb rendes baixes i amb nivells d'estudis també baixos. De la mateixa manera que s'han vist aquestes diferències en l'ús dels modes entre les persones sense discapacitat, però no són tan destacables, especialment en els modes actius. En segon lloc, i pel que fa al vehicle privat, mentre que el seu ús es força similar segons el nivell

d'estudis acabats, sí que hi ha diferències segons el nivell de renda, especialment entre les persones amb discapacitat amb rendes baixes i els que tenen rendes elevades, sent més destacades les diferències internes entre aquestes persones que no pas dins de la població sense discapacitat. En aquest cas, doncs, la renda és un element determinant important en l'ús i accés del vehicle privat entre les persones amb discapacitat.

La **durada mitjana declarada i l'autocontenció municipal** segons residència tenen certa correlació amb les pautes de mobilitat segons el nivell d'estudis acabats de les persones amb discapacitat. En conseqüència, les persones sense estudis, que tenen una quota modal superior en modes actius, són les que fan trajectes de més durada i més autocontinguts al municipi on viuen. Aquestes proporcions disminueixen amb l'augment del nivell d'estudis, que també s'ha vist com entre aquests augmenta l'ús dels modes mecanitzats. Amb això s'observa com aquelles persones amb menors estudis tot i que es desplacen més a prop, es veuen penalitzats pel temps dels desplaçaments, que són més llargs. Aquesta pauta s'observa per ambdós col·lectius analitzats.

Segons la renda mitjana, la tendència observada presenta unes pautes diferenciades. És a dir, l'increment de la renda, implica un major temps mitjà dels desplaçaments i una reducció de l'autocontenció municipal, entre la població amb discapacitat. Com hem vist, perfils que són més usuaris de modes mecanitzats. Entre les persones sense discapacitat s'observa com a major renda major durada mitjana dels desplaçaments i major percentatge d'autocontenció municipal.

S'observen algunes diferències respecte a **l'ús habitual del transport públic i la valoració de la satisfacció del seu ús** entre les persones amb discapacitat i la resta de població. Entre els primers són les persones amb estudis primaris els que donen valoracions més elevades, mentre que entre els segons són els que tenen estudis universitaris i sense estudis. Pel que fa a la renda mitjana, amb l'increment d'aquesta augmenta l'avaluació d'ús i la satisfacció, tendència que és al contrari entre la població sense discapacitat.

















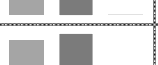





Nivell d'estudis acabats

Residents al STI	Població amb discapacitat						Població sense discapacitat					
	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris	Comparativa	Total	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (deplsl./dia)	3,30	3,57	4,34	4,30		3,93	3,68	4,18	4,22	4,45		4,28
Població no mòbil (%)	..	13,3%	15,0%	14,9%		14,8%	16,6%	9,0%	6,7%	3,9%		6,6%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	..	5,6%	9,2%	9,7%		7,6%	6,0%	15,6%	21,9%	23,6%		20,6%
Mobilitat personal (%)	51,5%	50,3%	48,0%	46,5%		48,7%	49,5%	41,0%	35,3%	35,4%		37,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	67,2%	54,1%	51,2%	51,2%		53,1%	69,2%	51,4%	39,9%	39,0%		43,1%
Quota modal de la transport públic (%)	11,2%	19,9%	18,2%	20,3%		18,9%	14,3%	14,2%	20,6%	18,2%		17,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	21,6%	26,0%	30,7%	28,5%		28,0%	16,5%	34,4%	39,5%	42,8%		39,0%
Durada mitjana declarada (minuts)	24,1	21,5	21,3	22,9		21,9	21,8	19,6	22,6	22,5		21,8
Autocontenció municipal (%)	77,0%	73,7%	74,6%	75,1%		74,2%	83,4%	69,8%	60,0%	62,2%		63,8%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	..	30,1%	29,7%	25,5%		28,3%	19,7%	23,3%	29,5%	25,2%		26,0%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,47	7,18	7,03	6,63		6,99	8,07	7,25	6,90	6,63		6,91

