



**Ajuntament  
de Barcelona**

Departament de Transversalitat de Gènere  
Gerència Municipal

## **INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE**

**Projecte normatiu "ORDENANÇA relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire"**

**Codi: 17IIG/2019**

## ÍNDEX

---

0. INTRODUCCIÓ .....	2
1. IDENTIFICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE LA NORMA .....	3
2. VINCULACIÓ AMB OBJECTIUS PROGRAMÀTICS I DISPOSICIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE .....	3
3. ANÀLISI D'ASPECTES FORMALS I METODOLÒGICS.....	5
4. ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE .....	5
5. VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE .....	7
6. PROPOSTES DE MODIFICACIÓ I RECOMANACIONS.....	7

**VALORACIÓ DE L'IMPACTE DE GÈNERE**

---

*L'avaluació de l'impacte de gènere del Projecte Normatiu "d'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire" determina que és transformador de desigualtats, amb un impacte de gènere lleugerament positiu.*

**0. INTRODUCCIÓ**

---

El present document és un Informe d'Impacte de Gènere (IIG d'ara endavant) del Projecte Normatiu "d'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire". Aquest informe conté propostes de modificació de la versió de juliol de l'Ordenança en qüestió, que encara està en procés d'elaboració. Així doncs, està prevista la realització d'un informe d'impacte de gènere abans de l'aprovació definitiva de l'Ordenança.

Els IIG analitzen les necessitats pràctiques de les persones contemplant la desigualtat de gènere, les obligacions relacionades amb la vida quotidiana, les diferents situacions de partida i els potencials efectes diferencials que es poden derivar de l'aplicació de les propostes polítiques. Així, és un document que acompanya els projectes normatius i de polítiques públiques, i en el qual es fa una avaluació *prospectiva* (és a dir, prèvia i estimada) del seu impacte en funció del gènere, amb objecte d'identificar i prevenir la producció, manteniment o increment de les desigualtats de gènere, tot realitzant propostes de modificació del projecte.

En l'àmbit català, la Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes, estableix que la transversalitat de la perspectiva de gènere ha de ser un dels principis de funcionament dels poders públics: "els poders públics han d'aplicar la perspectiva de gènere i la perspectiva de les dones en les actuacions, a tots els nivells i a totes les etapes" (article 3).

El seguiment d'aquest mandat queda recollit en l'àmbit local per mitjà de les **Directrius per a l'elaboració de les normes municipals** adoptades per acord de Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona el 15 d'abril de 2014. En concret l'article 140 estableix que, tot projecte normatiu s'ha d'acompanyar amb una memòria d'avaluació de l'impacte normatiu, o d'antecedents. Aquest impacte ha d'integrar una **anàlisi d'impacte de gènere**, en la qual s'avaluen els resultats que es puguin derivar de l'aprovació del projecte des de la perspectiva de l'eliminació de desigualtats i de la seva contribució a la consecució dels objectius d'igualtat d'oportunitats i de tracte entre dones i homes (d).

Més específicament, el **Reglament per a l'Equitat de Gènere a l'Ajuntament de Barcelona estableix el caràcter obligatori dels Informes d'Impacte de Gènere de les propostes normatives (article 9).**

El departament de Transversalitat de Gènere de l'Ajuntament de Barcelona ha elaborat una **metodologia pròpia** que permet realitzar una anàlisi sistemàtica de la normativa municipal des del punt de vista de l'impacte de gènere. Aquesta metodologia segueix les directrius d'organismes internacionals (Comissió Europea) i es basa en l'anàlisi de:

- El resultat o efecte que té la normativa sobre dones i homes;
- Les possibilitats que la normativa ofereix com a eina per a acabar amb les desigualtats de gènere, o bé el risc que contribueixi a perpetuar-les i/o a aprofundir-les.

Les categories que s'han establert a la metodologia són les següents:

- Normes reproductores o transformadores de desigualtats de gènere. I en aquest sentit, en el primer àmbit l'impacte de gènere pot ser lleugerament negatiu o molt negatiu; i en el segon cas molt positiu o lleugerament positiu.

## 1. IDENTIFICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE LA NORMA

**Nom:** Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire.

**Categoria:** Ordenança Municipal

**Òrgan responsable:** Departament de Qualitat Ambiental. Gerència Adjunta de Medi Ambient i Serveis Urbans. Ecologia Urbana.

