



lebensministerium.at



GHID PRIVIND INCLUDEREA DIMENSIUNII DE GEN ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI ÎN CONTEXTUL SCHIMBĂRILOR CLIMATICE





CUPRINS

Introducere	3
1. Abordări conceptuale ale egalității de gen în transport și infrastructura drumurilor în raport cu schimbările climatice	5
2. Instrumente de valorificare a egalității de gen în domeniul transportului și infrastructurii drumurilor.....	9
Concluzii și recomandări.....	17



INTRODUCERE

La etapa actuală schimbările climatice, care generează un complex de probleme de interes global, se află în atenția tuturor statelor.

În viziunea experților, încălzirea globală implică, în prezent, două probleme majore pentru omenire: pe de o parte, **necesitatea reducerii drastice a emisiilor de gaze cu efect de seră** în vederea stabilizării nivelului concentrației acestor gaze în atmosferă care să împiedice influența antropică asupra sistemului climatic și să dea posibilitatea ecosistemelor naturale să se adapteze în mod natural, iar pe de altă parte, **necesitatea adaptării la efectele schimbărilor climatice**, având în vedere că aceste efecte sunt deja vizibile și inevitabile din cauza inerției sistemului climatic, indiferent de rezultatul acțiunilor de reducere a emisiilor¹.

În pofida tuturor eforturilor globale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, **temperatura medie globală va continua să crească în perioada următoare**, fiind necesare **măsuri cât mai urgente de adaptare la efectele schimbărilor climatice**. Astfel, **adaptarea la efectele schimbărilor climatice** trebuie să reprezinte un element important al politicii naționale.

În Republica Moldova, în contextul angajamentelor internaționale a fost elaborată Strategia națională de adaptare la schimbarea climei a Republicii Moldova. În vederea eficientizării răspunsului statului cu suportul proiectului ADA/ PNUD: „Suport pentru procesul național de planificare a adaptării Republicii Moldova la schimbările climatice” au fost elaborate mai multe documente în vederea adaptării specifice a sectoarelor sănătății, silviculturii, energetic, transport și infrastructură la efectele schimbărilor climatice.

Adaptare: Procesul de ajustare la clima actuală sau cea prognozată, precum și la efectele ei. În sistemele umane, adaptarea urmărește să modereze sau să evite daunele sau să exploateze oportunitățile benefice. În unele sisteme naturale, intervenția umană poate facilita adaptarea la clima așteptată și la efectele ei.

Conform definiției IPCC (Comitetul Interguvernamental privind Schimbarea Climei) adaptarea este procesul de ajustare a sistemelor naturale și antropice la variabilitatea climatică curentă sau la schimbările climatice de viitor, în scopul moderării daunelor sau explorării oportunităților de beneficiu (IPCC, TAR,2001 p.995).

Totodată, politicile la nivel național, sectorial și local trebuie dezvoltate în baza abordărilor prin prisma drepturilor omului și egalității de gen, pe baza principiilor solidarității și coeziunii sociale.

Reiterăm faptul că Parlamentul European, recunoscând că schimbările climatice exacerbează discriminarea bazată pe sex, pe lângă celelalte efecte dezastruoase, subliniază faptul că schimbările climatice și efectele negative ale acestora ar trebui, de asemenea, considerate o problemă de dezvoltare cu implicații de gen, care afectează toate sectoarele (social, cultural, economic și politic), de la nivel local până la nivel global, și că sunt necesare eforturi concertate din partea tuturor părților implicate pentru a face astfel încât măsurile de reducere a schimbărilor climatice și a riscului de dezastru să respecte dimensiunea de gen, populațiile indigene și drepturile omului².

Statele lumii, prin aprobarea noii Agende de Dezvoltare Durabilă („Agenda 2030”)³, au

1 Ghid privind adaptarea la efectele schimbărilor climatice, București.

<http://www.meteoromania.ro/anm/images/clima/SSCGhidASC.pdf>

2 <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2012-0145&language=RO&ring=A7-2012-0049>

3 <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>



confirmat angajamentul în vederea realizării dezvoltării durabile în cele trei dimensiuni – economică, socială și de mediu – într-un mod echilibrat și integrat. Astfel, Obiectivul 5 prevede realizarea egalității de gen și abilitarea tuturor femeilor și fetelor; Obiectivul 13 prevede adoptarea de măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și impactului acestora.

Obiectivul 11. *Asigurarea orașelor și așezărilor umane inclusive, securizate or sigure, rezistente și durabile*, include subobiectivul 11.2, care prevede până în 2030 oferirea accesului la sistemele de transport sigure, la prețuri convenabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea transportului public, cu o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și persoane în vârstă.

Astfel, adaptarea și atenuarea schimbărilor climatice este esențială pentru protecția mijloacelor de bunăstare și realizarea unui progres continuu al dezvoltării durabile. Schimbările climatice afectează toți membrii societății, dar impactul acestora poate fi diferit asupra bărbaților și femeilor. Prin urmare, este important să înțelegem dimensiunea de gen atunci când se lucrează asupra măsurilor de adaptare/ de atenuare a schimbărilor climatice, având în vedere rolurile și responsabilitățile diferite ale femeilor și bărbaților în societate/ comunitatea acestora.

În acest context, a fost elaborat prezentul „Ghid privind includerea dimensiunii de gen în domeniul transportului în contextul schimbărilor climei” („Ghidul”) în vederea fortificării capacității de adaptare a instituțiilor abilitate din Republica Moldova la efectele actuale și potențiale ale schimbărilor climatice, prin prisma dimensiunii de gen.

Scopul „Ghidului” constă în sensibilizarea de gen a specialiștilor abilitați din domeniul transportului și infrastructurii drumurilor în vederea integrării dimensiunii de gen în cadrul politico-regulamentar și în activitățile sectoriale în contextul schimbărilor climatice.

Obiectivele „Ghidului”:

- familiarizarea specialiștilor cu specificul dimensiunii egalității de gen în sectorul transportului și infrastructurii drumurilor în contextul schimbărilor climatice;
- asigurarea specialiștilor cu instrumente practice în vederea valorificării dimensiunii egalității de gen în sectorul transportului și infrastructurii drumurilor în raport cu schimbările climatice;
- identificarea măsurilor speciale sensibile la gen privind adaptarea sectoarelor critice pentru a limita efectele negative prognozate ale schimbărilor climatice.

