
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Salvà Bibiloni, Francesc; Vidal Torre, Sergi, dir. Les dinàmiques migratòries de la força de treball a Espanya : una anàlisi amb perspectiva de gènere. 2024. (Grau en Estadística Aplicada i Grau en Sociologia)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/300928>

under the terms of the  license



Facultat de Ciències Polítiques i Sociologia
Treball de Fi de Grau

**Les dinàmiques migratòries de la
força de treball a Espanya**

Una anàlisi amb perspectiva de gènere

Francesc Salvà Bibiloni

Tutoritzat per Sergi Vidal Torre

Grau en Estadística Aplicada i Sociologia

Universitat Autònoma de Barcelona

17 de Maig del 2024

Índex de continguts

1. Introducció	3
2. Marc conceptual	7
2.1. Mobilitat espacial i potencial de mobilitat	7
2.2. El procés de migrar	8
2.3. Limitadors i facilitadors del potencial de mobilitat	10
2.4. Obstacles per a la mobilitat	11
2.5. Diferències segons el gènere	12
3. Metodologia	16
3.1. Font estadística i mostra	16
3.2. Variables dependents	17
3.3. Variables explicatives i de control	18
3.4. Estratègia Analítica	21
4. Resultats	23
4.1. Factors que faciliten o limiten el potencial de mobilitat	23
4.2. Obstacles a la mobilitat	34
5. Conclusions	42
6. Bibliografia i fonts documentals	45

1. Introducció

La migració és un fenomen complex que té repercussions sobre tots els nivells de la realitat, alterant l'ordre econòmic, polític i sociocultural de les societats que l'experimenten a la vegada que, també, comporta alts costos econòmics, socials i emocionals per a les persones migrades. L'ampli abast d'aquest fenomen l'ha convertit en un dels temes centrals en les societats contemporànies i moltes disciplines de les ciències socials han abordat el seu estudi en diferents àmbits i des de perspectives diferents (González-Ruiz, 2001). Els models teòrics dominants en l'àmbit de l'acció individual, tradicionalment han vinculat la decisió de migrar a la recerca de millores econòmiques i a la mobilitat ascendent (Blau & Duncan, 1967), de manera que les expectatives de mobilitat es fonamenten sobre la informació envers les diferències salarials, les condicions laborals i els costos associats a la migració. Considerant tota aquesta informació, l'individu pren la decisió de migrar en funció del resultat d'un càlcul sobre els costos i els beneficis de la mobilitat (Sjasstad, 1962). Així doncs, a grans trets, els models clàssics proposen que els individus decideixen a favor de la mobilitat si consideren que amb el canvi de lloc de residència obtindran uns beneficis majors als costos que implica.

En el context espanyol, les investigacions sobre mobilitat interregional tendeixen a reforçar els models teòrics tradicionals, aportant múltiples evidències de la relació entre els fluxos migratoris de treballadors i les disparitats regionals quant a nivell d'ingressos i taxes d'ocupació. S'ha trobat, entre d'altres, que les regions amb millors indicadors econòmics són les que tenen un major percentatge de persones migrades, mentre que a les regions amb una mala situació econòmica aquest percentatge és molt inferior. Paral·lelament, les regions que presenten una major emigració són aquelles que tenen menor renda per càpita dintre del territori nacional (Capel, 1967; Clemente et al., 2016; Melguizo & Royuela, 2020). A

més, s'ha observat que entre treballadors, aquells que han migrat perceben ingressos més elevats que els que no ho han fet (de la Roca, 2017). No obstant això, les dinàmiques de mobilitat interregional espanyoles presenten algunes característiques particulars que suggereixen la implicació d'altres factors en la configuració del fenomen migratori més enllà de les aspiracions econòmiques.

Primerament, tot i les grans diferències que presenta en termes d'ocupació i nivell d'ingressos entre regions, Espanya compta amb una de les taxes de mobilitat internes més baixes d'Europa (Adalet McGowan & San Millán, 2019). Així, les baixes taxes de mobilitat posen de manifest la necessitat d'ampliar el coneixement sobre els factors que dissuadeixen la mobilitat o promouen la immobilitat. No obstant, la immensa majoria de la literatura existent no permet obtenir evidències sobre els motius i factors que expliquen la immobilitat ja que se centren exclusivament en l'estudi dels individus mòbils. Arran d'aquestes limitacions, un nou corrent d'investigació proposa examinar el procés de presa de decisions que precedeix a la realització de l'acció de mobilitat, centrant-se en l'estudi de les actituds i expectatives de mobilitat dels individus que no han realitzat l'acció de mobilitat (Kley, 2009; Coulter et al., 2011; Clark & Maas, 2015). Diversos estudis orientats a entendre la baixa mobilitat s'han fonamentat sobre l'ús de característiques sociodemogràfiques i altres mesures relacionades amb la composició de la llar, l'estatus socioeconòmic o la disposició d'oportunitats en el lloc d'origen (Fischer & Malmberg, 2001; Mulder & Malmberg, 2014). Altres en canvi, consideren que l'anàlisi dels motius auto percebuts per a la mobilitat i la immobilitat poden aportar una descripció més precisa dels factors que fomenten o dissuadeixen la mobilitat (Coulter & Scott, 2015). Entre aquests, són escassos els que analitzen específicament els motius auto percebuts per a la immobilitat o els obstacles que inhibeixen la mobilitat, pel que els indicis sobre la freqüència dels obstacles a la mobilitat auto percebuts entre poblacions àmplies i la

manera en que aquests es relacionen amb la resta de factors implicats en el procés de presa de decisions de mobilitat són encara poc clars.

En segon lloc, l'efecte limitant de la mobilitat que generalment s'atribueix a la xarxa familiar és especialment rellevant en el context espanyol. Això és degut a que, com a gran part dels països mediterranis, la família ocupa un rol central en la provisió de benestar, essent un recurs important a l'hora de trobar feina (Casillas-Bueno et al., 2015) i oferint suport amb la criança dels fills (Hank & Buber, 2009). En aquest sentit, són abundants les evidències que mostren que el gènere engloba una sèrie de dinàmiques que relacionen les característiques pròpies dels entorns familiars i socials amb les decisions de mobilitat i immobilitat. S'ha observat, entre d'altres, que les dones són més propenses a migrar per anar a viure amb la seva parella, o que les parelles mostren menys disposició a migrar per la carrera professional de la parella femenina (Brandén & Haandrikman, 2019; Mulder & Van Ham, 2005). També, s'ha vist que les dones emigren per motius familiars més freqüentment que els homes (Gillespie & Mulder, 2020), tendeixen a donar més importància als obstacles familiars (Rossi & Rossi, 1990) i que acostumen a assumir més responsabilitats que els homes en la criança dels fills (Moreno Mínguez, 2010). A més, la incidència de dinàmiques fortament vinculades al gènere i les desigualtats que van lligades a ell condicionen l'experiència migratòria en un sentit molt ampli, ja que bona part dels factors que incideixen sobre la disposició a la mobilitat i les possibilitats de migrar dels individus estan condicionats pel gènere de la persona potencialment mòbil (Pessar, 2005; Pessar & Mahler, 2001; Pedraza, 1991; Hondagneu-Sotelo, 1994; Salom & Delios, 1998). Per tot això, la implementació d'una anàlisi amb perspectiva de gènere pot aportar noves evidències que permetin ampliar el nostre coneixement sobre els factors i obstacles que determinen la mobilitat o immobilitat de la població activa resident a Espanya.

Així doncs, el present treball pretén identificar els factors que promouen o limiten la mobilitat dels individus en funció del seu gènere, així com també explorar els obstacles auto percebuts per a la mobilitat, la manera en que es relacionen amb la resta de factors implicats en el procés de presa de decisions i el seu impacte sobre la mobilitat o immobilitat segons el gènere dels individus. Concretament, es volen abordar tres preguntes d'investigació. En primer lloc, es pregunta: Els factors implicats en el procés de presa de decisions de mobilitat tenen efectes diferents sobre les decisions de mobilitat i immobilitat segons el gènere? Per donar resposta a aquesta qüestió es modelitza, separatament per homes i dones, la probabilitat de trobar-se en cada una de les fases del procés de presa de decisions de mobilitat. Seguidament, es pregunta: Quins són els principals obstacles auto percebuts per a la mobilitat en funció del gènere? Per respondre aquesta pregunta, es presenten estratificades per gènere les freqüències de cada una de les categories d'obstacles més habituals. Per últim, es vol donar resposta a la pregunta: Com s'associa la probabilitat de percebre cada tipus d'obstacle amb les característiques sociodemogràfiques dels individus i les decisions de mobilitat o immobilitat? Per fer-ho, es modelitza, separatament per gèneres, la probabilitat de percebre cada una de les categories d'obstacles per a la mobilitat. La realització de totes aquestes anàlisis es farà a partir de les dades aportades per l'enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal & Busqueta, 2020, N = 3889), realitzada al llarg de l'any 2019 i dirigida a la població d'entre 18 i 55 anys residents a Espanya que treballa o que està buscant feina.

2. Marc conceptual

2.1. Mobilitat espacial i potencial de mobilitat

La mobilitat espacial és un fenomen demogràfic complex integrat per múltiples dimensions diferents que interactuen entre sí. Per analitzar-la, més enllà de les territorials, és imprescindible incorporar el màxim de variables sociodemogràfiques, així com comparar els comportaments de mobilitat amb les normes, potencials i possibilitats realment existents (Módenes, 2008). Si es considera la mobilitat espacial com un fenomen demogràfic s'atribueix a la població el protagonisme de l'anàlisi, de manera que l'objectiu prioritari és descriure i explicar la diversitat interna de comportaments individuals per entendre millor els processos del conjunt (Pumain, 1994). Habitualment, en l'àmbit de les ciències socials, s'identifiquen diferents tipus de mobilitat segons les seves característiques espacials i temporals, els quals han estat estudiats de manera aïllada: mobilitat quotidiana, mobilitat residencial, viatge i migració. No obstant, la literatura recent identifica noves formes de mobilitat que fugen de les categories tradicionals (Kaufmann, 2006). Donada la complexitat del fenomen i la multiplicitat de tipologies que l'integren, és indispensable primer definir les característiques que distingeixen el tipus de mobilitat que es pretén abordar.

Així, es pretén partir d'una conceptualització àmplia de la mobilitat espacial, entesa com un canvi de la residència habitual que implica un desplaçament i posterior procés d'adaptació a un entorn residencial diferent al d'origen i els seus voltants. D'aquesta manera, la tipologia de mobilitat que es vol estudiar comprèn les migracions interiors i exteriors, a la vegada que exclou tant la mobilitat quotidiana per motius laborals com els canvis de residència dins d'una mateixa població i altres tipus de mobilitat de durabilitat curta i definida, com els desplaçaments vacacionals. En resumides comptes, es tindrà en

consideració tota aquella forma de desplaçament que impliqui una distància geogràfica considerable i una durada temporal llarga i, sovint, indefinida. Tots aquests atributs dibuixen la mobilitat com una acció o esdeveniment que, per a tots aquells actors que la realitzen, comporta la ruptura amb l'espai de vida quotidiana on ocorren les relacions socials habituals (Courgeau, 1998).

