



## 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

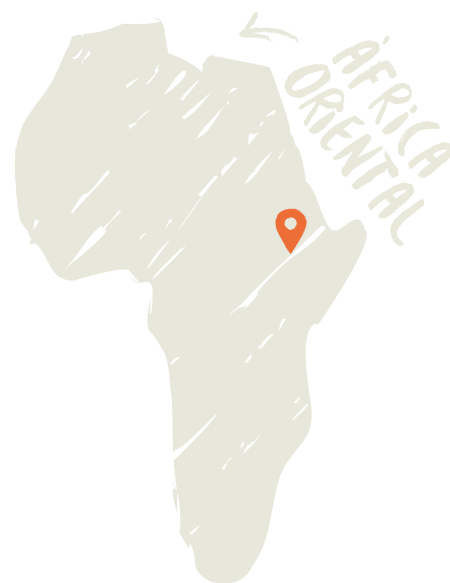
- Declaració Universal Drets Humans, 1948.
- Pacte Internacional de Drets Econòmics, Socials i Culturals, article 11, 1976.
- Convenció sobre l'Eliminació de Totes les Formes de Discriminació contra la Dona (CEDAW), 1979.
- Declaració i Plataforma d'Acció de Beijing, 1995.
- Conveni Europeu de Drets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

Realitzat per:



Amb la col·laboració de:



Més informació a: [www.agenda2030feminista.org](http://www.agenda2030feminista.org)