„Ghidul” este adresat autorităților centrale, sectoriale și locale, specialiștilor abilitați, dar și persoanelor interesate de subiect.

Prezentul „Ghid” va contribui la o înțelegere mai bună a impactului anticipat al **schimbărilor climatice din perspectiva de gen** și a factorilor favorizanți care condiționează deciziile și comportamentele femeilor și bărbaților, inclusiv în raport cu transportul și drumurile.



08.07.2015. Din cauza temperaturilor ridicate, unele porțiuni de drum s-au deteriorat.

<http://point.md/ru/novosti/obschestvo/aria-dis-truge-drumurile-construite-din-placi-de-beton>



I. ABORDĂRI CONCEPTUALE ALE EGALITĂȚII DE GEN ÎN TRANSPORT ȘI INFRASTRUCTURA DRUMURILOR ÎN RAPORT CU SCHIMBĂRILE CLIMATICE

DIMENSIUNEA DE GEN A SCHIMBĂRILOR CLIMATICE

1.1. Concepte-cheie

Gender/ Gen se referă la caracteristicile femeilor și bărbaților construite social, exprimate prin rolurile și responsabilitățile socioculturale ale femeilor și bărbaților în orice societate. Majoritatea oamenilor se nasc cu sexul definit, dar ei învață normele și comportamentele corespunzătoare societăților lor, inclusiv interacțiunile cu persoane de același sex sau opus, în cadrul gospodăriilor casnice, în câmpul muncii, la nivel de comunități. Genul poate varia de la o societate la alta, în timp și spațiu.

Sexul se referă la diferențele biologice și fiziologice care definesc o persoană ca femeie sau bărbat, cum ar fi organele de reproducere interne și externe, precum și hormonii și cromozomii. Diferențele fiziologice dintre bărbați și femei sunt universale și, de obicei, determinate la naștere.

Rolurile de gen sunt comportamente învățate într-o societate concretă, comunitate sau grup social, în care oamenii sunt condiționați să perceapă activități, sarcini și responsabilități ca bărbat sau femeie. Aceste percepții sunt influențate de vârstă, clasă, castă, rasă, etnie, cultură, religie sau alte ideologii, și de mediul geografic, economic și politic. Rolurile de gen într-un context social dat pot fi flexibile sau rigide, similare sau diferite, complementare sau contradictorii.

Abordarea integratoare a egalității de gen (gender mainstreaming) este procesul de identificare și integrare a nevoilor și intereselor ale femeilor și bărbaților în fiecare program, politică, strategie, activități administrative sau financiare legate de măsurile de adaptare la schimbările climatice.

Analiza de gen este un instrument pentru a diagnostica diferențele dintre femei și bărbați în ceea ce privește activități specifice, condiții, nevoi, accesul la și controlul asupra resurselor lor și accesul acestora la beneficii de dezvoltare și de luare a deciziilor. Analiza de gen a acțiunilor privind schimbările climatice vizează integrarea celor două domenii (de gen și schimbările climatice) și oferă explicații cum impactul schimbărilor climatice și al inegalității de gen se condiționează reciproc.

Evaluarea impactului de gen (GIA) este un tip de analiză de gen, care este folosită în special la analiza politicilor/ proiectelor publice. Evaluarea impactului de gen poate fi efectuată:

- **Ex-ante:** Pentru a evalua efectele potențiale ale modificărilor propuse ale documentului de politici/ proiect. Această evaluare se efectuează în timpul etapelor de dezvoltare a unei politici sau legi (de exemplu, înainte de punerea în aplicare).

- **Ex-post:** Pentru a evalua efectele reale ale unei politici/ proiect sau ale unei legi în vigoare. Această evaluare se efectuează fie în timpul punerii în aplicare a unei politici de a monitoriza efectele sale asupra bărbaților și femeilor, sau după punerea în aplicare a unei politici sau legi, pentru a evalua efectele sale asupra bărbaților și femeilor.

Stereotipurile de gen – convingeri, idei, credințe care, limitând femeile și bărbații la



rolurile tradiționale, afectează deciziile, valorile și comportamentul acestora în condițiile de adaptare la schimbările climatice.

Egalitatea de gen se referă la exercitarea de drepturi, șanse și de responsabilități egale de către bărbați și femei, precum și de băieți și fete, în toate sferele vieții. În domeniul transportului, egalitatea de gen se concentrează pe egalitatea de oportunități pentru bărbați și femei de a beneficia de politicile și serviciile de transport.

1.2. Argumente în favoarea includerii dimensiunii de gen

Femeile și bărbații au experiențe diferite, percep și identifică riscurile cu referire la sănătate și viață în contextul schimbărilor climatice în mod diferit. Capacitățile de reducere a vulnerabilității și riscurilor sunt determinate de mai mulți factori: sărăcie, clasă socială, educație, vârstă, etnie și relațiile de gen etc.

- Relațiile actuale de gen în reducerea riscului de calamități sunt determinate de rolurile și responsabilitățile femeilor și bărbaților acasă și în societate (care diferă deseori prin conținut, implicare și impact).
- Treburile casnice, inclusiv asigurarea igienei și salubrității, îngrijirea copiilor și bolnavilor sunt, de obicei, considerate drept responsabilitatea femeii.

Femeile au grijă de gospodărie și de membrii familiei, situații care cel mai adesea le limitează mobilitatea și le sporește vulnerabilitatea în fața calamităților naturale. De exemplu, în condiții de secetă și precipitații abundente femeile sunt nevoite să muncească mai mult pentru a asigura hrana, apa și energia necesare pentru gospodărie.

- Fenomenul îmbătrânirii demografice, caracterizat prin prevalarea femeilor printre persoanele în etate, cu necesități specifice, au nevoie de o atenție sporită și restructurare a serviciilor sociale și de sănătate, respectiv a serviciilor de transport/ ajustarea infrastructurii.
- Având în vedere importanța agriculturii în economia Republicii Moldova, populația din zonele rurale necesită o atenție deosebită. Totodată, multe femei din zonele rurale nu au vechime în muncă, acestea nu sunt eligibile pentru a solicita despăgubiri sau indemnizații în caz de calamități naturale. În condițiile de resurse limitate accesul la servicii de transport devine o problemă de supraviețuire.