A més del propi fenomen de la mobilitat, l'estudi del potencial de mobilitat també pot posar de manifest alguns aspectes rellevants de la mobilitat dels individus (Kaufmann et al., 2004). Una de les primeres incorporacions teòriques en quant al potencial de mobilitat és el concepte de motilitat. Aquesta es defineix com la capacitat d'una persona de ser mòbil, i analitzar-la implica remuntar-se a fases anteriors a la mobilitat observada centrant l'atenció en l'individu o grup d'individus abans de que esdevinguin mòbils (Kaufmann, 2002). Partint d'aquesta premissa, les motivacions, les expectatives i els processos de presa de decisions dels individus s'examinen de forma explícita a l'hora de tractar de comprendre la mobilitat. L'anàlisi de la motilitat per tant, se centra en l'estudi de les capacitats, restriccions i limitacions dels individus i l'impacte que tenen totes elles sobre la mobilitat o la immobilitat (Kaufmann et al., 2004). Amb tot això, s'entén que per comprendre la mobilitat i el seu potencial cal atendre a les actituds i expectatives dels actors envers la mobilitat, així com també a les aptituds i restriccions que condicionen el procés de presa de decisions dels individus.

2.2. El procés de migrar

La mobilitat suposa alts costos econòmics, socials i emocionals, i en conseqüència, implica un canvi substancial en el curs de vida de les persones mòbils. Per aquest motiu, es reconeix extensament que la migració s'entén millor com un procés que requereix temps i no simplement com un esdeveniment puntual. Aquesta concepció de la

mobilitat implica la necessitat de definir quines són les fases que constitueixen el procés de presa de decisions sobre aquesta. Per abordar aquesta qüestió, s'han desenvolupat un seguit de models de presa de decisions i acció que identifiquen diferents etapes implicades en el procés. Essencialment, la gran majoria d'aquests models es basen en la seqüència proposada per Kalter (1997) “considerar–planificar–realitzar la migració”, conegut com el model de tres etapes de la migració (Kley, 2017). En termes generals, aquests models proposen que el procés de decisions de mobilitat l'integren tres estadis principals: (1) fases que antecedeixen la decisió de migrar, on els actors es *plantegen* la mobilitat com un recurs que pot incitar a una millora del benestar. (2) Etapes posteriors a la decisió de mobilitat, en les que els actors desenvolupen intencions concretes de migrar i *planifiquen* el desplaçament a una destinació concreta i, en darrer lloc, (3) *realitzar* l'acció de migrar.

En els estadis inicials del procés, el plantejament sobre la idea de migrar pot ser interpretat més com una actitud envers la mobilitat que no pas com una expectativa, ja que l'individu senzillament respon a la possibilitat de ser mòbil de manera favorable o no, sense haver de mostrar necessàriament la intenció de portar a terme l'acció (Ajzen, 2005). Les idees i plantejaments sobre la possibilitat de migrar estan influenciades per la percepció dels actors de que les condicions d'alguns dels aspectes de l'àmbit personal, social i/o laboral són insatisfactoris i podrien millorar canviant el lloc de residència habitual.

En canvi, la transició entre la formulació de plantejaments sobre la possibilitat de migrar i el desenvolupament de plans concrets una vegada s'ha decidit en favor de la mobilitat, està condicionada tant per les oportunitats de que disposen els actors com per la superació de les limitacions amb que es troben a l'hora de migrar. Algunes d'aquestes són l'existència de responsabilitats familiars o l'aparició d'ofertes laborals que s'ajustin a les preferències, qualificacions i experiència laboral dels individus. En aquestes fases preliminars, la

re-adaptació de les necessitats dels actors o l'assoliment de millores en les seves condicions de vida en el lloc de residència actual poden donar lloc a l'esvaïment dels plantejaments de mobilitat sense que això suposi cap conseqüència important de cara a fer futurs plantejaments.

En les fases posteriors, una vegada els individus ha pres la decisió de migrar, es planifiquen aspectes més concrets del desplaçament relacionats amb el lloc de destí o amb com i quan es portarà a terme l'acció de migrar. En aquesta etapa és més probable que els individus acabin esdevenint mòbils, donat que abandonar el procés un cop s'ha arribat a aquest punt és més costós. No assolir els objectius establerts sovint afecta negativament a l'autopercepció dels individus i, a més, en aquesta etapa ja s'han efectuat inversions de temps i diners lligades a l'eventual migració. El fet que els actors acabin essent o no mòbils està influenciat per factors externs tals com la successió de canvis en les seves condicions de vida o situacions personals a l'indret d'origen o al de destí.

2.3. Limitadors i facilitadors del potencial de mobilitat

Seguint les premisses de Kley (2017), el conjunt de factors que faciliten o limiten el potencial de mobilitat i la presa de decisions en favor de la mobilitat es poden classificar en tres categories diferents: recursos individuals, factors socials i oportunitats. De manera resumida, els recursos individuals comprenen un conjunt d'elements considerats d'importància a l'hora de limitar o facilitar l'acció de migrar tals com el nivell d'ingressos, l'experiència laboral, el nivell d'estudis i l'experiència prèvia de mobilitat. Pel que fa als factors socials implicats en el procés de presa de decisions, s'hi identifiquen aspectes com la situació de la llar i la familiar, el fet de tenir a càrrec fills menors d'edat o altres responsabilitats familiars, el suport a la mobilitat dels membres de la llar, així com altres aspectes relacionats amb les

xarxes familiars i socials fora de la llar (Kley, 2011). Per últim, les oportunitats fan referència a esdeveniments o expectatives relacionades principalment amb l'àmbit laboral i l'accés a l'habitatge, com el canvi de situació laboral, l'inici o la finalització d'estudis, l'expectativa de començar una nova feina i possibles canvis en la situació de l'habitatge, entre d'altres (Kley, 2011).

2.4. Obstacles per a la mobilitat

Donades les baixes taxes de mobilitat que presenta el cas espanyol, resulta igualment important identificar les raons que porten a la immobilitat o, si més no, aquells elements que els individus perceben com un obstacle per a la mobilitat. Un dels aspectes que possiblement obstaculitza en major grau la mobilitat és la xarxa familiar. Això es deu a que, com a gran part dels països mediterranis, la família ocupa un rol central en la provisió de recursos i benestar. La predominança dels negocis familiars en el teixit econòmic i productiu espanyol, la gran majoria petites i mitjanes empreses dedicades a activitats econòmiques d'àmbit local, aporten gairebé el setanta per cent de tots els llocs de treball del sector privat. Aquest fet provoca que els llaços familiars esdevinguin un recurs important a l'hora de trobar llocs de feina temporals o fixes en els negocis familiars (Casillas-Bueno, 2015). A més, donada l'escassetat de centres d'educació preescolar públics al conjunt del territori espanyol, les xarxes familiars són un suport important per la criança dels fills, ja que acostumen a assumir algunes de les responsabilitats que hi estan associades (Hank & Buber, 2009). Per tot això, és esperable que la mobilitat dels individus estigui limitada en gran mesura per la geografia del grup familiar.

És d'esperar que els obstacles econòmics, relacionats amb la situació laboral o limitacions financeres, siguin una altra de les categories més percebudes pels individus com a obstacle per migrar. D'una banda, les persones que treballen a prop del seu lloc de

residència poden veure limitada la seva capacitat de migrar per la dificultat de canviar la seva ubicació laboral o per la vinculació que senten envers la seva feina. La manca de percepció d'oportunitats laborals a altres llocs de residència també pot ser percebuda pels individus com una limitació per a la mobilitat. D'altra banda, atès que la migració implica certs costos econòmics, les persones amb pocs recursos podrien percebre les limitacions financeres com una restricció important.

Cal tenir en compte també els obstacles vinculats a l'habitatge i l'entorn residencial. La satisfacció amb l'habitatge habitual i la resistència a abandonar-lo, les responsabilitats hipotecàries o la dificultat per trobar habitatges assequibles a altres regions poden ser percebudes pels individus com un obstacle a l'hora de canviar de lloc de residència. Així mateix, l'afecció amb la ubicació residencial, que pot estar motivada tant per l'arrelament a la comunitat i regió d'origen, com per la disposició de serveis que afavoreixen la qualitat de vida, pot provocar també que els individus percebin l'entorn residencial com una restricció a la mobilitat. Més enllà d'això, s'han de considerar també altres elements que poden suposar un obstacle per a la mobilitat com ara la resistència a deixar enrere la vida actual i iniciar-ne una de nova a un altre lloc, o motius de salut que dificultin realitzar la mobilitat.

2.5. Diferències segons el gènere

El fenomen de la mobilitat, entès com un procés de presa de decisions, està travessat per les desigualtats derivades de diferents formes d'estratificació social. Per aquest motiu, el fenomen migratori es pot entendre millor si s'atén a com operen les diferents formes d'estratificació social en la configuració del procés migratori (Hondagneu-Sotelo, 1994). En aquest sentit, la incidència de dinàmiques fortament vinculades al gènere dels individus i les

desigualtats que van lligades a ell són una de les principals qüestions que constitueixen el fenomen migratori. Les desigualtats de gènere condicionen l'experiència migratòria en un sentit molt ampli, ja que gran part dels factors que intervenen al llarg de tot el procés de la mobilitat sovint estan determinats pel gènere de la persona mòbil (Pessar, 2005; Pessar & Mahler, 2001; Pedraza, 1991).

Seguint amb la classificació proposada per Kley (2017), en primer lloc, són moltes les evidències empíriques que troben condicions de desigualtat sobre els recursos personals en funció del gènere. Això és especialment rellevant en el cas de les condicions laborals dels individus, donat que les dones treballadores presenten algunes característiques diferencials. Entre d'altres, les dones tenen sous inferiors als homes, treballen menys hores i amb una major presència de contractes a temps parcial, ho fan en categories professionals i sectors d'activitat molt diversos, i també solen ocupar llocs de feina de poca responsabilitat (Salom & Delios, 1998). Tot i aquestes dissemblances, aparentment no hi ha motius de rellevància per esperar que la situació laboral o la branca d'ocupació tinguin efectes significativament diferents sobre les fases del procés de decisions de mobilitat en funció del gènere.