.. Dada sense significació estadística

Taula 13. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda i nivell d'estudis acabats. Residents al STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Renda mitjana per persona de l'àmbit de residència

Residents al STI	Població amb discapacitat					Població sense discapacitat				
	Menys de 12.600€	12.600€ - 20.000€	Més de 20.000€	Comparativa	Total	Menys de 12.600€	12.600€ - 20.000€	Més de 20.000€	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depsl./dia)	3,84	4,04	3,98		3,93	4,19	4,35	4,48		4,28
Població no mòbil (%)	14,4%	14,8%	..		14,8%	7,5%	5,8%	6,2%		6,6%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	5,7%	9,0%	..		7,6%	20,3%	20,8%	22,2%		20,6%
Mobilitat personal (%)	50,1%	47,7%	38,8%		48,7%	36,9%	37,3%	37,1%		37,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	55,1%	51,7%	37,0%		53,1%	43,0%	43,9%	38,0%		43,1%
Quota modal de la transport públic (%)	16,8%	21,2%	..		18,9%	16,0%	18,8%	24,1%		17,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	28,1%	27,1%	41,7%		28,0%	41,0%	37,3%	37,9%		39,0%
Durada mitjana declarada (minuts)	21,2	22,5	26,0		21,9	21,7	21,8	22,3		21,8
Autocontenció municipal (%)	72,5%	76,4%	69,5%		74,2%	60,3%	66,2%	72,5%		63,8%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	26,9%	30,3%	..		28,3%	24,3%	27,3%	28,9%		26,0%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,90	7,04	7,52		6,99	6,97	6,86	6,84		6,91

.. Dada sense significació estadística

Taula 14. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda i renda mitjana per persona de l'àmbit de residència. Residents al STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Indicadors territorials

Els indicadors sobre el nombre d'habitants del municipi de residència fan referència a l'àmbit del STI sense Barcelona, ja que el càlcul dels indicadors de Barcelona s'incorporen a part de la resta. L'índex d'accessibilitat al transport públic fa referència als municipis que pertanyen a l'AMB. Aquest indicador està directament relacionat amb la densitat de població i el tipus d'assentament urbà. Per contra, en el nombre d'habitants, els models urbans no estant tan definits, ja que hi poden haver diferències entre municipis amb el mateix nombre d'habitants. En aquests indicadors s'han inclòs també les dades segons corona de residència, i tot i que no es fan comentaris al respecte, s'ha considerat interessant recollir aquesta informació.

El **grau de mobilitat de les persones mòbils** amb discapacitat no varia particularment segons el nombre d'habitants del municipi de residència Tot i això, són les persones que viuen a municipis que tenen entre 20.000 i 50.000 habitants els que fan més desplaçaments de mitjana al dia, seguit de les persones residents a Barcelona.

Segons l'índex d'accessibilitat al transport públic, la situació divergeix, i a mesura que augmenta el nivell d'accessibilitat, es redueix la mitjana diària de desplaçaments de la població mòbil amb i sense discapacitat.

Pel que fa a la **població no mòbil** segons l'índex d'accessibilitat al transport públic no s'observen grans diferències, amb dades al voltant del 15% en tots els casos entre la població amb discapacitat. Contràriament, en funció del nombre d'habitants del municipi de residència sí que hi ha un patró clar: el percentatge de població no mòbil es redueix a mesura que augmenta el nombre d'habitants al municipi de residència.

La proporció de població no mòbil no presenta diferències destacades entre les persones sense discapacitat en relació al nombre d'habitants del municipi de residència, ni en relació a l'índex d'accessibilitat.