Schimbările climatice pot intensifica inegalitatea de gen, iar un dezastru poate agrava situația femeilor și mai mult.

La femei nivelul riscului este diferit comparativ cu bărbații, respectiv și capacitățile de rezistență sunt diferite.

De exemplu: mobilitatea redusă din cauza persoanelor aflate în îngrijire, la fel și lipsa/ insuficiența de mijloace de transport, poate limita posibilitatea de transportare a produselor alimentare, a apei, a lemnelor în perioada calamităților, sporind în special eforturile femeilor.

- În același timp, bărbații tind deseori să subestimeze nivelul riscului, în special ce ține de trafic (șofajul cu viteză mare, în stare de ebrietate, ignorarea centurii etc.), fapt ce trebuie luat în vedere în cadrul programelor de instruire și serviciilor de asistență.



- **Femeile, grație experienței de administrare a resurselor naturale și casnice la nivel de comunitate și gospodărie, pot contribui la elaborarea și realizarea strategiilor de trai adaptate la realitățile determinate de schimbările climatice.**

EGALITATEA DE GEN ȘI TRANSPORTUL

În general, sectorul transporturilor este un spațiu marcat de gen. În domeniul transportului terestru și acvatic, lucrătorii de sex feminin reprezintă mai puțin de 20% din forța de muncă.

Cercetările demonstrează că sectorul este dominat de valori și practici masculine, ceea ce face dificilă intrarea femeilor în acest domeniu.

Respectiv, trebuie create medii de lucru favorabile la gen pentru a sprijini încadrarea femeilor în câmpul muncii; eliminarea stereotipurilor de gen din domeniu.



În Moldova:

- Opt din zece femei și nouă din zece bărbați se deplasează zilnic cu un anumit scop, o călătorie durând circa 1,4 ore.
- Două treimi din timpul lor de deplasare, femeile îl parcurg pe jos și un sfert din acest timp îl petrec în transport public.
- Bărbații dedică de trei ori mai mult timp călătoriilor cu autoturismele în comparație cu femeile.
- Serviciile de taxi sunt utilizate mai mult de către femei și locuitorii orașelor.
- Bărbații și locuitorii de la sate merg mai des cu trenul.
- Femeile câștigă în medie cu circa 13% mai puțin decât bărbații.
- Femeile alocă zilnic pentru lucrări neremunerate aproape de două ori mai mult timp comparativ cu bărbații.
- Femeile sunt antrenate în activități aducătoare de venit într-o măsură mai mică decât bărbații.

Sursa: http://www.statistica.md/public/files/publicatii_electronice/Utilizarea_timpului_RM/Note_analitice_rom/03_brosur_ROM.pdf

http://www.statistica.md/public/files/publicatii_electronice/femei_si_barbati/Portret_statistic_femei.pdf



PROVOCĂRI REFERITOARE LA EGALITATEA DE GEN ÎN SECTORUL DE TRANSPORT ȘI INFRASTRUCTURII DRUMURILOR

- Grupurile vulnerabile, precum *femeile sărace cu copii, femeile în etate, din mediul rural, se confruntă deseori cu obstacole legate de transport* (prețurile, frecvența, confortul etc.);
- Deseori, problemele cu transportul, drumurile deteriorate afectează mobilitatea cetățenilor, în special a femeilor cu copii și a femeilor/ bărbaților în etate, limitând accesul la servicii sociale și de sănătate;
- Persistența stereotipurilor de gen precum că femeile conducătoare auto sunt mai puțin capabile și profesioniste comparativ cu bărbații limitează inițiativele acestora;
- Lipsa dimensiunii de gen în politicile de transport și infrastructura adiacentă poate submina eficacitatea/ durabilitatea programelor;
- Lipsa evaluării impactului de gen a politicilor de transport/ infrastructură duce la evaluări incomplete a situației și subestimarea riscurilor, a impactului acțiunilor asupra femeilor și bărbaților;
- *Sistemul de învățământ contribuie la reproducerea stereotipurilor tradiționale de gen prin orientarea profesională tradițională a tinerilor, limitând accesul fetelor în sectorul de transport și drumuri etc.*

Istorii umane:

Reabilitarea drumului Sărăteni-Soroca în cadrul programului COMPACT/ Fondul Provocarile Mileniului a avut impact benefic asupra vieții populației din satele amplasate de-a lungul traseului.

Fetele au recunoscut că se pot deplasa prin comunitate în condiții de siguranță, păstrându-și încălțăminte de deteriorare și noroi.

Tinerii au menționat că bicicletele și mașinile nu mai sunt deteriorate de drumul rău, astfel transportul este mai durabil și mai economic.



