



**Ajuntament
de Barcelona**

Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps
Gerència Municipal

INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE

**Projecte normatiu d'Ordenança per la qual es modifica l'Ordenança
de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles**

Codi: 34IIG/2023



ÍNDEX

SÍNTESI: VALORACIÓ DE L'IMPACTE DE GÈNERE.....	3
0. INTRODUCCIÓ.....	3
1. IDENTIFICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE LA NORMA	4
2. VINCULACIÓ AMB OBJECTIUS PROGRAMÀTICS I DISPOSICIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE.....	4
3. ANÀLISI D'ASPECTES FORMALS I METODOLÒGICS	6
4. ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE.....	7
5. VALORACIÓ PER PART D'ORGANITZACIONS FEMINISTES I/O ENTITATS DE DONES	9
6. VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE	10
7. PROPOSTES DE MODIFICACIÓ I RECOMANACIONS	10



SÍNTESI: VALORACIÓ DE L'IMPACTE DE GÈNERE

L'avaluació de l'impacte de gènere del *projecte normatiu d'Ordenança per la qual es modifica l'Ordenança de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles* 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 per la qual es modifica l'Ordenança de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles*.

Els IIG analitzen les necessitats pràctiques de les persones contemplant les desigualtats 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 del 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).**

La Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps 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 la normativa té sobre dones i homes;
- Les possibilitats que la normativa ofereix com a eina per 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 bé **transformadores** de desigualtats de gènere. En el primer cas l'impacte de gènere pot ser *Molt negatiu o Lleugerament negatiu*; i en el segon cas *Molt positiu o Lleugerament positiu*.

1. IDENTIFICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE LA NORMA

Nom: Ordenança per la qual es modifica l'Ordenança de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles.

Categoria: Ordenança municipal.

Òrgan responsable: Gerència de Mobilitat i Infraestructures.

Finalitat: regular l'ordenació i el control del trànsit a les vies urbanes de titularitat municipal, així com la seva vigilància per mitjà d'agents propis, la denúncia de les infraccions que es cometin en aquestes vies i la sanció de les mateixes quan no estigui expressament atribuïda a una altra administració.

Població destinatària: el conjunt de persones usuàries de les vies urbanes de la ciutat 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 2021-2025 i les polítiques de l'Ajuntament.

Les ciutats no són neutres al gènere ja que són entorns en els quals les desigualtats de gènere condicionen l'accés, els usos, les tasques i activitats, la llibertat i la mobilitat de la diversitat de persones que hi viuen o hi transiten. Amb l'objectiu de transformar aquestes desigualtats, el **II Pla per la Justícia de Gènere (2021-2025)** contempla l'eix estratègic **"4.Barris propers i sostenibles"**, que es centra a fomentar, des d'una perspectiva feminista i interseccional, uns barris i espais urbans que posin la vida quotidiana al centre, la facin més confortable i siguin més justos, igualitaris, segurs i sostenibles.

Aquest projecte normatiu està vinculat als objectius d'aquest eix 4 del Pla i, més concretament, a l'**àmbit de Mobilitat**, que vol promoure una mobilitat sostenible, segura i equitativa, en la qual les dones es puguin desplaçar amb autonomia i seguretat, i participar en el disseny de la mobilitat urbana.



A banda de la seva vinculació amb el Pla per la Justícia de Gènere, aquest projecte normatiu, està relacionat amb altres documents editats per l'Ajuntament de Barcelona tals com el **Pla de Mobilitat Urbana**, la **Mesura de Govern d'Urbanisme amb Perspectiva de Gènere**¹ i les **"Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona"**².

2.2. Disposicions normatives en matèria d'igualtat de gènere vinculades al projecte normatiu.

En compliment del que disposa la **Llei Orgànica 3/2007 de 22 de març per a la igualtat de dones i homes** (article 15), i la **Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes** (articles 1, 3 i 6), el present projecte normatiu s'hauria de **planificar tenint en compte que els poders públics han d'incorporar la igualtat de dones i homes com a principi d'actuació transversal**.

A banda d'aquest marc normatiu estatal i autonòmic, **en l'àmbit local**, des del 2019 està en vigor el **Reglament per a l'equitat de gènere a l'Ajuntament de Barcelona** (REG)³. El REG obliga a incorporar la perspectiva de gènere en l'organització i funcionament intern de l'Ajuntament, en la planificació i l'execució de polítiques públiques municipals i de serveis i activitats que s'ofereixen tant a l'Ajuntament de Barcelona, com a les entitats que hi estan vinculades o que hi depenen. I en aquest sentit, seguint el mandat de les lleis d'igualtat, el REG recorda que **"la transversalitat de gènere obliga a dissenyar i avaluar el conjunt de polítiques públiques sota el criteri d'identificar i preveure repercussions diferenciades sobre homes i dones"** (art. 4.2).

A més, **pel que fa a la temàtica concreta que regula el present projecte normatiu**, cal tenir en compte les previsions de l'**article 53 de la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes**, relatives a la **planificació de les polítiques de mobilitat**. En concret, aquest article estableix que:

"1. [...] les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i **mobilitat** han de:

a) **Incorporar la perspectiva de gènere** en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, 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.