Els **motius ocupacionals** són més importants entre els habitants dels municipis més petits, tant entre les persones amb discapacitat com les que no en tenen. És especialment important la proporció d'aquests desplaçaments entre els habitants amb alguna discapacitat que resideixen en municipis de menys de 5.000 habitants (del 12,5%). La proporció de desplaçaments per **motius personals** és similar entre les persones amb discapacitat segons el nombre d'habitants dels municipis de residència, tot i que en els municipis més petits aquesta proporció és

lleugerament menor. No s'observen diferències importants en funció de l'índex d'accessibilitat al transport públic

Pel que fa a l'**ús dels modes de transport** es veu una certa relació amb les variables de mida d'habitants i índex d'accessibilitat. Així, per exemple, la quota modal del transport privat s'accentua notablement entre les persones amb discapacitat que viuen en municipis més petits o que viuen en zones amb un grau d'accés al transport públic baix. Pel que fa a l'ús de modes actius, aquests valors són superiors entre les persones amb discapacitat que resideixen en municipis amb més de 20.000 habitants i amb índexs d'accessibilitat al transport públic mitjà i alt/molt alt. L'ús del transport públic pren els valors d'ús més elevats a Barcelona ciutat, seguit dels municipis amb més de 50.000 habitants i allà a on l'índex d'accessibilitat és alt o molt alt. Es tracta d'una pauta molt semblant a la de la resta de la població.

La **durada mitjana dels desplaçaments** de les persones amb discapacitat augmenta amb l'índex d'accessibilitat al transport públic del municipi. Pel que fa a la mida del municipi de residència no hi ha grans diferències, exceptuant la ciutat de Barcelona, que és a on es donen els valors de durada mitjana més elevats, amb 25 minuts de mitjana. **L'autocontenció municipal** s'incrementa en territoris més poblats i amb una millor oferta de transport públic, en ambdós col·lectius observats, per la menor necessitat de desplaçar-se fora.

L'avaluació de l'ús i la valoració del transport públic augmenta amb el nombre d'habitants i l'índex d'accessibilitat al transport públic.

Habitants del municipi de residència

Residents al STI	Població amb discapacitat							Població sense discapacitat						
	Menys de 5.000	Entre 5.000-20.000	Entre 20.000 i 50.000	Més de 50.000 (sense Barcelona)	Barcelona	Comparativa	Total	Menys de 5.000	Entre 5.000-20.000	Entre 20.000 i 50.000	Més de 50.000 (sense Barcelona)	Barcelona	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depsl./dia)	3,55	3,99	4,21	3,69	4,08		3,93	4,39	4,43	4,37	4,26	4,16		4,28
Població no mòbil (%)	18,1%	14,7%	12,4%	16,0%	14,1%		14,8%	6,9%	6,1%	7,1%	7,0%	6,1%		6,6%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	12,5%	6,3%	7,6%	7,2%	7,9%		7,6%	22%	21%	21%	20%	21%		21%
Mobilitat personal (%)	44,2%	49,5%	48,5%	48,9%	48,8%		48,7%	36%	37%	37%	38%	37%		37,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	28,2%	37,9%	63,2%	52,9%	58,3%		53,1%	25,8%	33,5%	44,2%	45,9%	48,4%		43,1%
Quota modal de la transport públic (%)	5,5%	7,3%	6,0%	21,0%	30,2%		18,9%	6,1%	8,3%	11,2%	16,9%	30,6%		17,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	66,3%	54,9%	30,8%	26,1%	11,5%		28,0%	68,1%	58,2%	44,7%	37,2%	21,0%		39,0%
Durada mitjana declarada (minuts)	20,7	20,7	20,1	20,1	25,1		21,9	20,9	21,1	21,0	21,6	22,9		21,8
Autocontenció municipal (%)	46,4%	51,7%	74,5%	73,2%	88,7%		74,2%	36,8%	46,4%	57,1%	62,3%	85,1%		63,8%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	..	14,4%	24,7%	28,1%	39,1%		28,3%	9,0%	13,4%	18,3%	25,0%	41,5%		26,0%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,97	6,47	6,97	7,12	7,02		6,99	6,45	6,56	6,71	7,03	7,01		6,91

.. Dada sense significació estadística

Taula 15. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda i nombre d'habitants del municipi de residència. Residents al STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