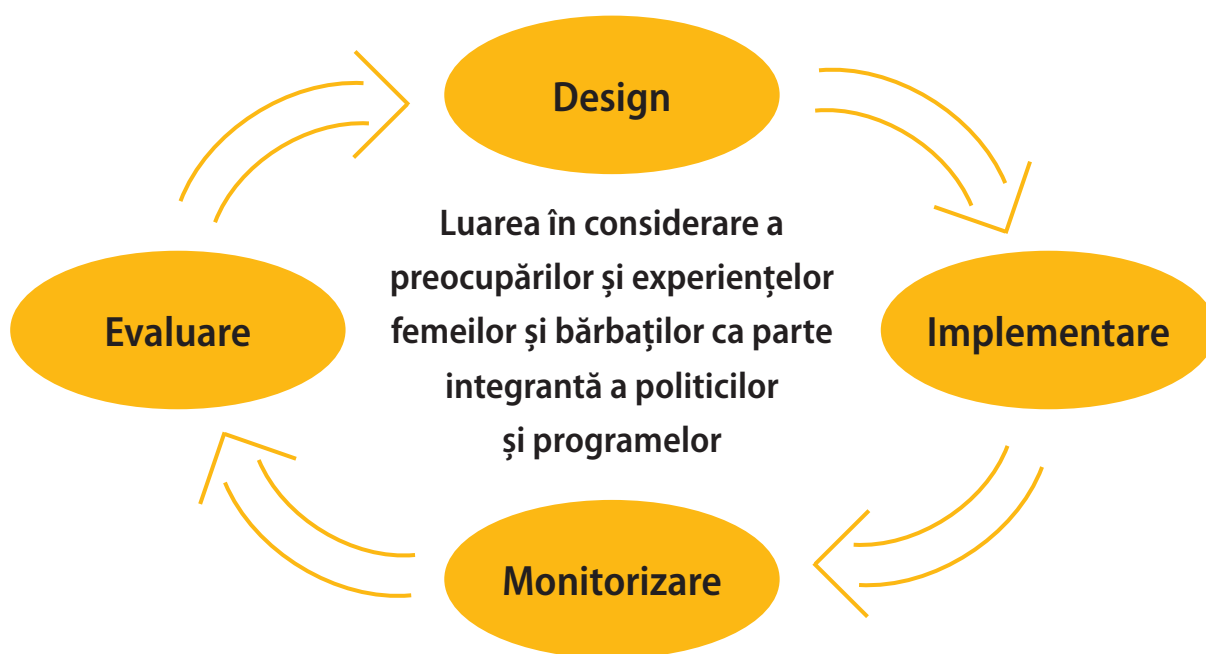


II. INSTRUMENTE DE VALORIFICARE A EGALITĂȚII DE GEN ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI ȘI INFRASTRUCTURII DRUMURILOR

Abordarea integratoare a egalității de gen/ Integrarea dimensiunii de gen în politicile din sectorul de transport și infrastructura drumurilor înseamnă pentru factorii de decizie identificarea în mod sistematic a efectelor politicilor / acțiunilor asupra diverselor grupuri de femei și bărbați și soluționarea problemelor legate de măsurile de adaptare la schimbările climatice. Respectiv, acestea ar trebui să ia în considerare toate relațiile complexe dintre bărbați și femei, pentru a înțelege circumstanțele diferite în care aceștia trăiesc și activează în raport cu domeniul de referință și a analiza diferențele și diversitatea acestora.

Integrarea perspectivei de gen în planificarea și implementarea programelor

Gender mainstreaming
=
Evaluarea implicațiilor pentru femei și bărbați la orice acțiune planificată



Ignorarea dimensiunii de gen poate duce la evaluări incomplete ale situației și la subestimarea riscurilor. Or identificarea riscurilor și evaluarea acestora, având în vedere specificul de gen/ gradul diferit de vulnerabilitate, poate contribui la intervenții mai eficiente și cost-eficiente de reducere a riscurilor în cazul schimbărilor climatice.



METODA 4R

Metoda 4R ne oferă instrumente pentru discuții concrete privind modul în care perspectiva egalității poate fi integrată în domeniul particular sau în activitatea realizată, la fel cum normele, în practică, guvernează munca noastră, limitează sau consolidează egalitatea de gen.

1R și 2R sunt metode cantitative de analiză și se referă la o revizuire sistematică a distribuției și utilizării resurselor.

3R și 4R sunt metode calitative și se referă la normele și valorile utilizate în activitățile comunității/ organizației/ instituției și la modalitățile de intervenție pentru schimbarea acestora.

1R – REPREZENTARE. Răspunde la întrebarea: **Câte femei și câți bărbați?**, oferind informații privind proporția femeilor și bărbaților aflați la toate nivelurile procesului decizional și în interiorul diferitor operațiuni, adică factorii de decizie, personalul și utilizatorii. Întrebările pot fi:

- Câte femei și câți bărbați sunt membri ai organelor de conducere/ manageri ai companiilor, structurilor ce activează în domeniu?;
- Cu câte femei și cu câți bărbați s-a luat legătura/ au fost consultați în procesul de luare a deciziilor?;
- Câte femei și câți bărbați beneficiază de asistență/ servicii în cadrul programelor/ proiectelor?;
- Câte femei și câți bărbați fac parte din echipa de implementare a programelor/ proiectelor?;
- Câte femei și câți bărbați fac parte din grupul-țintă al proiectelor, politicilor, programelor? etc.

2R – RESURSE. Răspunde la întrebarea: **Cum sunt alocate resursele pentru femei și pentru bărbați?**, oferind informații cum sunt împărțite resursele între femei și bărbați pentru diferite operațiuni (materiale, bani, timp, spațiu etc). Întrebările pot fi:

- Care sunt costurile femeilor și bărbaților pentru serviciile de transport și infrastructură?;
- Care sunt veniturile bărbaților și femeilor în urma programelor/ proiectelor?;
- Cât timp alocă femeile și bărbații pentru utilizarea serviciilor de transport și infrastructură?;
- Ce distanță parcurg femeile și bărbații până la serviciile necesare?;
- Ce tip de transport folosesc femeile și bărbații?;
- Câte femei și câți bărbați au fost asigurați cu echipamente necesare, instruiți din programe/ proiecte etc.

3R – REALITATE. Răspunde la întrebarea: **Care sunt motivele împărțirii pe sexe și ale alocării existente a resurselor între bărbați și femei?** Acestea sunt întrebări calitative care rezultă studiind 1R și 2R. Întrebările pot fi:

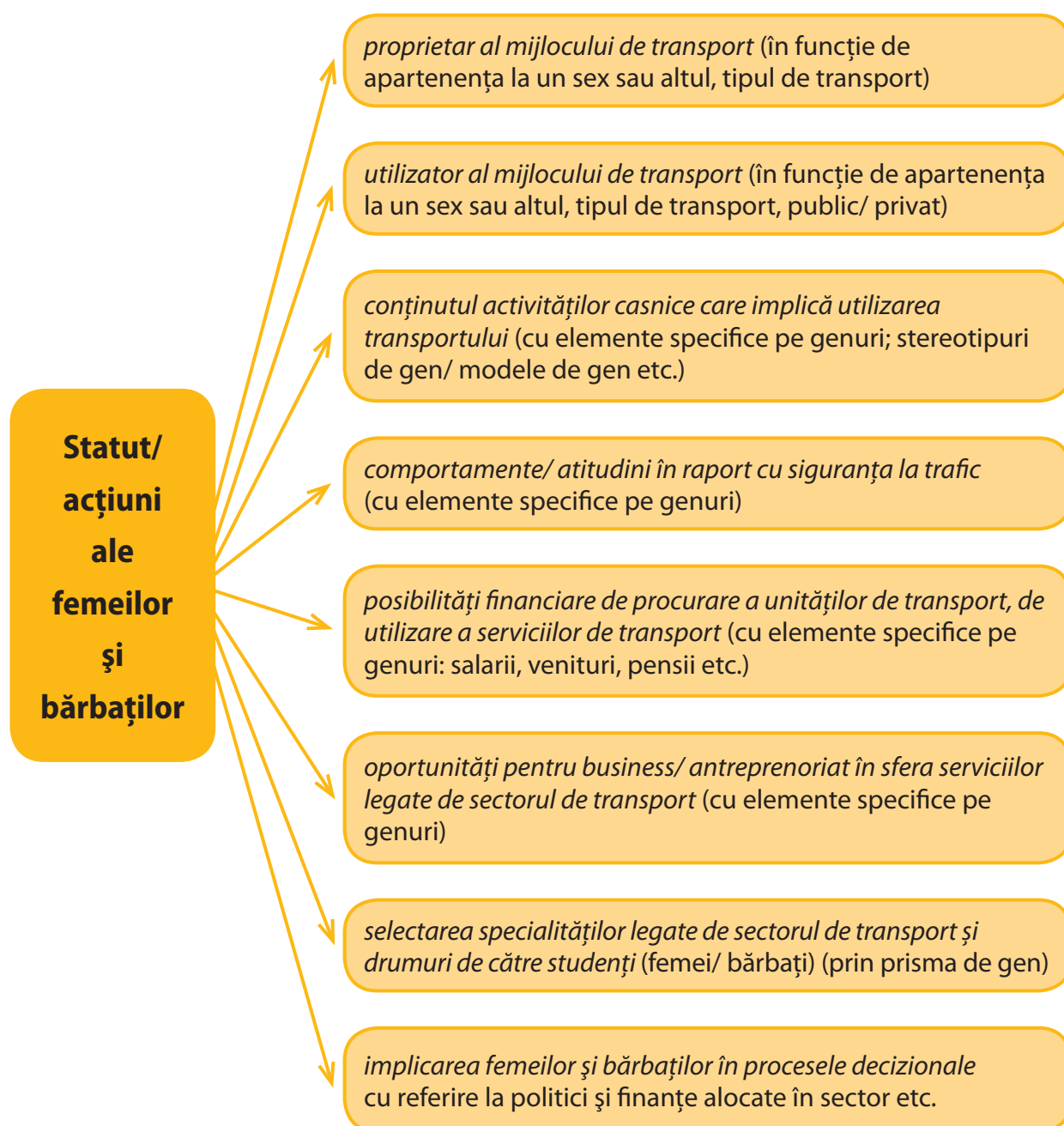
- De ce unor probleme diferite li se alocă timp/ atenție diferite la întâlniri și de către administrație (de exemplu reabilitarea drumului central sau accesul la gospodăria persoanelor vulnerabile (f/b))?;
- Ce valoare este atribuită experiențelor și cunoștințelor femeilor și bărbaților în cadrul structurilor, instituțiilor, consiliilor?;
- Dacă femeile și bărbații au moduri diferite de acces la informații/ programe? De ce?;
- Care este influența stereotipurilor de gen, a normelor socioculturale asupra f/b la implementarea politicii? Și invers, cum diminuează politicile stereotipurile legate de modul de viață? Efectele?;
- Cum pot fi schimbate metodele de lucru pentru ca femeile și bărbații să participe în mod egal? etc.



4R – REACȚII. Răspunde la întrebarea: **Cum răspundem la aspectele identificate?**

- Ce acțiuni sunt necesare pentru a remedia diferențele de gen identificate?;
- Care sunt cele mai bune metode pentru a spori implicarea femeilor în luarea deciziilor?;
- Care sunt cele mai bune metode pentru a facilita accesul la servicii pentru femei și bărbați?;
- Care sunt aspectele prioritare asupra cărora trebuie să se intervină? etc.

ELEMENTELE CE VIZEAZĂ DIMENSIUNEA DE GEN ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI





TEZE ÎN FAVOAREA EGALITĂȚII DE GEN ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI

- Femeile și bărbații au diferite tipuri de cunoștințe/ experiență legate de transport, fie prin rolurile lor de conducători/ pasageri/ pietoni, sau în calitate de profesioniști în sectorul de transport.
- Respectiv, politicile și intervențiile trebuie să țină cont de diferențele de gen, capacitățile diferite de a anticipa riscul, de ripostă și recuperare.
- În publicitate, filme și literatură persistă reprezentări de gen în care bărbații sunt mai des reprezentați călătorind – ca proprietari și conducători auto; iar femeile – ca fiind responsabile de treburile casnice/ utilizatoare a transportului public. Aceste modele trebuie ajustate în raport cu egalitatea, durabilitatea și prioritățile de mediu (în special în contextul schimbărilor climatice).
- Integrarea perspectivei de gen în programe va contribui la îmbunătățirea echității de gen în participare, beneficii și oportunități.



DE CE EGALITATEA DE GEN ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI?

Transportul oferă oamenilor mai multe oportunități pentru mobilitate și dezvoltare.

În diferite țări, bărbații călătoresc mai mult, la distanțe mai mari, cu automobile, pe când femeile călătoresc mai des cu transportul public la distanțe mai limitate. Situațiile sunt determinate de diferențele de gen în distribuirea activităților casnice, piața forței de muncă, precum și de socializarea de gen.

Un nivel înalt de dezvoltare economică este asociat cu accesul egal al bărbaților și femeilor la resurse (inclusiv de transport), diminuarea inegalităților de gen cu referire la venituri etc.

Respectiv, accesul la servicii de transport moderne și sigure, contribuie la restructurarea sarcinilor casnice ale femeilor, oferindu-le mai mult timp pentru activități de antreprenariat ș.a., ducând la dezvoltarea economică și socială.

Pe o scară mai largă, politicile în domeniul transportului și infrastructurii drumurilor pot cataliza dezvoltarea infrastructurii și economiei, contribuind semnificativ la reducerea sărăciei și atenuarea efectelor negative ale schimbărilor climatice.