Segon, en quant als factors socials, les característiques pròpies de l'entorn familiar i social condicionen les decisions sobre quan, qui i a on migrar, la distància a recórrer i les expectatives de contribució econòmica al nucli familiar o nucli social, totes elles fermament lligades al gènere dels seus membres. En relació a la composició de la llar, la recerca prèvia assenyala que la mobilitat de les dones està condicionada al fet de tenir parella o fills. En aquest sentit, s'ha trobat que les dones assumeixen de mitjana majors responsabilitats sobre les tasques de la llar i de cures, així com que una proporció major de dones que d'homes té fills al seu càrrec (Pessar & Mahler, 2001). A més, hi ha evidències de que els progenitors sense parella (predominantment dones) són significativament menys propensos a la

mobilitat (Geist & McManus, 2012). Paral·lelament, les dones són més propenses a migrar per anar a viure amb la seva parella, mentre que les parelles mostren una menor disposició a migrar per la carrera professional de la parella femenina que per la masculina (Brandén & Haandrikman, 2019; Mulder & Van Ham, 2005). Així doncs, hi ha raons suficients per esperar que *la composició de la llar presenti diferències significatives per homes i dones en quant als efectes sobre les actituds i expectatives de mobilitat*. Un altre dels factors socials a destacar és la proximitat geogràfica de la xarxa familiar. La recerca empírica aporta diverses raons per pensar que les dones atorguen més importància a viure a prop de la xarxa familiar que els homes. Per exemple, s'ha trobat que les dones són més donades a migrar per reunir-se amb la xarxa familiar que els homes, desenvolupen relacions més intenses amb els membres de la família i aquestes acostumen a caracteritzar-se per l'intercanvi de suport en aspectes com la criança dels fills (Rossi & Rossi, 1990; Klein Ikkink et al., 1999; Hank & Buber, 2009). Per tot això, s'espera que *la proximitat a la xarxa familiar estigui associada amb les decisions de mobilitat i immobilitat de manera més intensa en les dones*.

Els factors d'oportunitat també es veuen condicionats pel gènere a diferents nivells. Per exemple, en relació a la percepció d'oportunitats laborals, la demanda de determinats perfils professionals i el tipus d'oportunitats determinen si aquells que emigren són homes o dones (Mora, 2009). En aquest sentit, algunes evidències prèvies assenyalen la possibilitat que la percepció d'oportunitats i les expectatives de canvis en determinats àmbits tinguin efectes diferents sobre la mobilitat en funció del gènere. Així, que les dones mostrin més disposició a migrar per viure amb la parella o a prop de la xarxa familiar (Brandén & Haandrikman, 2019; Rossi & Rossi, 1990), són raons de pes per esperar que *la percepció d'oportunitats familiars i de parella siguin factors promotors de la mobilitat més rellevants entre les dones*.

Pel que fa a la percepció d'obstacles a la mobilitat, les dinàmiques i les desigualtats vinculades al gènere dels individus poden tenir una incidència rellevant sobre la percepció d'obstacles a la mobilitat. El fet que els vincles familiars acostumen a ser més importants per a les dones que per als homes (Rossi, 1990), i que específicament en el context espanyol, les dones podrien tenir una major dependència de l'ajuda familiar amb la criança dels fills (Moreno Mínguez, 2010) són motius de pes per pressuposar que *les dones siguin més propenses que els homes a percebre els vincles familiars com l'obstacle principal per a la mobilitat.*

D'altra banda, pel que fa als obstacles econòmics, Bielby i Bielby (1992) van asseverar que les dinàmiques de gènere podien portar a les parelles a estar menys disposades a moure's per la carrera de la parella femenina que per la de la parella masculina. Per aquest motiu, hi ha raons per esperar també que els obstacles econòmics vinculats a la feina de la parella masculina tinguin un major efecte limitador de la mobilitat en les parelles que els vinculats a la de la parella femenina. D'aquesta manera, s'espera que *els homes siguin més propensos a percebre obstacles econòmics que les dones.*

Atès a que les dones tendeixen a assumir majors responsabilitats que els homes en la criança dels fills, juntament amb que les seves relacions amb els familiars es caracteritzen per l'intercanvi de suport, especialment en aspectes com la criança dels fills (Rossi & Rossi, 1990; Klein Ikkink et al., 1999; Hank & Buber, 2009), s'espera observar que *les dones que viuen a prop de la xarxa familiar siguin més propenses que els homes a percebre obstacles familiars.*

3. Metodologia

3.1. Font estadística i mostra

Les dades emprades per als anàlisis estadístics realitzats al present treball procedeixen de l'enquesta *d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa* (Vidal & Busqueta, 2020), realitzada al llarg de l'any 2019. Aquesta font de dades recull, entre d'altres, informació a nivell individual sobre característiques sociodemogràfiques, la situació familiar i laboral, característiques del lloc de residència actual o possibles destinacions de la mobilitat i característiques associades a la seva elecció. A més, conté dades relacionades amb les actituds i intencions de mobilitat, així com informació sobre les motivacions i els obstacles percebuts envers la mobilitat de les persones enquestades.

La població objectiu de l'enquesta són individus d'entre 18 i 55 anys residents a Espanya que treballen o que estan buscant feina. El conjunt de dades fou obtingut per mitjà d'una enquesta web assistida per ordinador d'una duració màxima de 15 minuts. Els participants de l'enquesta foren seleccionats aleatòriament mitjançant el mètode de mostreig per quotes, establertes segons regió de residència (8 regions), grups d'edat (18-24; 25-39; 40-55 anys) i gènere (home i dona).

Amb la realització de l'enquesta s'obtingueren un total de 4008 entrevistes vàlides. No obstant, per dur a terme aquesta investigació s'han exclòs les entrevistes realitzades a membres de les forces armades ($n = 23$) per mor de les seves limitacions a l'hora de decidir sobre el lloc on residir. També s'han eliminat els casos que presentaven manca de valors en alguna de les variables de rellevància per a l'anàlisi, les quals s'esmenten a continuació: s'ha plantejat canviar de lloc de residència ($n = 28$ manca de valors), nivell d'estudis ($n = 13$), proximitat geogràfica de la xarxa familiar i social ($n = 40$),

relació amb el lloc de naixement ($n = 18$). La mostra final amb la que es treballarà té una mida total de 3889 casos.

3.2. Variables dependents

Primerament, la variable dependent *expectatives de mobilitat* s'ha construït com una variable amb tres categories, les quals s'han definit en base al model de tres etapes del procés de presa de decisions de mobilitat (Kley, 2017). Aquest model identifica les diferents fases que integren el procés de presa de decisions de mobilitat: (1) fases prèvies a la decisió de mobilitat, (2) fases posteriors a la decisió i (3) la realització de l'acció de mobilitat. Donat que es volen estudiar les actituds i expectatives de mobilitat sense tenir en compte la realització de l'acció de mobilitat, les categories de la variable dependent fan referència a la fase prèvia i la fase posterior a la decisió de mobilitat.

La fase prèvia consisteix en el fet de plantejar-se la mobilitat com opció, i per mesurar-la s'usen les respostes a la pregunta: "T'has plantejat darrerament deixar el teu lloc de residència per anar a viure a un altre lloc?". Aquesta pregunta es va formular a totes les persones enquestades i anava acompanyada de la instrucció d'haver de respondre negativament si només es plantejaven canvis de domicili dintre de la mateixa població de residència o els seus voltants. Una resposta positiva indica una actitud positiva de l'individu respecte de la mobilitat, és a dir, que és potencialment mòbil, però encara no ha pres una decisió envers la mobilitat. La fase posterior a la decisió consisteix en, una vegada s'ha decidit en favor de la mobilitat, el desenvolupament d'intencions de migrar i la planificació d'aspectes concrets del desplaçament. Per mesurar aquesta segona fase s'usen les respostes a la pregunta: "Has fet plans per mudar-te a un altre lloc en els pròxims 12 mesos?". Aquesta pregunta es va formular només als entrevistats que havien respost afirmativament a la pregunta sobre els plantejaments de mobilitat. Així doncs, la variable dependent

expectatives de mobilitat és una variable amb tres categories, que són les següents: no es planteja la mobilitat, només es planteja la mobilitat, ha fet plans pels pròxims 12 mesos.

En segon lloc, per tal d'analitzar els obstacles per a la mobilitat percebuts pels individus, s'ha construït una segona variable dependent anomenada obstacles. Per mesurar aquesta variable s'usen les respostes a la pregunta oberta: "Quina és la raó principal per la que et seria difícil canviar de lloc de residència?". Aquesta pregunta es va formular a totes les persones entrevistades i les respostes inicialment estan codificades en 21 grups diferents. Per facilitar-ne l'anàlisi, s'han recodificat les respostes agrupant-les en sis categories d'obstacles principals: econòmics, familiars, residencials, altres i cap.

3.3. Variables explicatives i de control

La variable gènere s'ha usat com a variable d'estratificació. L'edat s'ha agrupat en tres grups d'edat: de 18 a 24 anys, de 25 a 39 anys i de 40 a 55 anys. Per mesurar el nivell d'estudis s'ha emprat una variable binària que indica si els individus tenen estudis universitaris o estudis inferiors. La situació laboral s'ha mesurat per mitjà d'una variable amb quatre categories: treballadors amb contracte indefinit, treballadors amb contracte temporal, treballadors autònoms i treballadors en atur. La categoria de treballadors indefinits inclou els assalariats indefinits tant del sector privat com del públic i també els individus que ajuden en el negoci familiar. La categoria de treballadors temporals inclou els assalariats temporals dels sectors tant privat com públic. Pel sector ocupacional s'han emprat sis categories, on la categoria "sector serveis" aglutina els treballadors de serveis personals o seguretat, els de comerç i restauració, i els comercials, representats i administratius sense personal a càrrec. La categoria "directors i supervisors" fa referència a tots aquells treballadors amb personal al seu càrrec i

inclou tant els càrrecs intermedis com els directius i gerents. La resta de categories ocupacionals es corresponen amb les plantejades originalment a l'enquesta.

Per mesurar la composició de la llar s'ha construït una variable categòrica de cinc categories en funció de si els individus conviuen o no amb la seva parella i/o amb un o més fills menors d'edat. La categoria "sol/a sense fills" inclou exclusivament aquells individus que viuen sols, mentre que la categoria "sol/a amb fills" fa referència als que no conviuen amb parella però sí amb un o més fills menors d'edat. Les categories "parella sense fills" i "parella amb fills" corresponen als individus que han declarat viure amb la seva parella i sense cap fill menor d'edat, o amb un o més fills menors d'edat respectivament. La categoria "altres" fa referència als individus que conviuen amb pares, fills majors d'edat, altres familiars i/o amb altres persones que no són parents.

La proximitat amb la xarxa familiar s'ha mesurat amb una variable binària que indica si tots o la majoria dels familiars i amics viuen a la població de residència de la persona enquestada o als seus voltants, en oposició a totes les altres situacions possibles. Seria desitjable que aquesta mesura fes referència només a la xarxa familiar, o bé presentés informació separada per a família i amics, però, malauradament, les dades no aporten aquesta mena de mesures. Tot i així, si els entrevistats responen que tots o la majoria dels parents i amics viuen a prop, és molt probable que això inclogui a la majoria de familiars, de manera que viure a prop del cercle social i familiar es pot considerar un indicador raonable per mesurar la proximitat amb la xarxa familiar.

La variable que informa sobre l'experiència prèvia de mobilitat s'ha construït a partir de les respostes a la pregunta "Vius actualment al lloc on vares néixer?". D'acord amb la conceptualització de mobilitat contemplada en el present treball, tan sols s'ha considerat amb

experiència prèvia de mobilitat a aquells entrevistats que viuen a una comunitat autònoma o a un país diferents als de naixement. Pel que fa als individus que han retornat al lloc on van néixer, donat que no hi ha manera de determinar si anteriorment vivien en la mateixa regió o no, s'ha considerat oportú designar-los com a individus sense experiència prèvia de mobilitat. Així doncs, aquesta variable és una variable binària que indica si els enquestats viuen a una comunitat autònoma o a un país diferent al que van néixer.