Índex d'accessibilitat al transport públic

Residents als municipis de l'AMB	Població amb discapacitat					Població sense discapacitat				
	Sense/ molt baix	Mitjà	Alt/ molt alt	Comparativa	Total	Sense/ molt baix	Mitjà	Alt/ molt alt	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depsl./dia)	4,65	3,94	3,79		3,91	4,22	4,15	4,16		4,16
Població no mòbil (%)	..	14,6%	15,7%		15,3%	6,8%	6,8%	6,2%		6,5%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	..	8,0%	8,2%		8,0%	21,6%	20,6%	20,8%		20,8%
Mobilitat personal (%)	51,7%	46,6%	49,1%		48,3%	36,6%	36,4%	36,9%		36,7%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	43,9%	55,6%	56,0%		54,8%	29,0%	45,8%	49,2%		46,1%
Quota modal de la transport públic (%)	..	21,1%	31,9%		25,3%	12,8%	20,4%	30,1%		25,2%
Quota modal del vehicle privat (%)	50,6%	23,4%	12,2%		19,9%	58,2%	33,7%	20,7%		28,8%
Durada mitjana declarada (minuts)	13,6	22,6	25,5		23,3	23,4	22,7	22,5		22,7
Autocontenció municipal (%)	59,2%	72,9%	83,3%		77,1%	45,2%	60,0%	79,1%		69,3%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	..	34,6%	40,4%		36,2%	21,3%	29,9%	41,8%		35,8%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	6,26	7,20	7,25		7,17	6,67	7,03	7,10		7,05

.. Dada sense significació estadística

Taula 16. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda, Índex d'accessibilitat al transport públic i àmbit de residència. Residents als municipis de l'AMB. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018 i Servei de redacció del PDU (AMB).

Corona de residència

Residents al STI	Població amb discapacitat							Població sense discapacitat						
	Barcelona	Resta 1a Corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta STI	Comparativa	Total	Barcelona	Resta 1a Corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta STI	Comparativa	Total
Desplaçaments/dia dels individus mòbils (depsl./dia)	4,08	3,67	4,08	4,06	3,72		3,93	4,16	4,12	4,30	4,39	4,60		4,28
Població no mòbil (%)	14,1%	14,1%	..	12,0%	17,9%		14,8%	6,1%	7,2%	6,0%	6,6%	7,1%		6,6%
Mobilitat ocupacional (feina i estudis) %	7,9%	7,9%	7,5%	5,6%	10,2%		7,6%	21,0%	20,6%	20,6%	20,3%	20,9%		21%
Mobilitat personal (%)	48,8%	48,8%	48,9%	51,2%	44,3%		48,7%	36,7%	36,5%	37,3%	37,8%	37,0%		37,1%
Quota modal de la mobilitat activa (%)	58,3%	49,2%	57,1%	50,7%	49,2%		53,1%	48,4%	45,4%	38,5%	40,7%	36,2%		43,1%
Quota modal de la transport públic (%)	30,2%	21,8%	8,6%	10,4%	3,7%		18,9%	30,6%	22,2%	11,2%	10,1%	5,2%		17,8%
Quota modal del vehicle privat (%)	11,5%	29,0%	34,2%	39,0%	47,0%		28,0%	21,0%	32,4%	50,3%	49,1%	58,6%		39,0%
Durada mitjana declarada (minuts)	25,1	21,8	17,9	18,7	22,3		21,9	22,9	22,6	21,8	21,3	19,0		21,8
Autocontenció municipal (%)	88,7%	63,1%	64,3%	71,9%	63,4%		74,2%	85,1%	53,4%	51,3%	57,1%	57,1%		63,8%
Avaluació de l'ús habitual del transport públic (%)	39,1%	35,3%	..	17,9%	..		28,3%	41,5%	33,0%	20,2%	14,4%	9,3%		26,0%
Valoració transport públic (puntuació 0-10)	7,02	7,43	6,97	6,54	6,48		6,99	7,01	7,18	6,75	6,63	6,56		6,91

.. Dada sense significació estadística

Taula 17. Indicadors bàsics de mobilitat segons discapacitat reconeguda i corona de residència. Residents al STI. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2018.