Genul este un factor central de stratificare a utilizării transportului la toate nivelurile.

Pentru a oferi o imagine mai detaliată a diferențelor de gen și a obiectivelor UE de combatere a oricăror inegalități, este necesar de a stabili o conexiune între gen și axele mai largi ale inegalităților, și anume etnie, sexualitate, vârstă și dizabilitate în raport cu transportul și mobilitatea.

Percepțiile oamenilor cu referire la transport sunt marcate de gen.

La începutul secolului 20 automobilul era considerat ca neutru la gen.

Totodată, cercetările arată că și călătoriile auto și ideile de mobilitate și libertate, asociate cu automobilul, sunt strâns legate de identitatea masculină.



08.07.2015. Cod portocaliu de căldură (+33°C - +38°C). Deformarea drumului din cauza temperaturilor înalte.

http://www.publika.md/pericol-pentru-soferi-pe-o-strada-din-capitala-ce-a-aparut-langa-sediul-unei-ambasade-foto_2351631.html

Dezvoltarea unui sistem de transport confortabil și eficient nu poate fi realizat ignorând necesitățile femeilor

CORELAREA DOMENIULUI TRANSPORTULUI ȘI INFRASTRUCTURII DRUMURILOR LA NECESITĂȚILE FEMEILOR:

Utilizarea transportului și infrastructurii drumurilor în raport cu necesitățile:		
Necesitățile practice	Necesitățile productive	Necesitățile strategice
<ul style="list-style-type: none"> • Transportarea produselor; • Transportarea lemnului, cărbunului (în caz de necesitate); • Transportarea apei (în caz de necesitate); • Deplasarea la grădiniță, școală după copil (în caz de necesitate); • Deplasarea la spital, servicii sociale etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deplasarea la serviciu; • Transportarea mărfurilor produse pentru comercializare (afacere individuală); • Șofajul ca meserie etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Drumuri reparate și iluminate; • Stații amenajate și iluminate; • Parcări comode (pentru cărucioare etc.); • Transport public accesibil (graficul de lucru relevant, costuri rezonabile etc.); • Linii de transport public în apropierea piețelor, magazinelor, punctelor medicale etc.



DE CE EGALITATEA DE GEN ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI?

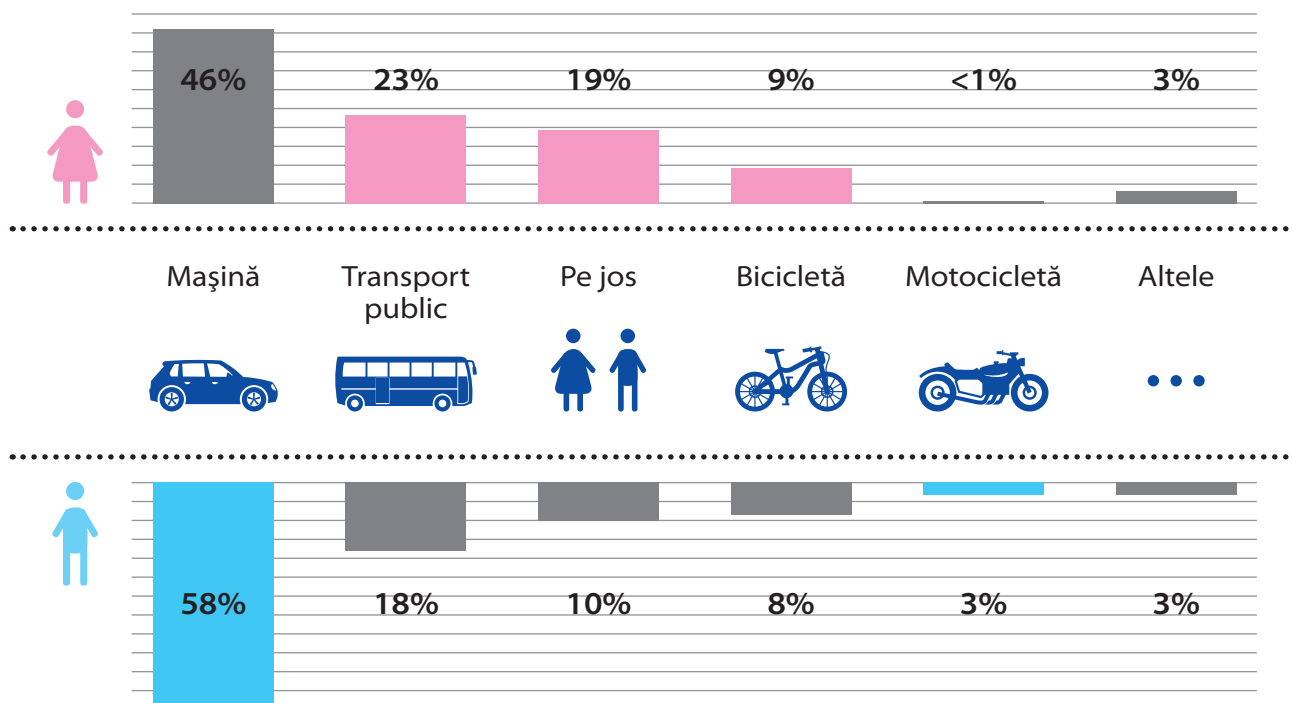
Programele de dezvoltare a transportului vizează o multitudine de probleme:

- Managementul transportului public
- Securitatea la trafic/ drumuri sigure
- Reabilitarea drumurilor
- Transportarea transfrontalieră și națională/ locală
- Dezvoltarea durabilă etc.

Proiectele de dezvoltare a domeniului transportului au impact indirect prin îmbunătățirea condițiilor de viață ale femeilor: grație unui acces mai mare la servicii de sănătate, educație; creșterea oportunităților în servicii și comerț etc.

Acest sector reprezintă o platformă pentru dezvoltarea proiectelor, legate și cu tematica egalității de gen, care pot duce la îmbunătățirea mobilității și oportunităților economice ale femeilor etc.

PRACTICI POZITIVE: UNIUNEA EUROPEANĂ



Preferințele referitoare la tipurile de transport la bărbații și femeile din țările europene:

- Bărbații utilizează mai frecvent automobile personale și motociclete
- Femeile preferă transportul public și plimbatul pe jos.