La percepció d'oportunitats s'ha mesurat a partir de quatre variables binàries que indiquen si els enquestats creuen que podrien millorar determinats aspectes de la seva vida si visquessin a un altre lloc. Aquestes quatre variables agrupen els diferents aspectes proposats a l'enquesta en quatre categories d'oportunitats principals: econòmiques, familiars, parella i altres. Les oportunitats econòmiques estan relacionades amb el nivell d'ingressos i la situació laboral, mentre que les oportunitats familiars tenen a veure amb la vida familiar i social. Les oportunitats de parella fan referència a la vida de parella o la possibilitat de trobar-ne, i la categoria "altres" es correspon amb aspectes relacionats amb la qualitat de vida. S'ha considerat que l'enquestat percep oportunitats de millora en cada una de les categories si ha respost afirmativament a algun dels àmbits que engloba.

S'ha seguit una estratègia similar per mesurar els canvis experimentats en els últims sis mesos o que s'espera que es produeixin en els propers sis mesos. De manera similar, s'han agrupat totes les respostes proposades a l'enquesta en quatre categories principals a partir de les quals s'han construït quatre variables binàries en funció de si els enquestats han respost afirmativament a algun dels aspectes que les conformen. S'ha considerat una categoria que fa referència a la sortida de la llar dels pares, una que contempla canvis en la situació laboral, una altra referida a canvis en l'estructura familiar

i social, i una última que contempla canvis en aspectes relacionats amb l'habitatge i l'entorn residencial.

Malgrat que el conjunt de dades també inclou mesures referents al nivell d'ingressos de la llar i la situació d'habitatge de les persones enquestades, sorprenentment, el 30% de les mostres presenten valors perduts en aquestes dues variables. S'ha optat per excloure de l'anàlisi a totes dues variables per tal d'evitar obtenir resultats esbiaixats.

3.4. Estratègia Analítica

Per començar l'anàlisi, es presenten estratificades per gènere la variable dependent sobre les actituds i expectatives de mobilitat i el conjunt de variables dependents exposades a l'apartat anterior, amb l'objectiu d'obtenir evidències sobre l'existència d'associació entre el gènere i els factors que faciliten o limiten el potencial de mobilitat. A continuació, per tal de donar resposta a la primera pregunta de recerca — els factors implicats en el procés de presa de decisions de mobilitat tenen efectes diferents sobre les decisions de mobilitat i immobilitat segons el gènere?—, es realitza una anàlisi de regressió logística *multinomial*. S'han elaborat dos models diferents per a homes i dones per a la variable dependent d'actituds i expectatives de mobilitat. Tots dos models inclouen com a variables explicatives al conjunt de variables independents exposats a l'apartat anterior.

Posteriorment, per respondre a la segona pregunta d'investigació —quins són els principals obstacles auto percebuts per a la mobilitat en funció del gènere? —, es presenten estratificades per gènere les freqüències de cada una de les categories d'obstacles més habituals. Per últim, per donar resposta a la tercera pregunta d'investigació — com s'associa la probabilitat de percebre cada tipus d'obstacle amb les característiques sociodemogràfiques dels individus i les decisions de mobilitat o immobilitat?—, es realitza novament una anàlisi de

regressió logística *multinomial*. Igual que abans, s'han elaborat dos models diferents per a homes i dones. Aquesta vegada però, es modelitza la probabilitat de reportar cada una de les categories d'obstacles a la mobilitat. A tots dos models s'han ajustat com a variables explicatives totes les exposades a l'apartat anterior, excloent la branca d'ocupació, la percepció d'oportunitats i els canvis experimentats o esperats en els últims/pròxims sis mesos. A més, a ambdós models s'ha afegit com a variable explicativa la variable sobre les actituds i expectatives de mobilitat.

Per facilitar la interpretació dels resultats obtinguts dels diferents models de regressió logística *multinomial*, es presenten les mitjanes dels efectes marginals (*Average Marginal Effects*), enlloc dels coeficients de regressió o els riscos relatius.

4. Resultats

4.1. Factors que faciliten o limiten el potencial de mobilitat

Taula 1 Estadístiques descriptives de la variable dependent estratificada per gèneres: nombre absolut de respostes, percentatges i p del test Chi-quadrat (N = 3886)

	Home		Dona		$p(\text{Chi}^2)$
	n	%	n	%	
Expectatives de mobilitat					0.003
No s'ho planteja	1033	52.7	1114	57.8	
Només s'ho planteja	492	25.1	458	23.8	
Té plans	434	22.2	355	18.4	

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

Els resultats presentats a la **Taula 1** mostren que el 52,7% d'homes i el 57,8% de dones enquestats no consideren la mobilitat com opció, ja que no s'han plantejat recentment deixar el seu lloc de residència per anar a viure a un altre lloc. Per altra banda, el 47,3% dels homes i el 42,2% de les dones sí que s'han plantejat la opció de canviar de lloc de residència, la qual cosa indica que gairebé la meitat d'homes i més del 40% de dones són potencialment mòbils. Els individus potencialment mòbils es poden agrupar entre els que tenen expectatives de mobilitat en un futur proper, el 22,2% d'homes i el 18,4% de dones, i aquells que són potencialment mòbils però que no tenen cap expectativa de mobilitat a curt termini, el 25,1% d'homes i el 23,8% de dones. Així, aproximadament un quart dels homes i dones que han respost l'enquesta s'han plantejat la mobilitat però no han pres la decisió de migrar, ja que no han desenvolupat plans de mobilitat a curt termini. A més d'això, el resultat del test Chi-quadrat ha resultat significatiu ($p = 0.003$), la qual cosa indica l'existència d'associació significativa entre el gènere i les diferents fases del procés de presa de decisions de mobilitat.

Taula 2 Estadístiques descriptives de les variables independents estratificades per gènere: nombre absolut de respostes, percentatges i *p* del test Chi-quadrat (N = 3886)

	Home		Dona		<i>p</i> (Chi2)
	n	%	n	%	
Edat: 18 a 24 anys	237	12.1	257	13.3	0.465
25 a 39 anys	753	38.4	718	37.3	
40 a 55 anys	969	49.5	952	49.4	
Estudis: Secundaris post obligatoris	1079	55.1	1007	52.2	0.083
Universitaris	880	44.9	920	47.7	
Situació laboral: Indefinit	1254	64.0	1085	56.3	< 0.001
Temporal	262	13.4	365	18.9	
Autònom	257	13.1	163	8.5	
En atur	186	9.5	314	16.3	< 0.001
Ocupació: Professionals	426	21.7	384	19.9	
Sector agropecuari	79	4.0	52	2.7	
Sector industrial i construcció	221	11.3	101	5.2	
Sector serveis	650	33.2	1037	53.8	
Directors i supervisors	540	27.6	297	15.4	
Mai ha treballat	43	2.2	56	2.9	< 0.001
Estructura de la llar: Sol/a sense fills	524	26.7	493	25.6	
Sol/a amb fills	119	6.1	160	8.3	
Parella sense fills	430	21.9	512	26.6	
Parella amb fills	827	42.2	686	35.6	
Altres	59	3.0	76	3.9	0.006
Xarxa familiar a prop: no	576	29.4	647	33.6	
Sí	1383	70.6	1280	66.4	0.001
Experiència prèvia de mobilitat: no	1575	80.4	1467	76.1	
Sí	384	19.6	460	23.9	0.380
Percepció d'oportunitats					
Econòmiques: no	770	39.3	785	40.7	
Sí	1189	60.7	1142	59.3	
Familiars: no	1232	62.9	1225	63.6	
Sí	727	37.1	702	36.4	
Parella: no	1627	83.1	1653	85.8	
Sí	332	16.9	274	14.2	
Altres: no	895	45.7	955	49.6	
Sí	1064	54.3	972	50.4	
Canvis últims/pròxims 6 mesos					
Sortir de la llar parental: no	1861	95.0	1831	95.0	1.000
Sí	98	5.0	96	5.0	
Situació laboral: no	1077	55.0	1024	53.1	0.264
Sí	882	45.0	903	46.9	
Estructura familiar: no	1362	69.5	1366	70.9	0.372
Sí	597	30.5	561	29.1	
Altres: no	1126	57.5	1172	60.8	0.037
Sí	833	42.5	755	39.2	

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

A la **Taula 2** es presenten estratificades per gèneres les freqüències absolutes i els percentatges per categoria de cada un dels factors facilitadors i limitadors del potencial de mobilitat. D'entrada, tal i com s'esperava, les condicions laborals de les dones són, en termes generals, significativament pitjors que les dels homes. S'observa que tant el percentatge de dones amb contracte de feina temporal com el de dones que estan en atur són considerablement superiors als dels homes, mentre que els homes presenten proporcions superiors tant de treballadors autònoms com de treballadors amb contractes indefinits. A més, en relació a les categories professionals, si bé és cert que el percentatge de treballadors manuals és notablement superior entre els homes, un 53,8% de les dones treballa en el sector serveis mentre que entre els homes només ho fa un 33,2%. Per afegiment, la proporció d'homes que ocupa llocs de feina de major responsabilitat (directors i supervisors) és gairebé el doble que la proporció de dones a la mateixa branca d'ocupació. No s'observen diferències estadísticament significatives entre homes i d'homes en relació al nivell d'estudis, tot i que el percentatge de dones amb estudis universitaris és lleugerament superior al d'homes. Al contrari del que s'esperava, la proporció de dones amb experiència prèvia de mobilitat és significativament superior a la masculina.