5. Conclusions

Les persones amb discapacitat, un col·lectiu divers

La discapacitat és un fenomen complex que no es limita simplement a un atribuit de la persona i que és un element de diversitat valuós. Les dades sobre la tipologia de discapacitats a la província de Barcelona mostra aquesta diversitat: la meitat té discapacitats motòriques, mentre que l'altra meitat té fins a cinc tipologies de discapacitats diferents.

Aquesta diversitat implica necessitats diverses que varien segons el grau de discapacitat i també la tipologia d'aquesta. El grau de discapacitat mesura el nivell de dificultat que una persona té per a la seva integració social es mesura en percentatges dels quals el mínim és del 33%, establert per accedir a gairebé tota mena de prestacions i ajuts. Aquelles persones amb graus de discapacitats més elevats són els que tenen menor autonomia.

Segons dades de l'estudi d'Amputats Sant Jordi i de l'AMTU, sis de cada deu persones amb discapacitat física que fan desplaçaments necessiten algun tipus d'ajuda per poder-ho fer, sobretot ajuda tècnica. En canvi, un 40% pot desplaçar-se sol. Aquesta autonomia és crucial per la integració social i la qualitat de vida d'aquestes persones. Les persones que declaren que no necessiten ajuda de cap classe per desplaçar-se són les que millor valoren la seva qualitat de vida.

Cal tenir en compte que tot i aquesta diversitat, és un col·lectiu envellit, gairebé el 47% de les persones reconegudes amb discapacitat residents a la província de Barcelona tenen 65 o més anys i menys d'un 20% són menors de 45 anys, segons dades del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies. Per tant, un tret comú que homogeneïtza certes diversitats.

Un altre tret que crea homogeneïtat és la proporció de persones que no es desplacen, persones no mòbils. La població amb discapacitat que no va sortir de casa el darrer dia laborable representa més del doble que la resta de la població (el 14,8% enfront el 6,6%), i aquest fet es dona en totes les dades observades. Alhora, el grau de mobilitat també és menor que entre la resta de la població. Les necessitats d'accessibilitat en les seves cadenes de desplaçaments fan que de vegades no sigui possible aquest accés, reduint, per tant, les possibilitats de desenvolupar un dret bàsic com el de desplaçar-se.

Les persones amb discapacitat, desigualtats laborals i educatives

A tot el món les persones amb discapacitat tenen pitjors resultats sanitaris, pitjors resultats acadèmics, una menor participació econòmica i unes taxes de pobresa més altes que les persones sense discapacitat. Aquestes desigualtats s'incrementen entre les dones i nenes que viuen una doble exclusió, per ser dones i per tenir una discapacitat que interseccionalment es multiplica distanciant-les de qualsevol esfera d'inclusió.

Aquestes desigualtats són especialment rellevants en l'àmbit del treball en tot el col·lectiu, però s'incrementen segons el sexe. Les dades sobre la taxa d'activitat segons sexe es veu com les diferències s'accentuen entre la població amb discapacitat: la taxa d'activitat entre les dones amb discapacitat era del 32,7% l'any 2018, sent aquesta taxa entre les dones sense discapacitat del 76,3%. Així, les dones amb discapacitat, a més de patir els obstacles d'accés al treball propis de la discapacitat, pateixen també els derivats per raó de sexe.

Aquesta població acostuma a tenir també una menor proporció de persones amb educació superior. Les barreres amb les quals es troben les persones amb un determinat tipus de discapacitat, no només intel·lectual, sinó també derivades de la falta d'accessibilitat als centres, els transports, els materials, etc. fan que l'accés a la formació i la continuïtat del procés formatiu siguin més difícils per aquest col·lectiu.

Les dades de l'EMEF analitzades mostren clarament aquests menors accessos al treball i estudis del col·lectiu de persones amb discapacitat: en totes les variables analitzades, aquestes persones tenen els valors més baixos de desplaçaments per aquests motius, especialment dones, persones sense estudis i persones amb rendes de baixes.