SCHIMBĂRILE CLIMATICE, SĂNĂTATEA, TRANSPORTUL ȘI EGALITATEA DE GEN

Statistici:

- Emisiile de CO₂ pe cap de locuitor sunt cele mai mari în țările nordice. Datele dezagregate pe gen pot oferi mai multă înțelegere a modului diferit specific de gen al emisiilor și, prin urmare, aceasta ar aduce o contribuție mai mare la politica de mediu referitoare la această problemă. Este necesară reducerea emisiilor de dioxid de carbon existent la nivel global de la 50% la 60%, în scopul de a stabiliza concentrațiile de CO₂ în atmosferă la nivelurile curente.
- O treime din emisiile de dioxid de carbon produse de activitățile umane apare în urma transportului. Mai mult decât atât, în zonele urbane, vehiculele produc până la trei sferturi de poluanți care, combinându-se formează stratul consistent de fum și ceață, afectând atmosfera.
- Fiecare litru de benzină utilizat în automobile produce aproape 2,5 kg de CO₂, precum și alți poluanți.
- Cincisprezece secunde de ralați al unui motor de autoturism consumă mai mult carburant decât restartarea acestuia.
- Startul „Jackrabbit” (cercetările arată că bărbații îl utilizează mai des comparativ cu femeile) consumă aproximativ cu 50% mai mult combustibil decât în cazul în care accelerația ar fi graduală.
- Pe parcursul unui zbor scurt al aeronavei, de exemplu, de la Londra la Lisabona, se produc 0,6 tone de CO₂ pe cap de locuitor.
- În mașinile de spălat rufe, 92% din energia utilizată de către un cazan este pentru a încălzi apa, și doar 8% din energie este folosită de fapt pentru a opera aparatul. Folosirea apei reci pentru spălatul hainelor etc. poate salva până la 225 kg de CO₂ pe an.
- În casele din Marea Britanie (3 dormitoare separate) se produc aproximativ 6 tone de CO₂ pe an în urma încălzirii, iluminării, utilizării aparatelor casnice etc.
- Procurând produse alimentare și alte produse fabricate în zona lor de aflare, oamenii pot reduce emisiile de la transportare. De exemplu, potrivit studiului „Conștiința și comportamentul ecologic”, realizat o dată la doi ani în Germania, 72% dintre femei și doar 57% dintre bărbați cumpără fructe și legume produse în zona lor.

Sursa: http://www.wecf.eu/cms/download/2004-2005/fact_sheet_CC_gender_Russ.pdf



EGALITATEA DE GEN, TEMPERATURI ÎNALTE, REABILITAREA DRUMURILOR



09.07.2015. Drumarii aştern asfaltul fierbinte de 110-140 de grade Celsius. Temperaturile înalte de peste 35 de grade au pus la grea încercare drumarii.

http://www.publika.md/munca-grea-in-iadul-de-140-de-grade-celsius-cum-se-descurca-drumarii-care-astern-asfalt-pe-vreme-torida_2333721.html

Notă: Situația de mai sus afectează și femeile și bărbații care lucrează în condiții extreme. Totodată, impactul asupra sănătății femeilor și bărbaților este diferit, având în vedere aspectele sănătății reproductive, sistemului cardiac, organelor respiratorii etc.

POTENȚIALI INDICATORI, CARE POT FI UTILI ÎN VEDEREA ELABORĂRII PROFILULUI SECTORIAL PRIN PRISMA DE GEN

- Rata bărbați/ femei – locuitori ai regiunilor, potențiali utilizatori ai unităților de transport;
- Rata bărbați/ femei deținători ai unităților de transport;
- Rata bărbați/ femei beneficiari de alocații pentru transport;
- Patroni pe sexe și tipuri de servicii (nivel de management);
- Forța de muncă după nivelul de educație, pe sexe și medii;
- Rata bărbați/ femei din numărul total al colaboratorilor sectorului pe diferite tipuri de activitate: reparație, curățare, amenajare etc.;
- Rata mortalității în urma accidentelor de transport a populației generale pe sexe, pe medii și grupe de vârstă;
- Rata bărbați/ femei care au suferit în urma accidentelor de transport (dezagregate pe tipuri de transport);
- Rata bărbați/ femei din numărul total al colaboratorilor sectorului instruiți cu privire la schimbări climatice;
- Rata bărbați/ femei din numărul total al populației instruite cu privire la securitatea la trafic;
- Numărul de ore consumate pe săptămână pentru activitate (bărbați/ femei);
- Rata bărbați/ femei beneficiari de recompense în cazul riscurilor climatice;
- Salariile medii pe sexe și tipuri de activitate;
- Numărul de studenți/elevi care studiază în învățământul mediu de specialitate și superior în domeniul transportului și infrastructurii drumurilor pe sexe;
- Salariați ocupați în condiții de muncă grele și nocive pe sexe;
- Numărul conducătorilor de întreprinderi din sector (mărimea întreprinderii, activități economice) pe sexe, medii;
- Ponderea surselor alocate din bugetul de stat pentru reabilitarea infrastructurii etc.;
- Ponderea surselor alocate din bugetul de stat pentru realizarea programului de securitate la trafic etc.;
- Rata transportului adaptat la necesitățile persoanelor cu dizabilități.