**Finalitat:** L'ordenança té per objecte establir els criteris de circulació en la Zona de baixes emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona inclosa dins el terme municipal de Barcelona, amb l'objectiu de reduir les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, atès que aquest és el major contribuïdor als nivells de contaminació d'efecte local de la ciutat.

Aquesta ordenança té la finalitat de reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització mundial de la salut (OMS) i complir amb els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts.

**Població destinatària:** L'Ordenança s'aplica a totes les persones que circulin, amb vehicles a motor més contaminants (establerts a l'annex 1 del projecte normatiu), dins de la part de la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona, inclosa en el terme municipal de Barcelona.

## 2. VINCULACIÓ AMB OBJECTIUS PROGRAMÀTICS I DISPOSICIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE

### 2.1. Vinculació amb objectius del Pla per la Justícia de Gènere 2016-2020 i les polítiques de l'Ajuntament de Barcelona.

L'ordenança objecte d'aquest informe està vinculada a l'eix D, "*Barris habitables i inclusius*" del Pla per la Justícia de Gènere (2016-2020). En concret, el Pla s'orienta a revertir les desigualtats de gènere en els espais públics de Barcelona, per una banda, a través de l'Ecologia i l'espai urbà (àmbit estratègic D1 del Pla), en què es busca adequar els elements de l'entorn urbà als usos i les necessitats quotidianes de les persones, garantir-ne un ús no discriminatori i treballar per una ciutat sostenible orientada a possibilitar que la vida continuï en una relació harmònica entre humanitat i naturalesa. D'altra banda, l'àmbit de *Mobilitat* del Pla per la Justícia de Gènere persegueix l'objectiu de promoure una mobilitat que prevegi les demandes específiques de les dones i les seves formes de mobilitat, en matèria d'accessibilitat, tipus de transport emprat, connexions i desplaçaments dintre la ciutat.

Aquests àmbits marquen diversos objectius específics que es poden tenir en compte a l'hora d'elaborar l'Ordenança en qüestió. Són els següents:

- *Impulsar un model de ciutat que respongui a les necessitats i experiències de la vida quotidiana.*
- *Promocionar la sostenibilitat des d'una perspectiva de gènere.*
- *Incorporar la perspectiva de gènere en els instruments de planificació de les polítiques de mobilitat de la ciutat.*

## **2.2. Disposicions normatives en matèria d'igualtat de gènere i medi ambient i mobilitat.**

La Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, a la seva secció cinquena recull les mesures específiques en matèria de medi ambient i mobilitat, i estableix a l'article 53 que la planificació d'aquest tipus de polítiques ha de:

"a) Incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanística, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per a col·laborar a eliminar les desigualtats existents.

b) Promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny urbanístic, i fer-ne el corresponent retorn.

2. Les administracions públiques de Catalunya, per a complir les mesures a què fa referència l'apartat 1, han de garantir:

[...]

b) La planificació en els àmbits de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat basada en estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables.

c) Els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tota actuació urbanística, d'habitatge, de mobilitat o de medi ambient.

d) **L'aplicació d'una política urbanística que tendeixi a crear ciutats compactes, mixtes i pròximes, que mantinguin la relació amb la natura, on es redueixi la presència i la prioritat del vehicle privat i s'introdueixin mesures per a millorar i densificar les àrees monofuncionals residencials.[...]**"

### 3. ANÀLISI D'ASPECTES FORMALS I METODOLÒGICS

---

#### 3.1. Llenguatge no sexista.

En relació a la formulació de la norma, s'analitza, en aquest punt, si la normativa fa ús d'un llenguatge inclusiu des de la perspectiva de gènere. En aquest sentit, es percep la voluntat de redactar en clau de persona i abandonar el masculí genèric. Tanmateix, apareixen dues fórmules androcèntriques: la primera, al Preàmbul ("els ciutadans"); i la segona, a l'article 18.5 ("l'infractor").

#### 3.2. Participació de grups de dones o feministes en l'elaboració del projecte.

Les *Directrius per a l'elaboració de les normes municipals*, -que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets (2015)-, a l'article 141 tenen en compte la importància de la participació ciutadana en l'elaboració de normativa municipal. En aquesta línia, el que s'avalua des del punt de vista de l'impacte de gènere és la participació femenina; és a dir, si s'ha tingut en compte la veu de les dones en el disseny de la norma. I, en aquest procés, fins el moment actual, no ens consta la seva participació.

