



CONSTRUIR INFRAESTRUCTURES RESILIENTS, PROMOURE LA INDUSTRIALITZACIÓ INCLUSIVA I SOSTENIBLE I FOMENTAR LA INNOVACIÓ

Objectius de Desenvolupament Sostenible des d'una mirada feminista

L'actual sistema capitalista de producció ha impulsat un model d'industrialització insostenible, que descansa sobre la deslocalització, la precarietat laboral i les megainfraestructures. Un model que no només no prioritza les tecnologies per al sosteniment de la vida, sinó que té forts impactes ambientals i és a l'origen de grans desigualtats socials. Les dones, per la seva vinculació a les tasques de cures i a causa de la divisió sexual del treball, en són les principals afectades.

Com vulnera els drets de les dones la industrialització?

La industrialització marca un punt d'inflexió en la configuració dels **rols de gènere** ja que se'n deriva una organització social centrada en el treball productiu que infravalora les tasques de cures i sosteniment de la vida. De fet, a Catalunya, el PIB augmentaria en un 40% si es comptabilitzessin aquestes tasques.

La negació de la importància del **treball reproductiu i de cures**, acompanyada del lligam tradicional de la dona a l'esfera privada i d'un procés d'**industrialització patriarcal**, ha generat una forta segregació de les dones al mercat de treball tant vertical (escletxa salarial) com horitzontal (valor afegit de la ocupació). En el sector industrial a Catalunya només el 28% de les treballadores són dones i l'escletxa salarial és el 17,3%. Així mateix, moltes treballadores tenen càrrecs administratius i més del 80% de directius són homes.

A nivell global, el paradigma de com la industrialització vulnera els drets de les dones el trobem a la indústria tèxtil, especialment al Sud Global. La indústria tèxtil

està profundament deslocalitzada i feminitzada, de manera que 27 milions de persones al món* —la majoria dones joves— treballen a les zones econòmiques especials en condicions d'**explotació**. A l'Amèrica Central hi ha més de 260.000 dones que treballen a les **maquiles**. Tant a El Salvador com a Nicaragua, el 90% de les treballadores són dones de menys de 35 anys. Les dones treballen amb salaris molt baixos, jornades laborals molt llargues, sense dret a sindicar-se i en condicions de **risc** cap a la seva salut física.

Aquestes condicions es deriven en vulneracions dels seus **Drets Sexuals i Reproductius** condicionades per espais de treball on els càrrecs de direcció i poder estan totalment masculinitzats i són habituals les conductes d'assetjament i **agressió sexual**. Tampoc existeix cap política laboral de protecció davant l'embaràs, el part o el posterior alletament i cura del nadó.

Qui són les beneficiàries de les infraestructures?

El sistema econòmic actual ha prioritzat tradicionalment la construcció de grans infraestructures i models de mobilitat orientats a optimitzar i maximitzar els beneficis del **treball productiu**. Això es tradueix, a nivell global, en la imposició de megainfraestructures destinades a l'extracció de recursos i, a nivell regional i local, en un concepció de l'espai públic i de la mobilitat lligada als desplaçaments laborals en vehicle privat que invisibilitza les necessitats del treball reproductiu. En termes concrets, es prioritza l'alta velocitat, el desplaçament aeri i les autopistes enlloc d'enfortir el transport públic urbà i interurbà i repensar els espais públics des de la **perspectiva de les cures**.

L'Enquesta de Mobilitat a la província de Barcelona mostra com les dones utilitzen amb preferència el transport públic i realitzen més desplaçaments relacionats amb tasques de cura i gestions quotidianes mentre

* Intermon Oxfam



els homes fan més ús del vehicle privat amb finalitats laborals. Aquests desplaçaments masculins se'ls ha considerat tradicionalment "mobilitat obligada" i el sistema s'ha concebut des d'aquesta perspectiva.

Cal, per tant, repensar el **transport** i l'**urbanisme** des d'una perspectiva feminista i incloure les dones i les seves necessitats específiques des de la seva planificació. Això implica millorar els entorns utilitzats per les dones de nit, garantir àmbits comunitaris i de cura a l'espai públic, espais amables per l'autonomia de la infància o millorar el transport públic urbà i interurbà i assegurar-ne l'accessibilitat i la seguretat. Segons l'Enquesta de Violència Masclista, l'any 2016, d'entre els casos de **violències masclistes** en l'àmbit social i familiar a Catalunya, el transport públic és l'entorn on es van reportar més casos d'assetjament sexual (21,6%).

Aquesta **relocalització** i reorientació dels principis del transport públic és especialment important en l'àmbit rural, on sovint es disposa d'un transport orientat a la metròpoli i s'abandonen els desplaçaments quotidians (anar als centres educatius, de salut, mercats, etc).