En segon lloc, pel que fa als factors socials implicats en el procés de presa de decisions de mobilitat, s'ha considerat estudiar la composició de la llar i la proximitat de la xarxa familiar. En relació a la primera variable, s'observa que el percentatge d'homes, amb parella o sense, que conviu amb un o més fills menors d'edat és superior al de dones. D'antuvi, aquest resultat pot semblar contrari al que s'esperava, ja que l'evidència prèvia assenyala que habitualment una major proporció de dones té fills al seu càrrec (Pessar & Mahler, 2001). No obstant, donat que el gruix d'homes que conviu amb fills menors d'edat també conviu amb la seva parella i que, a més a més, no es

Taula 3 Estadístiques descriptives, homes (N = 1959)

	n	%	No s'ho planteja	Només s'ho planteja	Té plans
Edat: 18 a 24 anys	237	12.1	40.1	30.0	30.0
25 a 39 anys	753	38.4	46.6	26.6	26.8
40 a 55 anys	969	49.5	60.6	22.8	16.6
Estudis: Secundaris post obligatoris	1079	55.1	52.6	25.5	21.9
Universitaris	880	44.9	52.8	24.7	22.5
Situació laboral: Indefinit	1254	64.0	54.8	24.6	20.7
Temporal	262	13.4	49.2	26.7	24.0
Autònom	257	13.1	52.5	20.2	27.2
En atur	186	9.5	44.1	33.3	22.6
Ocupació: Professionals	426	21.7	55.2	25.4	19.5
Sector agropecuari	79	4.0	45.6	15.2	39.2
Sector industrial i construcció	221	11.3	52.9	26.7	20.4
Sector serveis	650	33.2	54.8	24.0	21.2
Directors i supervisors	540	27.6	50.0	26.3	23.7
Mai ha treballat	43	2.2	44.2	34.9	20.9
Estructura de la llar: Sol sense fills	524	26.7	48.3	27.7	24.0
Sol amb fills	119	6.1	51.3	15.1	33.6
Parella sense fills	430	21.9	54.2	26.5	19.3
Parella amb fills	827	42.2	56.2	23.8	20.0
Altres	59	3.0	35.6	30.5	33.9
Xarxa familiar a prop: no	576	29.4	47.2	26.4	26.4
Sí	1383	70.6	55.0	24.6	20.4
Experiència prèvia de mobilitat: no	1575	80.4	53.7	24.5	21.8
Sí	384	19.6	48.7	27.6	23.7
Percepció d'oportunitats					
Econòmiques: no	770	39.3	57.3	20.3	22.5
Sí	1189	60.7	49.8	28.3	22.0
Familiars: no	1232	62.9	56.3	23.9	19.9
Sí	727	37.1	46.8	27.2	26.0
Parella: no	1627	83.1	55.1	24.3	20.6
Sí	332	16.9	41.0	29.2	29.8
Altres: no	895	45.7	63.0	19.1	17.9
Sí	1064	54.3	44.1	30.2	25.8
Canvis últims/pròxims 6 mesos					
Sortir de la llar parental: no	1861	95.0	53.9	25.1	20.9
Sí	98	5.0	29.6	24.5	45.9
Situació laboral: no	1077	55.0	60.4	22.3	17.3
Sí	882	45.0	43.3	28.6	28.1
Estructura familiar: no	1362	69.5	56.0	25.0	19.0
Sí	597	30.5	45.2	25.5	29.3
Altres: no	1126	57.5	57.4	24.2	18.4
Sí	833	42.5	46.5	26.3	27.3

Notes: n = nombre absolut de respostes, % = columna de percentatge de respostes per categoria. La resta de columnes mostren els percentatges per fila. S'han omès les categories de referència.

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

Taula 4 Estadístiques descriptives, dones (N = 1927)

	n	%	No s'ho planteja	Només s'ho planteja	Té plans
Edat: 18 a 24 anys	257	13.3	39.7	28.8	31.5
25 a 39 anys	718	37.3	53.1	24.9	22.0
40 a 55 anys	952	49.4	66.3	21.5	12.2
Estudis: Secundaris post obligatoris	1007	52.3	59.3	22.0	18.7
Universitaris	920	47.7	56.2	25.7	18.2
Situació laboral: Indefinit	1085	56.2	60.9	22.4	16.7
Temporal	365	18.9	53.7	26.3	20.0
Autònom	163	8.5	46.6	32.5	20.9
En atur	314	16.3	57.6	21.0	21.3
Ocupació: Professionals	384	19.9	52.3	26.8	20.8
Sector agropecuari	52	2.7	50.0	19.2	30.8
Sector industrial i construcció	101	5.2	57.4	24.8	17.8
Sector serveis	1037	53.8	61.0	22.7	16.3
Directors i supervisors	297	15.4	54.2	25.3	20.5
Mai ha treballat	56	2.9	62.5	17.9	19.6
Estructura de la llar: Sol sense fills	493	25.6	48.7	28.0	23.3
Sol amb fills	160	8.3	51.9	29.4	18.8
Parella sense fills	512	26.6	61.9	20.7	17.4
Parella amb fills	686	35.6	64.1	20.6	15.3
Altres	76	3.9	44.7	34.2	21.1
Xarxa familiar a prop: no	647	33.6	49.1	29.7	21.2
Sí	1280	66.4	62.2	20.8	17.0
Experiència prèvia de mobilitat: no	1467	76.1	60.3	21.7	18.0
Sí	460	23.9	50.0	30.2	19.8
Percepció d'oportunitats					
Econòmiques: no	785	40.7	62.3	20.5	17.2
Sí	1142	59.3	54.7	26.0	19.3
Familiars: no	1225	63.6	64.0	21.2	14.8
Sí	702	36.4	47.0	28.2	24.8
Parella: no	1653	85.8	61.7	22.5	15.8
Sí	274	14.2	34.3	31.4	34.3
Altres: no	955	49.6	67.3	18.5	14.1
Sí	972	50.4	48.5	28.9	22.6
Canvis últims/pròxims 6 mesos					
Sortir de la llar parental: no	1831	95.0	58.9	23.9	17.3
Sí	96	5.0	37.5	21.9	40.6
Situació laboral: no	1024	53.1	67.1	20.3	12.6
Sí	903	46.9	47.3	27.7	25.0
Estructura familiar: no	1366	70.9	61.2	23.2	15.6
Sí	561	29.1	49.6	25.1	25.3
Altres: no	1172	60.8	61.8	21.6	16.6
Sí	755	39.2	51.7	27.2	21.2

Notes: n = nombre absolut de respostes, % = columna de percentatge de respostes per categoria. La resta de columnes mostren els percentatges per fila. S'han omès les categories de referència.

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

disposa de cap altre variable que aportí informació sobre la distribució de responsabilitats familiars en la llar, no hi ha motius suficients per assumir que els homes assumeixen més responsabilitats que les dones en la criança dels fills. Per altra banda, el percentatge de dones sense parella que conviu amb un o més fills menors d'edat és superior al d'homes en la mateixa situació, la qual cosa sí que es correspon amb els resultats esperats. En la mateixa línia, s'ha trobat que la proporció de dones que viu a prop de la xarxa familiar és significativament inferior a la d'homes. Per últim, quant a les variables relacionades amb la percepció d'oportunitats, contràriament al que s'esperava, no s'observen diferències significatives entre homes i dones en quant a la percepció d'oportunitats econòmiques o familiars, ni tampoc en la previsió d'experimentar o haver experimentat canvis en aquests àmbits.

Tot això mostra que, com s'esperava, el gènere i les desigualtats que van lligades a ell condicionen bona part dels factors que intervenen en el procés de decisions de mobilitat, especialment aquells relacionats amb les condicions laborals i la situació familiar. Per aquesta raó, sembla que en termes generals, homes i dones disposen de condicions desiguals a l'hora de fer front al procés de presa de decisions de mobilitat. Per comprovar si aquestes dissemblances tenen un impacte significatiu sobre les decisions de mobilitat i els efectes dels factors que les determinen, s'han ajustat dos models de regressió logística *multinomial*, un per homes i un altre per dones, sobre les fases del procés de presa de decisions de mobilitat. A la **Taula 5** es presenten els resultats obtinguts.

En primer lloc, ambdós models mostren que trobar-se en el grup de més edat augmenta les probabilitats de no plantejar-se la mobilitat i redueix significativament les probabilitats de tenir plans concrets de mobilitat a curt termini. En canvi, a cap dels dos models s'observa que la tinença d'estudis universitaris tingui efectes significatius sobre les diferents fases del procés de decisions de mobilitat. La situació laboral

tampoc sembla generar diferències rellevants sobre la presa de decisions més enllà de les dones autònomes, que presenten una menor propensió a no plantejar-se la mobilitat. La branca ocupacional presenta alguns efectes significatius sobre les actituds i expectatives de mobilitat tant dels homes com de les dones. D'una banda, els homes que ocupen càrrecs de direcció o supervisió, arran de disposar de més possibilitats de negociar condicions laborals, tenen menys probabilitats de no plantejar-se la mobilitat i tenen una major propensió a tenir plans concrets de mobilitat. Paral·lelament, els homes que es dediquen al sector agropecuari, probablement a causa de l'estacionalitat pròpia del sector, també tenen una major tendència a tenir plans de mobilitat a curt termini. Per altra part, pel que fa a les dones, s'observa que tant no haver treballat mai com treballar en el sector serveis augmenta les probabilitats de no plantejar-se la mobilitat, possiblement a causa de la manca d'ofertes de feina i d'oportunitats de millora de les condicions laborals a altres regions amb que es troben aquestes.

L'estructura de la llar presenta associacions significatives amb les diferents fases del procés de presa de decisions de mobilitat a ambdós models, tot i que els efectes són diferents a cada un d'ells. En el model masculí s'ha obtingut que els homes que viuen sense parella i amb un o més fills menors d'edat, sorprenentment són més proclius a tenir plans de mobilitat a curt termini i tendeixen menys a només plantejar-se la mobilitat. També s'observa que els homes amb altres situacions a la llar, com viure amb els pares o amb persones que no són familiars, tenen menys probabilitats de no plantejar-se la mobilitat. Pel que fa a les dones, els resultats assenyalen que conviure amb la parella, independentment de si conviuen amb fills menors d'edat, limita substancialment llur potencial de mobilitat, ja que augmenta significativament les probabilitats de no plantejar-se la mobilitat i, alhora, minva les probabilitats de trobar-se en la fase de considerar la mobilitat com a opció però no haver pres cap decisió envers aquesta.

Taula 5 Models de regressió logística multinomials sobre expectatives de mobilitat per gèneres:

	Homes						Dones					
	No s'ho planteja		Només s'ho planteja		Té plans		No s'ho planteja		Només s'ho planteja		Té plans	
	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE
Edat (ref: 18 a 24 anys)												
25 a 39 anys	0.019	0.045	-0.012	0.038	-0.007	0.028	0.031	0.039	-0.017	0.031	-0.014	0.029
40 a 55 anys	0.096*	0.041	-0.029	0.035	-0.067*	0.029	0.127**	0.038	-0.039	0.030	-0.087**	0.031
Estudis (ref: Fins secundaris post-obligatoris)												
Universitaris	-0.001	0.020	-0.013	0.021	0.014	0.019	0.001	0.024	0.021	0.018	-0.021	0.016
Situació laboral (ref: Indefinit)												
Temporal	-0.009	0.035	0.005	0.027	0.004	0.030	0.020	0.029	-0.005	0.024	-0.015	0.020
Autònom	-0.003	0.035	-0.038	0.030	0.041	0.027	-0.104**	0.035	0.077	0.044	0.027	0.033
En atur	-0.053	0.044	0.051	0.044	0.002	0.035	0.018	0.029	-0.037	0.029	0.019	0.026
Ocupació (ref: Professionals)												
Directors i supervisors	-0.066*	0.032	0.014	0.028	0.052*	0.030	-0.029	0.030	0.009	0.036	0.020	0.031
Mai ha treballat	-0.020	0.070	0.022	0.068	-0.002	0.063	0.134*	0.069	-0.068	0.078	-0.065	0.053
Sector agropecuari	-0.076	0.058	-0.093	0.050	0.168**	0.061	-0.043	0.067	-0.052	0.057	0.095	0.074
Sector industrial i construcció	-0.027	0.043	-0.001	0.032	0.028	0.031	-0.003	0.047	0.019	0.055	-0.015	0.045
Sector serveis	0.015	0.029	-0.031	0.024	0.016	0.027	0.058*	0.031	-0.021	0.028	-0.037	0.028
Estructura de la llar (ref: Sol/a sense fills)												
Sol/a amb fills	-0.023	0.050	-0.104**	0.033	0.127**	0.042	-0.002	0.040	0.009	0.040	-0.007	0.037
Parella sense fills	0.013	0.034	0.010	0.031	-0.023	0.026	0.085**	0.030	-0.064*	0.029	-0.021	0.029
Parella amb fills	0.010	0.029	-0.010	0.028	0.001	0.025	0.080**	0.031	-0.060*	0.030	-0.020	0.024
Altres	-0.124*	0.058	0.041	0.073	0.082	0.059	-0.018	0.060	0.036	0.053	-0.018	0.040