La desigualtat en l'accés a l'educació i al treball són elements rellevants de cara a la integració social d'aquest col·lectiu i que intervé clarament en les rendes i, per tant, en la generació de determinades situacions de vulnerabilitat social i econòmica.

Baix compliment de les normes existents

Tal com s'ha analitzat, el marc normatiu i de planificació en l'àmbit de la discapacitat és extens, tot i això aquestes persones segueixen patint desigualtats socials i discriminació en l'accés a molts serveis.

Pel que fa a la normativa relacionada amb l'accessibilitat, a escala europea s'observa com aquesta és molt recent, i encara no inclou els vehicles de transport i el seu àmbit.

Les comunitats autònomes tenen competència exclusiva en matèria d'accessibilitat, i en la seva majoria han optat per l'elaboració de lleis que contenen principis generals, objectius i definicions, relegant al rang reglamentari les disposicions en forma de normes tècniques que determinin com ha de ser l'accessibilitat en els diferents espais.

En el cas concret de Catalunya però, manca un desplegament i compliment de les normatives existents. No s'ha desplegat la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, mitjançant un nou Codi d'accessibilitat, pendent de tramitació. No hi ha cap pla sectorial específic sobre l'accessibilitat al transport a Catalunya, tot i que l'article 21 de la Llei 13/2014 preveu aquest instrument de planificació. Tampoc existeix un òrgan de governança per l'accessibilitat del transport. En general, cada administració o operador adopta la seva pròpia solució dificultant l'homogeneïtzació del sistema. En definitiva doncs, la governança de l'accessibilitat a la mobilitat és un aspecte pendent.

Cal tenir en compte que la mobilitat, i en conseqüència l'accessibilitat al sistema de transports, encapçala les preocupacions de les persones amb alguna discapacitat física. Per tant és important actuar en aquest sentit per aconseguir aquests sistemes 100% accessibles.

Per altra banda, l'accessibilitat física dels carrers és també un clar element integrador. Actualment, tot i l'esforç de molts ajuntaments per fer aconseguir ciutats més accessibles, encara ara trobem carrers que presenten barreres arquitectòniques les quals dificulten, i fins i tot impossibiliten, els desplaçaments quotidians de persones de mobilitat reduïda, com ara són les persones amb discapacitat o d'edat avançada. En aquest sentit, només el 43% dels municipis de la província de Barcelona tenen plans d'accessibilitat, tot i que la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat estableix l'obligatorietat de tots els municipis de disposar d'un Pla d'Accessibilitat municipal.

Les persones amb discapacitat, unes pautes de mobilitat més sostenibles

Les persones amb discapacitat tenen unes pautes de mobilitat més sostenibles en tots els seus perfils de població. Així, gairebé 3 de cada 4 persones amb discapacitat utilitza els modes actius o el transport públic en els seus desplaçaments quotidians. Aquesta proporció es redueix a poc més de 2 persones de cada 4 entre la resta de la població. Especialment important és l'ús dels

modos actius entre les persones amb discapacitat, en detriment sobretot dels desplaçaments fets en transport privat.

Cal tenir en compte que la dependència de la població amb discapacitat als modes actius està condicionada per la seva menor autonomia que els limita en l'accés al transport motoritzat, tant al transport públic com al transport privat. Com ja s'ha dit millorar aquesta autonomia és un factor clau per millorar la qualitat de vida d'aquestes persones.

L'adaptació dels modes motoritzats, tant públics com privats, a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, la desitjada accessibilitat universal dels serveis i xarxes, fa doncs que l'ús d'aquests mitjans de transport sigui similar, en el cas del transport públic, o considerablement menor, pel que fa al transport privat, que la resta de la població.

Pel que fa al transport privat això es tradueix en una menor tinença de vehicle privat entre aquest col·lectiu. L'EMEF 2018 recull el nombre de cotxes que els entrevistats tenen a la seva llar. En el conjunt del STI el 24,6% de les persones amb alguna discapacitat reconeguda legalment declara no tenir cap cotxe a la llar. Aquest percentatge, entre les persones sense discapacitat, es redueix fins a gairebé el 14%.