CONCLUZII

- Studiile internaționale confirmă că femeile și copiii sunt grupurile sociale mai vulnerabile în fața schimbărilor climatice din cauza accesului redus la resurse, informații, la luarea deciziilor, mobilității limitate etc.;
- Reducerea resurselor și sporirea eforturilor pentru dobândirea/ transportarea acestora forțează povara asupra femeilor, precum și reduce oportunitățile pentru femei pe piața muncii și, în consecință, poate duce la o scădere a veniturilor, menținând/ generând sărăcia în rândul femeilor;
- Reiterăm poziția experților precum că în contextul schimbărilor climatice și transformărilor bruște ale temperaturilor, reducerii resurselor vitale crește morbiditatea și mortalitatea specifică pe sexe. Având în vedere că femeile și copiii fac parte din grupurile mai vulnerabile în acest sens, va crește necesitatea acestora în servicii medicale;
- În acest context, concluzionăm că sistemul de transport și infrastructură se află în pragul unor noi provocări, care pot fi acutizate de problemele actuale existente în sistem: insuficiența resurselor financiare și de personal, accesibilitatea redusă a populației la servicii de transport de calitate, în special în localitățile rurale, deteriorarea sporită a drumurilor, infrastructura subdezvoltată, în special la țară etc.;
- Totodată, pe fundalul reducerii resurselor vitale, poate crește nivelul de conflictualitate, conducând la creșterea vulnerabilității grupurilor celor mai sărace ale populației;
- În Republica Moldova, lipsa analizei de gen a schimbărilor climatice și a impactului acestora asupra sectorului transportului și infrastructurii drumurilor și asupra populației creează deficiențe în identificarea imaginii clare a distribuției riscurilor pentru diferite grupuri sociale. Ca urmare, documentele de politici și programele de intervenție, elaborate fără date relevante, riscă a fi ineficiente;
- Insuficiența de date privind efectul schimbărilor climatice asupra vieții și bunăstării, structurii și dinamicii bolilor din perspectiva de gen limitează luarea măsurilor de prevenire adecvate pentru a adapta populația și sistemul de transport la schimbările climatice din perspectivă de gen.





RECOMANDĂRI

Strategiile de adaptare trebuie accentuate pe fortificarea capacităților adaptive ale femeilor și bărbaților la nivel comunitar și individual.

- *Sistemul educațional* trebuie să contribuie la formarea comportamentelor responsabile și de supraviețuire în situații de calamități naturale a fetelor și băieților. La fel, instituțiile educaționale trebuie orientate spre formarea parteneriatelor de gen în toate sferile;
- *Sistemul de sănătate și asistență socială* trebuie să ofere servicii accesibile, de calitate, având în vedere necesitățile specifice ale femeilor și bărbaților. Instituțiile medicale să asigure o prevenire mai bună, tratare și acces la medicamente, în special pentru femei, acestea fiind un grup vulnerabil în calitatea lor de mame, furnizori de îngrijire, dar și prin prevalarea printre persoanele în etate;
- Includerea dimensiunii de gen în programele și proiectele privind apa, sănătatea și salubritatea, agricultura, energia, transportul și infrastructura drumurilor, prevenirea conflictelor sociale, în contextul tendințelor privind schimbările climatice;
- Implicarea activă a organizațiilor locale ale societății civile, în special a organizațiilor ce reprezintă grupurile vulnerabile, inclusiv femeile, în procesul de consultări publice referitoare la programele de adaptare;
- Fortificarea capacităților în înțelegerea și susținerea la nivel de guvern a intervențiilor privind reducerea riscului schimbărilor climatice prin prisma necesităților diferite de gen;
- Crearea unui sistem durabil de monitorizare și analiză a statisticilor diferențiate pe sexe privind mediul și schimbările climatice.

RECOMANDĂRI SPECIFICE:

- Factorii de decizie în domeniul traficului trebuie să ia în considerare dimensiunea de gen din perspectiva de utilizator în vederea integrării valorilor, nevoilor și intereselor femeilor în politica în domeniul transporturilor și infrastructurii corespunzătoare;
- Realizarea programelor de informare și educare a diferitor categorii ale populației cu referire la impactul schimbărilor climatice asupra sectorului transportului și infrastructura drumurilor și comportamentele/ percepțiile specifice ale femeilor și bărbaților în timpul calamităților naturale;
- Elaborarea metodologiei de colectare, procesare, actualizare, gestionare și diseminare a datelor, inclusiv celor sensibile la gen, pertinente schimbărilor climatice cu referire la sectorul transporturi și infrastructura drumurilor etc.
- Recomandăm asigurarea unei abordări în baza egalității de gen a riscurilor pentru sănătate și bunăstare asociate cu schimbările climatice în contextul sectorului transportului și oferirea unui cadru pentru evaluarea riscurilor pentru sănătate în funcție de sex și pentru măsurile de adaptare/atenuare legate de schimbările climatice;
- Crearea unei rețele naționale a instituțiilor de cercetare și a grupurilor de experți,



constituite proporțional din femei și bărbați, pentru asigurarea soluțiilor inovatoare specifice contextului, în domeniul gestionării riscului schimbărilor climatice;

- Realizarea unui studiu specific cu privire la impactul schimbărilor climatice asupra femeilor și bărbaților ca utilizatori dar și producători de servicii în sectorul transportului și infrastructurii drumurilor, datele căruia ar putea ajuta la identificarea unui răspuns mai bine definit;
- Promovarea și implementarea măsurilor de adaptare a sectorului transporturilor și infrastructurii drumurilor la schimbările climatice vor fi evaluate prin filtrul dimensiunii de gen.

REFERINȚE

1. Gender mainstreaming in emergency management: opportunities for building community resilience in Canada // PHAC, Government of Canada, 2008
2. Gender perspectives: integrating disaster risk reduction into climate change adaptation // UNISDR, 2008
3. Gender sensitive disaster management: a toolkit for practitioners // Earthworm Books, 2008
4. Rezoluția Parlamentului European din 20 aprilie 2012 privind femeile și schimbările climatice <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2012-0145&language=RO&ring=A7-2012-0049>
5. Stories from the Pacific: the gendered dimensions of disaster risk management and adaptation to climate change // AusAid, Government of Australia; UNDP, 2009
6. Training manual on gender and climate change // Global Gender and Climate Alliance; IUCN; UNDP, 2008
7. Gender Mainstreaming in Practice: A Toolkit, UNDP RBEC, 2007 (transl. rom)
8. Cristina Vaileanu (2007). Gender Mainstreaming Guidelines for UNDP Moldova





© OFICIUL „SCHIMBAREA CLIMEI”, MINISTERUL MEDIULUI

DATE DESPRE PROIECT

Climate Change Office, Ministry of Environment
Republic of Moldova, Chisinau
156a Mitropolit Dosoftei street, office № 37
Tel./Fax: +373 22 719131

Oficiul „Schimbarea Climei”, Ministerul Mediului
Str. Mitropolit Dosoftei nr. 156 a, biroul nr. 37
MD 2004, Chişinău, Republica Moldova
Tel./Fax: +373 22 719131

Autoare: Valentina BODRUG-LUNGU, expertă în gender