	Homes						Dones					
	No s'ho planteja		Només s'ho planteja		Té plans		No s'ho planteja		Només s'ho planteja		Té plans	
	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE
Xarxa familiar a prop	0.050*	0.024	0.005	0.019	-0.055**	0.021	0.070**	0.024	-0.051	0.028	-0.018	0.022
Experiència previa de mobilitat	0.018	0.027	0.000	0.025	-0.018	0.026	-0.023	0.036	0.035	0.030	-0.012	0.019
Percepció d'oportunitats												
Laborals	-0.065***	0.017	0.089***	0.021	-0.024	0.020	-0.062**	0.021	0.058***	0.015	0.004	0.020
Familiars	-0.055*	0.026	0.035	0.025	0.021	0.022	-0.109***	0.024	0.047**	0.016	0.062***	0.016
Parella	-0.068**	0.024	0.026	0.031	0.041	0.024	-0.169***	0.030	0.054	0.031	0.116***	0.020
Altres	-0.162***	0.025	0.111***	0.017	0.052**	0.017	-0.156***	0.022	0.095***	0.019	0.061***	0.017
Canvis últims/pròxims 6 mesos												
Sortir de la llar parental	-0.144*	0.060	-0.018	0.044	0.162**	0.056	-0.038	0.049	-0.054	0.050	0.092*	0.044
Situació laboral	-0.148***	0.023	0.037	0.021	0.111***	0.022	-0.167***	0.025	0.061**	0.018	0.105***	0.022
Estructura familiar	-0.078**	0.028	-0.002	0.020	0.080***	0.020	-0.076**	0.024	0.010	0.020	0.066***	0.019
Altres	-0.114***	0.023	0.017	0.017	0.097***	0.017	-0.097***	0.024	0.049**	0.018	0.048**	0.016

* p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001;

Aquestes troballes recolzen el coneixement previ tant pel que fa a les dones que no tenen parella ni fills, la categoria de referència, les quals acostumen a estar més disposades a la mobilitat (Faggian et al., 2007), com pel que fa a les dones amb parella, la disposició a la mobilitat de les quals acostuma a estar subordinada a la carrera professional de la seva parella (Bielby & Bielby, 1992).

En referència a la influència de viure a prop de la xarxa familiar, en ambdós models està significativament associada amb el fet de no plantejar-se la mobilitat. En el cas dels homes, a més, el fet de viure a prop de la xarxa social i familiar inhibeix significativament les decisions en favor de migrar. Aquests resultats són coherents amb la literatura prèvia pel que fa a la importància dels vincles familiars en el context espanyol com a factor limitador de la mobilitat, però no aporten evidències que donin suport a la recerca prèvia que assenyala que els lligams familiars són més importants per a les dones que pels homes. A més de tot això, els resultats obtinguts en relació a l'experiència de mobilitat també són contraris als esperats, donat que no té efectes significatius sobre les fases del procés de presa de decisions a cap dels models.

Tant les oportunitats percebudes com els canvis recents o esperats resulten ser factors promotors del potencial de mobilitat molt rellevants. En relació a les oportunitats, tal com es preveia, les expectatives de millora de la situació econòmica o laboral promouen el potencial de mobilitat de manera semblant en ambdós models, tot i que de forma lleugerament més intensa en el cas dels homes. Val a dir que aquest factor no mostra efectes significatius sobre el fet de tenir plans concrets de mobilitat a cap dels dos casos, cosa que pot indicar que no és del tot determinant a l'hora de decidir-se en favor de la mobilitat. En aquest mateix sentit, ambdós models indiquen que la percepció d'oportunitats de millora en la situació de parella i familiar fa que els individus siguin menys propensos a no plantejar-se la mobilitat. A més, la percepció d'oportunitats de millora en la vida

familiar i de parella té un efecte significatiu per a les dones a l'hora de decidir-se en favor de la mobilitat, la qual cosa és coherent amb els antecedents que asseveren que les dones atorguen més importància als vincles familiars i presenten una major disposició a migrar per raons familiars. Quant a les oportunitats relacionades amb la qualitat de vida, els resultats obtinguts són similars en ambdós models, resultant també en un important facilitador del potencial de mobilitat i de les decisions en favor de la mobilitat. Per altra banda, els canvis en la situació laboral, en l'estructura familiar o en altres qüestions relacionades amb l'habitatge o l'entorn residencial afavoreixen significativament la disposició a la mobilitat tant d'homes com dones i més específicament empenyen a tenir plans concrets de mobilitat.

Lligant aquests resultats amb la primera pregunta de recerca, s'ha trobat que diversos factors incideixen sobre les actituds i expectatives de mobilitat de manera diferent en funció del gènere dels individus. D'entre aquests, tots els que presenten diferències especialment rellevants fan referència a aspectes relacionats amb l'entorn familiar. Conviure amb la parella és un inhibidor del potencial de mobilitat de les dones mentre que pels homes no té cap efecte significatiu sobre les decisions de mobilitat i immobilitat. La proximitat a la xarxa familiar inhibeix el potencial de mobilitat per a ambdós gèneres de manera similar, però en el cas dels homes està correlacionada negativament de manera significativa amb la decisió de migrar. La percepció d'oportunitats de millora en la situació familiar i de parella afavoreix significativament el potencial de mobilitat de les dones i que aquestes es decideixin a migrar, mentre que en els homes no afecta de manera significativa en cap d'aquests dos aspectes. En canvi, les variables relacionades amb característiques sociodemogràfiques o amb l'àmbit laboral mostren diferències poc remarcables o bé, directament, no presenten diferències entre models.

4.2. Obstacles a la mobilitat

L'encreuament entre el gènere i el principal obstacle a la mobilitat reportat pels enquestats presentat a la **Taula 6** aporta diversos resultats que estan directament vinculats amb la segona pregunta d'investigació. Tal i com apunta la literatura prèvia, el principal obstacle percebut, independentment del gènere, són els lligams familiars, reportat per aproximadament un terç tant dels homes com de les dones entrevistats. Els motius econòmics i laborals són el segon obstacle més esmentat per ambdós gèneres, mentre que la categoria d'altres obstacles, que inclou principalment qüestions relacionades amb la resistència a deixar enrere la vida actual i iniciar-la a un altre lloc, és la tercera més reportada per homes i dones. En darrera posició s'hi troben els obstacles residencials, relacionats sobretot amb la tinència d'habitatge en propietat al lloc d'origen i els compromisos hipotecaris que hi van lligats. Més d'un terç dels enquestats no ha reportat cap obstacle específic per a la mobilitat, tot i que cal aclarir que a la taula no es fa diferència entre els qui han respost que no perceben cap obstacle per a la mobilitat i els que no han donat cap resposta.

Taula 6 Principals obstacles per a la mobilitat per gènere: percentatges i *p* del test Chi-quadrat (N = 3886)

	Econòmics	Familiars	Residencials	Altres	Cap
Gènere					
Home	16.7 %	29.0 %	8.6 %	12.6 %	33.1 %
Dona	13.9 %	34.6 %	7.2 %	11.9 %	32.5 %
<i>p</i> (Chi2)	0.016	0.000	0.115	0.554	0.719

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

Els resultats dels tests Chi-quadrat indiquen l'existència de diferències estadísticament significatives entre gèneres en la percepció tant d'obstacles econòmics com familiars. Per tant, tal i com s'esperava, les dones perceben els lligams familiars com a obstacle

principal més freqüentment que els homes, mentre que la proporció d'homes que percep les limitacions econòmiques i laborals com l'obstacle principal a la mobilitat és significativament superior a la de dones.

Taula 7 Principals obstacles per a la mobilitat, homes: percentatges i *p* del test Chi-quadrat (N = 3886)

	Econòmics	Familiars	Residencials	Altres	Cap
Edat					
18 a 24 anys	19.4	26.6	5.9	12.7	35.4
25 a 39 anys	15.8	31.2	6.2	13.8	32.9
40 a 55 anys	16.8	28.0	11.0	11.6	32.6
<i>p</i> (Chi2)	0.430	0.228	0.000	0.375	0.704
Estudis					
Secundaris post-obligatoris	18.7	27.2	8.5	13.1	32.4
Universitaris	14.3	31.3	8.6	11.9	33.9
<i>p</i> (Chi2)	0.011	0.059	0.996	0.493	0.536
Situació laboral					
Indefinit	15.9	31.7	9.2	12.0	31.3
Temporal	18.3	25.2	9.9	13.4	33.2
Autònom	14.0	20.6	6.6	14.8	44.0
En atur	24.2	28.5	5.4	11.8	30.1
<i>p</i> (Chi2)	0.019	0.002	0.182	0.635	0.001
Estructura de la llar					
Sol/a sense fills	23.5	26.0	5.7	11.6	33.2
Sol/a amb fills	15.1	30.3	9.2	9.2	36.1
Parella sense fills	13.7	26.7	8.8	15.8	34.9
Parella amb fills	14.4	32.2	10.4	11.0	32.0
Altres	15.3	27.1	5.1	25.4	27.1
<i>p</i> (Chi2)	0.000	0.106	0.041	0.002	0.647
Xarxa familiar a prop					
No	21.0	26.0	8.5	12.0	32.5
Sí	15.0	30.3	8.6	12.8	33.3
<i>p</i> (Chi2)	0.001	0.066	0.998	0.671	0.749
Expectatives de mobilitat					
No s'ho planteja	14.9	27.2	10.0	12.2	35.7
Només s'ho planteja	20.5	32.7	7.3	13.6	25.8
Té plans	16.8	29.3	6.7	12.2	35.0
<i>p</i> (Chi2)	0.023	0.084	0.062	0.714	0.000

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

Taula 8 Principals obstacles per a la mobilitat, dones: percentatges i *p* del test Chi-quadrat (N = 3886)

	Econòmics	Familiars	Residencials	Altres	Cap
Edat					
18 a 24 anys	16.7	34.2	1.9	14.4	32.7
25 a 39 anys	13.1	34.7	6.7	12.4	33.1
40 a 55 anys	13.8	34.6	8.9	10.8	31.9
<i>p</i> (Chi2)	0.345	0.992	0.000	0.252	0.869
Estudis					
Secundaris post-obligatoris	13.2	34.6	7.2	12.0	33.0
Universitaris	14.7	34.6	7.1	11.7	32.0
<i>p</i> (Chi2)	0.388	0.999	0.946	0.910	0.670
Situació laboral					
Indefinit	13.0	34.3	7.5	11.1	34.2
Temporal	14.8	38.9	7.1	10.1	29.1
Autònom	12.3	28.2	8.0	19.6	31.9
En atur	16.9	33.8	5.7	12.7	30.9
<i>p</i> (Chi2)	0.299	0.108	0.734	0.010	0.283
Estructura de la llar					
Sol/a sense fills	14.8	35.9	5.5	12.4	31.4
Sol/a amb fills	11.3	35.0	6.3	8.1	39.4
Parella sense fills	14.8	32.8	7.4	11.1	33.8
Parella amb fills	13.4	35.1	8.0	13.0	30.5
Altres	11.8	31.6	10.5	11.8	34.2
<i>p</i> (Chi2)	0.724	0.827	0.354	0.505	0.241
Xarxa familiar a prop					
No	18.5	27.7	7.0	14.5	32.3
Sí	11.6	38.0	7.3	10.5	32.6
<i>p</i> (Chi2)	0.000	0.000	0.876	0.013	0.944
Expectatives de mobilitat					
No s'ho planteja	11.5	34.1	8.6	11.1	34.6
Només s'ho planteja	15.7	40.6	4.6	10.9	28.2
Té plans	19.2	28.2	5.9	15.5	31.3
<i>p</i> (Chi2)	0.001	0.001	0.011	0.066	0.038

Font: Enquesta d'Actituds i Expectatives de Mobilitat Espacial de la Població Activa (Vidal i Busqueta, 2020).