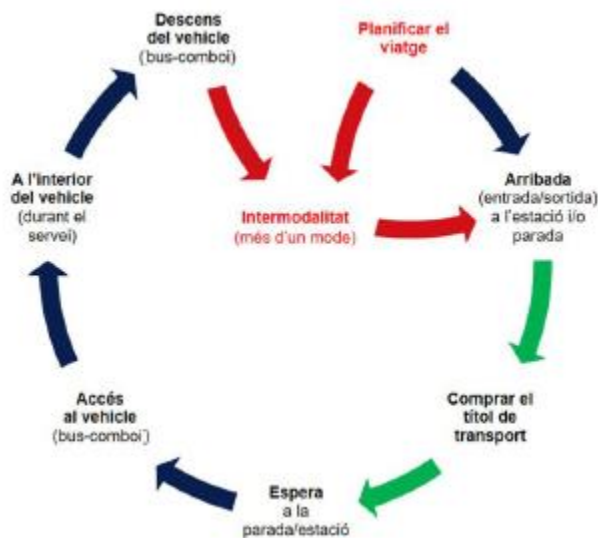
Un altre fet diferencial de la mobilitat de persones amb discapacitat és la importància de la mobilitat interna al municipi. Així, dins del col·lectiu de les persones amb discapacitat, s'observa com l'autocontenció municipal augmenta a mesura que ho fa el grau de discapacitat reconegut legalment. En conseqüència, l'autocontenció municipal ascendeix fins al 85,5% entre les persones amb un grau de discapacitat del 75% i més. Sent en el conjunt d'aquest col·lectiu del 74,2%, 10 punts percentuals per sobre que la resta de la població.

Les persones amb discapacitat, necessitat d'uns serveis de transport accessibles

El col·lectiu de persones amb discapacitat es mostra usuària del transport públic, tal com s'ha vist amb les dades dels desplaçaments, però també es corrobora amb les dades d'avaluació de l'ús. En aquest cas, els valors són lleugerament superiors que la resta de població, i amb unes puntuacions de satisfacció similars. Així doncs, malgrat les dificultats d'accessibilitat que es poden trobar en aquests mitjans de transport, són un col·lectiu captiu que està satisfet del seu servei.

Tot i això es donen diferències segons els mitjans de transport, observant una clara correlació entre l'ús dels mitjans de transport i la seva adaptació a les persones amb mobilitat reduïda. Entre les persones sense discapacitat Rodalies Renfe apareix com el segon mitjà de transport públic més utilitzat, mentre que entre les persones amb discapacitat apareix en tercer lloc, amb un valor força inferior (61,2% entre les persones sense discapacitat i 49,5% entre les persones amb discapacitat). En concret, les menors puntuacions d'aquest servei apareixen en els ítems relacionats amb l'accessibilitat a l'hora de pujar i baixar del vehicle. Com s'ha dit, manca un 10% de les estacions d'aquest servei per ser adaptades a les persones amb mobilitat reduïda.

Al transport, l'objectiu de l'accessibilitat universal ha d'existir al llarg de tota la cadena del desplaçament, així, per tal que un servei de transport sigui accessible al 100% s'han de requerir el compliment de les especificacions d'accessibilitat establertes en cada un dels elements i etapes de la cadena del transport.



Imatge 2. Cadena del transport. Font: Anàlisi Global del grau d'accessibilitat del transport públic a Catalunya, Josep M^a Llop i Rigol

Pel que fa a l'ús del transport privat destaca el volum més gran de persones amb discapacitat que no usen mai o quasi mai el transport privat, en comparació a les persones sense discapacitat (54,2%, front 39,7%). Per altra banda, les respostes també indiquen com la moto, la bicicleta i els altres ginys tenen un ús testimonial entre les persones amb discapacitat.