### 4. ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE

---

#### 4.1. Diagnòstic sobre l'àmbit d'actuació.

L'Ordenança objecte d'aquest informe té com a finalitat la millora de la qualitat de l'aire, i per tant, malgrat estar pensada i dissenyada des d'una lògica ecològica i des de la perspectiva mediambiental, té conseqüències en termes de mobilitat i pot influir en l'ús que la ciutadania fa de l'espai públic.

En aquest sentit, per exemple, el cotxe és font, no només dels contaminants de l'aire, sinó també de soroll i d'ocupació de l'espai públic. Gran part de l'espai de la ciutat està dedicat al cotxe, ja sigui per la seva circulació o per al seu aparcament, en detriment de l'ús d'aquest espai públic destinat a activitats i necessitats de la vida quotidiana, per a què els infants juguin, per exemple, o per a generar espais comunitaris on la gent es trobi i es reuneixi.

L'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere permet veure les diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones. Tal com va mostrar l'Anàlisi des de la perspectiva de gènere de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) (2017), hi ha diverses diferències destacables entre els barcelonins i les barcelonines a l'hora de moure's per la ciutat.

A la ciutat de Barcelona es produeixen 6,9 milions de desplaçaments en un dia feiner. Els motius dels desplaçaments varien sensiblement entre homes i dones a causa dels rols de gènere. Per als homes, la mobilitat per raons laborals sobresurt, amb un 20,5% dels



desplaçaments, sobre totes les altres raons per a desplaçar-se. En canvi, per a les dones, el conjunt de tasques domèstiques i de cura (acompanyar persones, fer gestions i comprar) són la raó de la majoria dels desplaçaments (un 22,1%), mentre que els desplaçaments per raons laborals són el 16%.

També hi ha **diferències de gènere pel que fa al mitjà de transport que s'utilitza. Els homes fan més sovint ús del vehicle privat (especialment de la moto i el cotxe), i ho fan en un 29% dels seus desplaçaments, per un 12% dels desplaçaments fets per dones.** Contràriament, **les dones són més usuàries del transport públic i de la mobilitat a peu.** Utilitzen transport públic en un 40,9% dels desplaçaments (mentre que els homes ho fan en un 27,3%) i van caminant en un 44,6% d'ocasions, mentre que els homes ho fan un 38,2% de les vegades. Tot i que el motiu principal dels i de les qui utilitzen habitualment el transport públic (17,4%) és la seva comoditat, cal dir que, per a les dones, el fet de no disposar de vehicle privat o de carnet de conduir és un motiu més rellevant (20,3%) que per als homes (16,5%).

Així doncs, un factor clau a l'hora d'adequar la ciutat per fer-la més inclusiva és justament incorporant la perspectiva de gènere en el desenvolupament de les polítiques públiques i la normativa que regula l'ús de l'espai públic, en aquest cas a través de les restriccions del trànsit de vehicles privats contaminants. **I per tant, aquesta normativa té la capacitat de transformar les desigualtats de gènere que es produeixen en l'espai públic i en la mobilitat dins de la ciutat, tenint en compte la diversitat real de les persones que habiten la ciutat. Així, pensar una ciutat per totes les persones és pensar en la diversitat de situacions i de necessitats.**

#### **4.2. Anàlisi de la incorporació de la perspectiva de gènere en el projecte.**

Per tal d'incorporar la perspectiva de gènere en la redacció de la present Ordenança, i garantir una vida quotidiana òptima i sense discriminacions, cal tenir present -com hem exposat a l'apartat anterior- les diferències de gènere pel que fa a l'ús de l'espai públic, a la mobilitat i a l'ús de mitjans de transport, i les desigualtats d'accés i gaudi de la ciutat que aquestes diferències poden generar.

Fent un anàlisi de la incorporació de la perspectiva de gènere, i amb caràcter general, la proposta normativa d'Ordenança presenta algun element que pot ajudar a transformar desigualtats de gènere:

- 1) Per una banda, pel que fa a un aspecte formal, es percep la voluntat de fer un ús no sexista del llenguatge.
- 2) I per altra banda, pel que fa al contingut, -tot i que no s'explicita com a objectiu al text normatiu-, la reducció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat pot impactar positivament en la reducció de desigualtats de gènere en l'ús de l'espai públic i, també, pot influir en el model mobilitat a la ciutat, tenint a un model que prioritzi i potencii l'ús de mitjans de transport que majoritàriament utilitzen les dones (el transport públic i la mobilitat a peu).