Seguidament, es passa a examinar de quina manera s'associa la percepció dels diferents obstacles a la mobilitat amb les característiques sociodemogràfiques i actituds i expectatives de mobilitat. A la **Taula 9** i la **Taula 10** es mostren els resultats dels models de regressió logística *multinomial* sobre la probabilitat de percebre cada categoria d'obstacles, els quals s'han elaborat separatament per homes i dones.

S'ha trobat que l'edat, en les dones, està positivament correlacionada amb la percepció d'obstacles residencials. Aquesta relació entre l'edat i la percepció d'obstacles relacionats amb l'entorn residencial està associada amb la consolidació de sentiments d'adhesió a la zona de residència amb el pas del temps (Thomassen et al., 2023). En el cas dels homes no s'observa aquesta relació. En canvi, en relació als estudis universitaris, només s'observen efectes significatius en el model masculí. Concretament, s'ha obtingut que tenir estudis universitaris disminueix les probabilitats dels homes a percebre obstacles econòmics. Aquesta associació és coherent amb el fet que el nivell d'ingressos està determinat en bona part pel grau d'estudis (Becker & Chiswick, 1966; Mincer, 1974). En el cas de les dones no s'observa aquesta associació possiblement a causa d'una relació més dèbil entre el nivell d'estudis i el nivell d'ingressos. Quant a la situació laboral, només es té que els homes autònoms tendeixen significativament a percebre obstacles familiars amb menor freqüència i tenen una major probabilitat de reportar obstacles relacionats amb l'arrelament a la seva vida al lloc d'origen.

Respecte a l'estructura de la llar, s'ha obtingut que pels homes la convivència amb la parella, sigui amb fills o sense, redueix de manera significativa la probabilitat de percebre obstacles econòmics, probablement per mor de la doble entrada d'ingressos al nucli familiar. A més, la convivència amb la parella i amb un o més fills incrementa significativament les probabilitats de percebre obstacles familiars i residencials. Aquest efecte possiblement estigui relacionat tant amb les responsabilitats associades a la criança dels fills, com amb una major propensió a la propietat d'habitatge o una major dependència dels serveis ubicats a l'entorn residencial. Per contra, no s'ha obtingut evidència d'associacions entre la percepció d'obstacles i la composició de la llar en el cas de les dones.

Taula 9 Model de regressió logística multinomial sobre el principal obstacle per la mobilitat, homes

	Econòmics		Familiars		Residencials		Altres	
	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE
Edat (ref: 18 a 24 anys)								
24 a 39 anys	0.001	0.027	0.006	0.037	-0.011	0.022	0.003	0.039
40 a 55 anys	0.019	0.027	-0.023	0.036	0.032	0.022	-0.028	0.039
Estudis (ref: Fins secundaris post-obligatoris)								
Universitaris	-0.035*	0.017	0.034	0.021	-0.002	0.013	0.003	0.023
Situació laboral (ref: Indefinit)								
Temporal	0.008	0.026	-0.051	0.031	0.023	0.022	0.020	0.035
Autònom	-0.025	0.024	-0.102***	0.029	-0.023	0.017	0.151***	0.034
En atur	0.021	0.030	0.007	0.040	-0.020	0.023	-0.008	0.042
Estructura de la llar (ref: Sol sense fills)								
Sol amb fills	-0.071	0.039	0.051	0.048	0.029	0.029	-0.010	0.051
Parella sense fills	-0.089**	0.026	0.009	0.030	0.027	0.018	0.053	0.033
Parella amb fills	-0.076**	0.025	0.058*	0.028	0.037*	0.017	-0.019	0.031
Altres	-0.085	0.048	0.010	0.061	-0.011	0.031	0.087	0.068
Xarxa familiar a prop	-0.054**	0.019	0.038	0.022	-0.004	0.014	0.021	0.025
Expectatives de mobilitat (ref: No s'ho planteja)								
Només s'ho planteja	0.050*	0.021	0.056*	0.025	-0.020	0.015	-0.087**	0.027
Té plans	0.014	0.021	0.025	0.026	-0.022	0.016	-0.017	0.029

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$;

Taula 10 Model de regressió logística multinomial sobre el principal obstacle per la mobilitat, dones

	Econòmics		Familiars		Residencials		Altres	
	AME	SE	AME	SE	AME	SE	AME	SE
Edat (ref: 18 a 24 anys)								
25 a 39 anys	-0.033	0.026	0.012	0.036	0.047***	0.013	-0.026	0.038
40 a 55 anys	-0.013	0.026	0.008	0.035	0.066***	0.013	-0.061	0.037
Estudis (ref: Fins secundaris post-obligatòris)								
Universitaris	0.018	0.016	0.005	0.022	-0.005	0.012	-0.018	0.023
Situació laboral (ref: Indefinit)								
Temporal	0.009	0.021	0.054	0.030	0.007	0.017	-0.070*	0.030
Autònom	-0.019	0.027	-0.059	0.038	0.013	0.024	0.065	0.042
En atur	0.030	0.024	0.012	0.031	-0.014	0.016	-0.028	0.033
Estructura de la llar (ref: Sola sense fills)								
Sola amb fills	-0.028	0.030	-0.007	0.043	-0.004	0.022	0.039	0.046
Parella sense fills	0.009	0.022	-0.018	0.030	0.008	0.017	0.001	0.032
Parella amb fills	0.000	0.021	0.002	0.029	0.008	0.016	-0.009	0.031
Altres	-0.040	0.036	-0.020	0.059	0.046	0.039	0.014	0.062
Xarxa familiar a prop	-0.062***	0.018	0.110***	0.022	0.000	0.013	-0.048*	0.024
Expectatives de mobilitat (ref: No s'ho planteja)								
Només s'ho planteja	0.036	0.020	0.082**	0.028	-0.035**	0.013	-0.082**	0.028
Té plans	0.071**	0.023	-0.048	0.028	-0.016	0.016	-0.007	0.031

* p < 0,05; ** p < 0,01; *** p

Com s'esperava, en el cas de les dones la proximitat de la xarxa familiar genera un augment significatiu de la probabilitat de percebre els vincles familiars com el principal obstacle a la mobilitat, mentre que en el cas dels homes no es troba evidència d'aquesta associació. A més, s'ha obtingut que viure a prop de la xarxa familiar té efectes significatius sobre la percepció d'obstacles econòmics a ambdós models, provocant que homes i dones percebin menys freqüentment les limitacions financeres i laborals com obstacle per a la mobilitat. Aquests resultats són coherents tant amb l'evidència de que viure a prop de la xarxa familiar augmenta les possibilitats d'aconseguir un millor estatus socioeconòmic (Chen & Volker, 2016), com amb el rol de la xarxa familiar en la provisió de benestar en el context espanyol.

Per últim, a tots dos models s'han trobat diverses associacions rellevants entre la percepció d'obstacles a la mobilitat i les diferents fases del procés de decisions de mobilitat. L'arrelament a la comunitat d'origen i altres obstacles similars són reportats de manera més freqüent entre aquells que no es plantegen la mobilitat, siguin homes o dones. A més, en el cas de les dones, són significativament més habituals els obstacles amb l'entorn residencial entre les que no consideren la mobilitat. En canvi, els vincles familiars, independentment del gènere, són un inhibidor de la mobilitat més freqüent entre aquells que només es plantegen la mobilitat. Per altra banda, entre els homes que tan sols es plantegen la mobilitat són més freqüents els obstacles econòmics, mentre que en les dones aquests són un obstacle més habitual entre les que tenen plans concrets de mobilitat.

Amb tot plegat, es té que l'arrelament a la comunitat i altres obstacles similars limiten el potencial de mobilitat d'homes i dones, mentre que els obstacles residencials tan sols condicionen el potencial de mobilitat de les dones. Els obstacles familiars en canvi, tenen un efecte important sobre la decisió de mobilitat, ja que inhibeixen als individus potencialment mòbils de fer plans concrets de mobilitat.

Paral·lelament, els factors econòmics també condicionen la capacitat de fer plans concrets de mobilitat, però només als homes potencialment mòbils, mentre que en el cas de les dones, el fet de percebre aquesta mena d'obstacles està positivament correlacionat amb tenir plans concrets de mobilitat. Així, les dones tenen una major capacitat que els homes per superar els obstacles econòmics a l'hora de decidir-se en favor de la mobilitat.

5. Conclusions

Per al context espanyol, s'han analitzat els factors que determinen les decisions de mobilitat o immobilitat de la població activa en funció del gènere. També s'ha abordat l'estudi dels principals obstacles per a la mobilitat percebuts pels actors, parant atenció en les diferències entre homes i dones en quant a la freqüència amb que són percebuts, la manera en que es relacionen amb altres factors implicats en el procés de presa de decisions de mobilitat i l'impacte sobre les decisions de mobilitat o immobilitat. Aquesta recerca resulta rellevant en el context espanyol ja que es caracteritza per tenir unes baixes taxes de mobilitat interna i pel rol central que ocupa la xarxa familiar en la provisió de suport i benestar, el qual té algunes implicacions diferents per a homes i dones. És per tot això que esdevé necessari ampliar el coneixement sobre els factors que determinen les decisions de mobilitat i immobilitat de la població, posant especial atenció a les diferències entre homes i dones.

En primer lloc, s'ha trobat que per ambdós gèneres els factors més rellevants per explicar les decisions de mobilitat i immobilitat són la composició de la llar, la proximitat de la xarxa familiar i social, i les percepcions d'oportunitats de millora i l'expectativa de canvis en les condicions de vida. En canvi, el nivell d'estudis, l'experiència prèvia de mobilitat i els factors relacionats amb l'àmbit laboral tenen efectes poc rellevants sobre les actituds i expectatives de mobilitat tant d'homes com dones.