Aquests usos també són evidents amb les dades sobre els motius d'ús dels modes motoritzats (dades de l'EMEF 2017). Així, en els motius d'ús del transport públic, no disposar de cotxe i no

tenir un altre remei són els motius més mencionats entre les persones amb discapacitat. En el primer cas s'observen gairebé 8 punts percentuals de diferència amb la resta de la població. Pel que fa als motius per utilitzar el transport privat, destaca que entre les persones amb discapacitat el motiu d'ús de perquè em porten apareix en tercera posició, amb un percentatge gairebé el doble que el que mencionen les persones sense discapacitat. Per contra, el motiu d'ús que és més ràpid que el transport públic representa gairebé el doble entre les persones sense discapacitat que el que mencionen les persones amb discapacitat. Fets que mostren un major ús del cotxe com acompanyant i una menor importància de la durada dels desplaçaments.

Les persones amb discapacitat, manca un millor coneixement de dades sobre el col·lectiu

L'EMEF esdevé una de les poques fonts d'informació disponibles per a conèixer les característiques específiques dels patrons de mobilitat de les persones amb discapacitat, i la seva dimensió subjectiva. És important perquè disposar d'aquesta font d'informació - tot i que es podria aprofundir en la recopilació de dades més específiques - permet aprofundir en el coneixement de la diversitat en les pautes de mobilitat, i establir polítiques i actuacions que facilitin la inclusió de tots els col·lectius i persones.

En general, la falta de dades rigoroses i comparables i la poca investigació sobre la discapacitat i mobilitat, poden dificultar la comprensió i impedir que s'adoptin mesures per aquest col·lectiu. Aprofundir en aquest sentit o conèixer les circumstàncies particulars d'aquest col·lectiu, pot millorar els esforços per eliminar els obstacles discapacitants i proporcionar serveis que permetin la participació d'aquesta part important de la població.

Eliminar els obstacles en els espais públics, transports, informació i comunicació farà possible que les persones amb discapacitat participin en l'educació, ocupació i vida social, reduint així el seu aïllament i dependència. En tots els aspectes, els requisits fonamentals per abordar l'accessibilitat i reduir les actituds negatives són les normes d'accés; la cooperació entre els sectors públic i privat; una organització líder responsable de l'execució; la formació en accessibilitat; el disseny universal per als planificadors, arquitectes i dissenyadors; la participació dels usuaris i usuàries, i l'educació pública.

Referències utilitzades

Amputats Sant Jordi i AMTU (2017). *Mobilitat i transport públic entre persones amb alguna discapacitat física*.

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) (2019). *Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024. Proposta del Pla*.

Autoritat del Transport Metropolità (ATM) (2020). *Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM) 2020-2025*.

Decret /2020 pel qual s'ha d'aprovar el Codi d'Accessibilitat de Catalunya

Idescat i IERMB (2011), *Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2011*.

López, P. & Borau, J. (2011). Diseño urbanístico para todas las personas. En vv.aa., *Accesibilidad universal y diseño para todos. Arquitectura y urbanismo* (pp. 82-105). Madrid: Fundación once para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad

Llei 13/2014, de 30 d'octubre d'accessibilitat de Catalunya

Nacions Unides (2016). *Nova Agenda Urbana, Habitat III*. Quito

Nacions Unides (2006). *Convenció sobre els drets de les persones amb discapacitat i protocol facultatiu*

Organització Internacional del Treball. (2002). *La gestión de la discapacidad en el lugar de trabajo*. Ginebra: Repertorio de recomendaciones prácticas de la Oficina Internacional del Trabajo.

Organització Mundial de la Salut (OMS) (2011). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*.

Ruiz, P. (2017). *La inserció laboral de les persones amb discapacitat intel·lectual*. (Treball final de Grau).

Yeannes, M. (2010). La revalorización del espacio público a partir de las condiciones de accesibilidad peatonal. Un estudio sobre barreras arquitectónicas en la ciudad de Mar del Plata. *Estudios del Hábitat*, 11, (pp. 83-96).