Malgrat el punt anterior, de manera indirecta, també es perceben elements que poden impactar negativament des de la perspectiva de gènere i que s'haurien de tenir present a l'hora d'implementar la present Ordenança:

El fet que la restricció de la circulació es faci només a determinats vehicles, (els més contaminants, i per tant, previsiblement, els més vells també), pot impactar de manera negativa en les persones amb menys recursos econòmics, que tal com assenyalen les dades<sup>1</sup>, a Barcelona, majoritàriament són dones. Tal com exposa la diagnosi que acompanya *l'Estratègia contra la Feminització de la Pobresa i la Precarietat (2016-2024)*, més d'un quart de la població de Barcelona, concretament el 28%, es troba en situació de risc de pobresa. I, com s'ha apuntat, les situacions de pobresa i de privació material no afecten de manera igual a homes que a dones: de la població en risc de pobresa el 55% són dones.

#### 4.3. Previsió de resultats.

L'aplicació d'aquest tipus de normativa pot incidir en la igualtat d'homes i dones pel que fa a l'ús de l'espai públic, i té potencial transformador, també, en relació a la mobilitat i la construcció de models de ciutat que siguin sostenibles amb la vida i amb el medi ambient.

Tanmateix, per tal que l'impacte positiu que pugui generar l'aplicació d'aquesta normativa sigui significatiu en termes de transformació de les desigualtats de gènere, i de canvi en el model de mobilitat i de ciutat, caldria que s'apostés per pacificar i peatonalitzar la ciutat independentment del tipus de vehicle.

## 5. VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE

---

A partir de l'anàlisi de la incidència de la norma en el desenvolupament de la igualtat de gènere en el seu àmbit d'aplicació, així com de la seva contribució als objectius de les polítiques d'igualtat, es determina que l'aplicació del Projecte Normatiu *d'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire és transformador de desigualtats de gènere*. El seu impacte de gènere és **lleugerament positiu**.

## 6. PROPOSTES DE MODIFICACIÓ I RECOMANACIONS

---

Aquest últim apartat és un recull de les modificacions que es proposa introduir, ja sigui en l'aplicació de la norma o en la seva formulació, amb la **finalitat de reforçar l'impacte positiu identificat**. En aquest punt, doncs, fem arribar algunes propostes que poden reforçar la perspectiva de gènere de l'Ordenança:

<sup>1</sup> Veure *Estratègia contra la feminització de la pobresa i la Precarietat a Barcelona (2016-2024)*: <http://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2016/06/Estrat%C3%A8gia-contra-la-feminitzaci%C3%B3-de-la-pobresa-DEF.pdf>



### 6.1. Propostes d'elements a introduir per a millorar l'aplicació o el desenvolupament de la norma.

- **INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PREÀMBUL I EN L'OBJECTE I FINALITAT DE L'ORDENANÇA:** Es recomana tenir en compte i visibilitzar la promoció de la sostenibilitat i del medi ambient des d'una perspectiva de gènere, així com destacar entre els objectius o finalitat d'aquesta normativa l'impuls d'un model de ciutat que respongui a les necessitats i experiències de la vida quotidiana.
- **RECONeixEMENT I PARTICIPACIÓ DEL MOVIMENT FEMINISTA I DE DONES:** Tal i com preveuen l'article 18.1 de la *Llei catalana d'igualtat* i l'article 141 de les *Directrius per a l'elaboració de les normes municipals* es recomana fer visibles i reconèixer els grups i entitats en defensa dels drets de les dones, i impulsar-ne la seva participació en el seu disseny, elaboració, desenvolupament i avaluació de les polítiques públiques, en aquest cas en el procés d'elaboració de l'Ordenança.

Tenint en compte que el procés d'elaboració de la present Ordenança està molt avançat, es proposa que es faci una sessió de contrast amb al moviment feminista i de dones. Aquesta sessió podria ubicar-se en el si del Consell de Dones de Barcelona.

- **AMPLIAR LA RESTRICCIÓ DE CIRCULACIÓ DE TOTS ELS VEHICLES EN DETERMINADES ZONES/BARRIS DE LA CIUTAT:** Es proposa no limitar aquesta restricció únicament als vehicles contaminants. En aquest sentit, es recomana ampliar aquesta restricció, i crear noves zones de pacificació del trànsit que millorin la qualitat de l'aire i de la vida de la ciutadania, tot impulsant un model de ciutat que respongui a les necessitats i experiències de la vida quotidiana.