D'entre els factors que són més determinants per les decisions de mobilitat s'ha trobat que, entre homes i dones, exclusivament presenten diferències significatives en la manera que condicionen les actituds i expectatives de mobilitat aquells que fan referència a les relacions familiars. En quant a la composició de la llar, en línia amb les nostres hipòtesis, el potencial de mobilitat de les dones està condicionat al fet de tenir parella, ja que s'ha trobat que les dones que

conviuen amb la seva parella, independentment de si tenen fills o no, són significativament menys propenses a plantejar-se la mobilitat. En el cas dels homes en canvi, no s'observen efectes significatius especialment rellevants en funció de la seva situació familiar, tot i que cal remarcar que s'ha obtingut que, sorprenentment, els homes que no tenen parella i conviuen amb un o més fills menors d'edat són significativament més propensos a tenir plans concrets de mobilitat a curt termini. Pel que fa a la percepció d'oportunitats de millora de la situació familiar i de parella, com s'esperava, afavoreixen significativament que les dones es decideixin en favor de la mobilitat, la qual cosa no s'observa en el cas dels homes.

Sobre la percepció d'obstacles a la mobilitat s'ha observat que tant en homes com dones els vincles familiars són l'obstacle a la mobilitat més freqüentment reportat. A més d'això, també s'ha obtingut que les dones són significativament més propenses que els homes a percebre aquesta mena de limitacions per a la mobilitat, mentre que els homes són més propensos a reportar lligams relacionats amb qüestions laborals o financeres. La manera en que la percepció d'obstacles es relaciona amb la majoria dels altres factors implicats en el procés de presa de decisions de mobilitat aporta poca informació rellevant. En aquest sentit, els resultats més destacables tenen a veure amb la relació que presenta la proximitat de la xarxa familiar en la percepció d'obstacles econòmics i familiars. Tant per homes com per dones, el fet de viure a prop de la xarxa familiar està significativament associat a reportar amb menor freqüència limitacions laborals i financeres, mentre que per les dones, també està connectat de manera significativa amb percebre més freqüentment obstacles relacionats amb els vincles familiars. Quant a l'impacte que té la percepció de cada tipus d'obstacles a la mobilitat, s'ha obtingut que l'arrelament a la comunitat i altres obstacles similars limiten el potencial de mobilitat d'homes i dones, mentre que els obstacles residencials tan sols condicionen el potencial de mobilitat de les

dones. Els obstacles familiars resulten ser inhibidors de la mobilitat per a ambdós gèneres, ja que inhibeixen als individus potencialment mòbils de fer la transició cap a desenvolupar plans concrets de mobilitat. Paral·lelament, els factors econòmics també condicionen la capacitat de fer plans concrets de mobilitat, però només als homes potencialment mòbils, mentre que en el cas de les dones, el fet de percebre aquesta mena d'obstacles està positivament correlacionat amb tenir plans concrets de mobilitat. Així, les dones tenen una major capacitat que els homes per superar els obstacles econòmics a l'hora de decidir-se en favor de la mobilitat.

En conclusió, els resultats assenyalen que els factors relacionats amb l'esfera productiva no són suficients per comprendre les decisions de mobilitat i immobilitat d'homes i dones, sinó que cal parar atenció també a l'estructura familiar i les relacions de poder que hi estan associades. Els resultats obtinguts també reflecteixen el reconegut efecte limitant de la mobilitat de la xarxa familiar en el context espanyol, mostrant que tot i que influeix sobre les decisions de mobilitat per a ambdós gèneres, les dones presenten una major dependència envers aquesta

6. Bibliografia i fonts documentals

Bielby, W. T., & Bielby, D. D. (1992). I Will Follow Him: Family Ties, Gender-Role Beliefs, and Reluctance to Relocate for a Better Job. *American Journal of Sociology*. <https://doi.org/10.1086/229901>

Bourdieu, P. (s. f.). *THE FORMS OF CAPITAL*.

Capel, H. (1967). Los estudios acerca de las migraciones interiores en España. *Revista de geografía*, 77-101.

Clark, W. A. V., & Maas, R. (2015). Interpreting Migration Through the Prism of Reasons for Moves. *Population, Space and Place*, 21(1), 54-67. <https://doi.org/10.1002/psp.1844>

Clemente, J., Larramona, G., & Olmos, L. (2016). Interregional Migration and Thresholds: Evidence from Spain. *Spatial Economic Analysis*, 11(3), 276-293.

Coulter, R., Ham, M. van, & Feijten, P. (2011). A Longitudinal Analysis of Moving Desires, Expectations and Actual Moving Behaviour. *Environment and Planning A*. <https://doi.org/10.1068/a44105>

Coulter, R., & Scott, J. (2015). What Motivates Residential Mobility? Re-examining Self-Reported Reasons for Desiring and Making Residential Moves. *Population, Space and Place*, 21(4), 354-371. <https://doi.org/10.1002/psp.1863>

Courgeau, D. (1988). Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: Migrations internes, mobilité temporaire et navettes. Présentation d'un Manuel de l'INED. *Population*, 43(4), 877-880. <https://doi.org/10.2307/1533496>

De la Roca, J. (2017). Selection in initial and return migration: Evidence from moves across Spanish cities. *Journal of Urban Economics*, 100(C), 33-53.

Espace et temps dans l'organisation des territoires de la vie quotidienne—University de Caen. (s. f.). Recuperado 27 de febrero de 2024, de https://catalogue.unicaen.fr/discovery/fulldisplay/cdi_hal_primary_oai_HAL_halshs_01625446v1/33PNU_UDC_INST:33PNU_UDC_INST

España, E. D., & Carrasco, J. S. (1998). La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: Los factores sociales y laborales en las diferencias por género. *Cuadernos de geografía*, 64, 485-511.

Faggian, A., McCann, P., & Sheppard, S. (2007). SOME EVIDENCE THAT WOMEN ARE MORE MOBILE THAN MEN: GENDER DIFFERENCES IN U.K. GRADUATE MIGRATION BEHAVIOR. *Journal of Regional Science*, 47(3), 517-539. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2007.00518.x>

Gendered Transitions. (s. f.). Recuperado 27 de febrero de 2024, de <https://www.ucpress.edu/book/9780520075146/gendered-transitions>

Gf, D., & Fawcett, J. T. (1981). *Motivations for migration: An assessment and a value-expectancy research model.* <https://www.semanticscholar.org/paper/Motivations-for-migration%3A-an-assessment-and-a-Gf-Fawcett/1d2b00b8130b6beb7f0adff3ef03e3600833937b>

Gillespie, B. J., & Mulder, C. H. (2020a). Nonresident family as a motive for migration. *Demographic Research*, 42, 399-410.

Gillespie, B. J., & Mulder, C. H. (2020b). Nonresident family as a motive for migration. *Demographic Research*, 42, 399-410. <https://doi.org/10.4054/DemRes.2020.42.13>

Going to work in another city: Who is willing to do so and why? - El Observatorio Social - Fundación «la Caixa» - osocial. (2020,

noviembre). El Observatorio Social - Fundación «La Caixa».
<https://elobservatoriosocial.fundacionlacaixa.org/es/-/going-to-work-in-another-city-who-is-willing-to-do-so-and-why->

González-Ruiz, M. (2001). Inmigración y Teoría Social: Algunas consideraciones. *Filosofía, política y economía en el Laberinto*, 7, 16-26.

Hank, K., & Buber, I. (2009). Grandparents Caring for their Grandchildren: Findings From the 2004 Survey of Health, Ageing, and Retirement in Europe. *Journal of Family Issues*, 30(1), 53-73.
<https://doi.org/10.1177/0192513X08322627>

Individuals' openness to migrate and job mobility. (2014). *Social Science Research*, 44, 1-14.
<https://doi.org/10.1016/j.ssresearch.2013.10.006>

Izquierdo, N. C. (2009). Los movimientos migratorios internos en la España actual. *Estudios Geográficos*, 70(267), Article 267.
<https://doi.org/10.3989/estgeogr.0461>

Kaufmann, V. (2006). *Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Motilit%C3%A9%2C-latence-de-mobilit%C3%A9-et-modes-de-vie-Kaufmann/83ef3f65ff8483a8657e0f60919fa72d851720d5>

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

Kley, S. (2011). Explaining the Stages of Migration within a Life-course Framework. *European Sociological Review*, 27(4), 469-486.
<https://doi.org/10.1093/esr/jcq020>

Kley, S. (2017). Facilitators and constraints at each stage of the migration decision process. *Population Studies*.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00324728.2017.1359328>

Melguizo, C., & Royuela, V. (2020). What drives migration moves to urban areas in Spain? Evidence from the Great Recession. *Regional Studies*, 54(12), 1680-1693. <https://doi.org/10.1080/00343404.2020.1747606>

Migration im Lebensverlauf von Stefanie Kley | ISBN 978-3-531-16712-1 | *Fachbuch online kaufen—Lehmanns.de.* (s. f.). Recuperado 27 de febrero de 2024, de <https://www.lehmanns.de/shop/sozialwissenschaften/9994029-9783531167121-migration-im-lebensverlauf>

Mínguez, A. M. (2010). FAMILY AND GENDER ROLES IN SPAIN FROM A COMPARATIVE PERSPECTIVE. *European Societies*. <https://doi.org/10.1080/14616690902890321>

Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: Retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 69(264), Article 264. <https://doi.org/10.3989/egeogr.2008.i264.83>

Morales, O. W. (2007). La migración de las mujeres ¿un proyecto individual o familiar? *Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana: REMHU*, 15(29), 3.

Of Human Bonding: Parent-Child Relations across the Life Course. (2018). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351328920>

Pedraza, S. (1991). Women and migration: The social consequences of gender. *The Annual Review of Sociology*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Women-and-migration%3A-the-social-consequences-of-Pedraza/54ca4ad62c36e180bb517e9aa275f80caea86e20>

Phillips, N. (2011). 9 Migration and Development in Latin America and the Caribbean. En N. Phillips (Ed.), *Migration in the Global Political Economy* (pp. 167-190). Lynne Rienner Publishers. <https://doi.org/10.1515/9781626370050-009>

Ramón, J. F. C., & Bueno, J. C. C. (2015). *La empresa familiar en España (2015)*. Instituto de Investigación de la Empresa Familiar. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=911186>

Reducing regional disparities for inclusive growth in Spain (OECD Economics Department Working Papers 1549; OECD Economics Department Working Papers, Vol. 1549). (2019). <https://doi.org/10.1787/9acff09a-en>

Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology. (2017). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315244303>

Reyna, J. L. (1968). Peter Blau y Otis Dudley Duncan. The american occupational structure. Nueva York: John Wiley and Sons, 1967. 520 p. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 2(01), Article 01. <https://doi.org/10.24201/edu.v2i01.68>

The Costs and Returns of Human Migration on JSTOR. (s. f.). Recuperado 27 de febrero de 2024, de <https://www.jstor.org/stable/1829105>

Wohnortwechsel in Deutschland: Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice-Modellen. (s. f.). EconBiz. Recuperado 27 de febrero de 2024, de <https://www.econbiz.de/Record/wohnortwechsel-in-deutschland-ein-beitrag-zur-migrationstheorie-und-zur-empirischen-anwendung-von-rational-choice-modellen-kalter-frank/10004315565>