Quin rol juguen les dones en la innovació i la recerca?

Si bé és cert que la tendència és que progressivament més dones accedeixin a càrrecs rellevants relacionats amb la indústria, la innovació i la recerca, un anàlisi des d'una perspectiva **interseccional** ens aporta llum sobre

la homogeneïtat dins aquest col·lectiu de "dones d'èxit" i els grans eixos d'exclusió que en queden fora com són les dones amb vulnerabilitat econòmica, les dones migrades, les persones que pertanyen als col·lectius LGTBI+, entre d'altres. La majoria de les dones encara tenen poca rellevància en aquests sectors o se'n senten excloses.

La falta de presència de la diversitat de les dones en sectors tecnològics té una de les seves arrels en la greu mancança de **referents positius femenins** durant les primeres etapes educatives i la segregació s'accentua amb els anys. A Catalunya, durant l'any acadèmic 2015-2016, només el 13% de l'alumnat matriculat en **TIC** van ser dones** i de cada 1.000 dones, només 4 treballen en aquest sector. La carrera científica mostra un patró similar. Si bé als inicis el nombre d'homes i dones és similar, el 83% de les persones que acaben liderant grups de recerca tecnològics són homes. Aquesta manca de presència de les dones i la seva **precarietat** també dona lloc a una menor influència en la configuració de les tecnologies clau i en les activitats científiques. Això fa que no es prioritzin determinades línies d'investigació que tinguin en compte les necessitats de les dones i dels grups vulnerables.

Per a generar un model d'industrialització i **infraestructures sostenibles** i orientades a la vida no només cal assegurar un canvi d'escala (relocalització) i participació en la presa de decisions, sinó també fomentar la paritat i la **perspectiva feminista** en aquests àmbits.

Legislació Catalunya

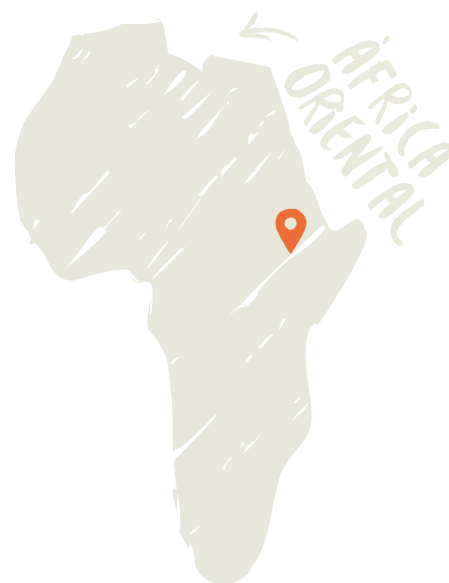
- Declaració Universal Drets Humans, 1948.
- Pacte Internacional de Drets Econòmics, Socials i Culturals, article 11, 1976.
- Convenció sobre l'Eliminació de Totes les Formes de Discriminació contra la Dona (CEDAW), 1979.
- Declaració i Plataforma d'Acció de Beijing, 1995.
- Conveni Europeu de Drets Humans, 1950.
- Estatut d'Autonomia de Catalunya, 2006.
- Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'Igualtat efectiva de dones i homes.
- Llei 9/2009, de 30 de juny, de política industrial.
- Pacte Nacional per a la indústria, 2017.
- Pla Nacional per a la implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya, 2019.

Legislació Etiòpia

- Declaració Universal Drets Humans, 1948.
- Pacte Internacional de Drets Econòmics, Socials i Culturals, article 11, 1976.
- Convenció sobre l'Eliminació de Totes les Formes de Discriminació contra la Dona (CEDAW), 1979.
- Declaració i Plataforma d'Acció de Beijing, 1995.

- Protocol a la Carta Africana sobre els Drets Humans i dels pobles sobre els Drets de les Dones (2004).
- Agenda Africana 2063 (2015).
- Pla d'acció de gènere, 2017.
- Pla d'adaptació Nacional d'Etiòpia, 2017.

A **Etiòpia**, el 73% dels desplaçaments de les dones estan relacionats amb les necessitats de la llar. En l'àmbit rural, dediquen una mitjana de 4 hores diàries a desplaçar-se a peu per falta de mitjans de transport que s'adaptin a les seves necessitats. En l'àmbit urbà, segons Care International, el 90% de les dones han patit assetjament sexual al transport públic durant els seus desplaçaments diaris. És imprescindible tenir amb compte la realitat de les dones en la planificació de les infraestructures i assegurar-ne la veu i presència en àmbits decisoris del sector.



** Agència per a la Qualitat del Sistema Universitari de Catalunya. www.aqu.cat

Realitzat per:



Amb la col·laboració de:



Més informació a: www.agenda2030feminista.org