¹ <http://hdl.handle.net/11703/107733>

² <http://hdl.handle.net/11703/124686>

³ Reglament per a l'equitat de gènere a l'Ajuntament de Barcelona (2019):
<https://w123.bcn.cat/APPS/egaseta/cercaAvancada.do?reqCode=downloadFile&publicacionsId=17197>



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:

a) La formació en perspectiva de gènere del personal tècnic i polític que es dedica a la planificació urbanística i en els àmbits de la mobilitat, l'habitatge i el medi ambient.

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.** En aquest sentit, la política urbanística ha de preveure la descentralització de serveis, de manera que la construcció d'infraestructures i l'ordenació del sòl donin resposta a les necessitats de conciliació de la vida personal, familiar i laboral, disminuint els temps de desplaçament i garantint l'accessibilitat dels serveis en igualtat d'oportunitats.

[...]

i) **Una planificació de la mobilitat que doni prioritat als temps dels desplaçaments i que tingui en compte l'accessibilitat en els itineraris quotidians relacionats amb l'organització de la vida personal, associativa, familiar, domèstica i laboral."**

3. ANÀLISI D'ASPECTES FORMALS I METODOLÒGICS

3.1. Ús no sexista del llenguatge.

El *Reglament per a l'equitat de gènere a l'Ajuntament de Barcelona (REG)*, en l'article 15 estableix que tota la documentació escrita de l'Ajuntament ha d'emprar un llenguatge inclusiu i no sexista.⁴

En relació a la formulació del projecte normatiu, es percep la voluntat de fer un ús no sexista del llenguatge amb la utilització de formes dobles (masculines i femenines). No obstant, encara apareixen algunes fórmules del masculí genèric, com "els vianants", "els conductors" o "els usuaris".

⁴ Consulteu la Guia de llenguatge no sexista i la Guia de comunicació inclusiva de l'Ajuntament de Barcelona, en els següents enllaços:

<https://ajuntament.barcelona.cat/guia-de-llenguatge-no-sexista/ca/>

<https://ajuntament.barcelona.cat/guia-comunicacio-inclusiva/>

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

Les *Directrius per a l'elaboració de les normes municipals* (que comprenen les directrius de tècnica normativa i sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets), al seu article 141 tenen en compte la importància de la participació ciutadana en l'elaboració de normativa municipal. I en aquesta línia, el que interessa avaluar des del punt de vista de l'impacte de gènere és la participació de les dones i feministes; és a dir, si s'ha tingut en compte la seva veu en el disseny de la norma.

En aquest sentit, **no ens consta que hagi existit cap espai per a la participació de grups de dones i/o d'entitats feministes en la formulació del present projecte normatiu.**

4. ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE

4.1. Diagnòstic sobre l'àmbit d'actuació.

La mobilitat és una activitat bàsica que diàriament afecta el 93% de les persones de la regió metropolitana de Barcelona (IERMB, 2021)⁵ i que presenta desigualtats de gènere destacables (hi ha més dones que homes que no surten de casa, 7,8% enfront de 5,8%). És una constant històrica que les dones es desplacin més per tasques de cura (24% davant de 18%), mentre que els homes ho fan més per qüestions laborals (22% davant de 17%). Dones i homes també presenten diferències en l'ús de mitjans de transport, sent els homes molt majoritaris en el transport privat (30% davant d'11%) i les dones en el transport públic (36% davant de 24%), en una ciutat amb una mobilitat organitzada tradicionalment pensada per donar resposta a les necessitats laborals de la societat, i prioritant el cotxe. Així mateix, les dones utilitzen menys la bicicleta que els homes (1,5% davant de 3,4%) (IERMB, 2020)⁶. A més, s'acostumen a desplaçar fent més trajectes i més curts que els homes, de manera que caldria conèixer si aquest tipus de mobilitat pot suposar desigualtats de gènere en el sistema tarifari.

La mobilitat hauria d'estar dissenyada per dotar de la màxima autonomia de moviment totes les persones. Lluny d'això, és en primer lloc al transport públic (21,6%) on les dones pateixen violència masclista en l'àmbit social, i en l'espai públic en tercer lloc (17,5%). En

⁵ Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2021). Enquesta de mobilitat en dia feiner (2020). Resum executiu. https://iermb.uab.cat/wp-content/uploads/2021/06/EMEF-2020_Informe-Resum-Executiu_21052021.pdf

⁶ Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2020b). La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere. <https://www.atm.cat/web/ca/observatori/enquestes-de-mobilitat.php>

conseqüència, afirmen que aquest fet les condiona en els seus desplaçaments (un 32% procuren no sortir soles i un 24% té més por en sortir) (AB, 2018).⁷

Més enllà d'això, els mitjans de transport no sempre són inclusius amb diferents grups de persones, per exemple, amb les persones grans (amb molt poca presència a la xarxa de metro), les dones joves i adultes (amb alta percepció d'inseguretat en el transport nocturn) o les persones que cuiden (amb insuficient espai en voreres i complicacions en mitjans de transport públic). A més, en el context actual, amb el salt exponencial que ha fet la distribució urbana de mercaderies, caldria gestionar-la de manera que no afecti negativament la mobilitat de vianants, sobretot quan duen a terme tasques de cures.

L'autonomia de les dones en la mobilitat també es veu en qüestió en termes de sinistralitat viària, sent les dones responsables de menys accidents, però víctimes de més. Això es deu a la seva major presència en els desplaçaments a peu —sovint vinculats a tasques de cura—, la seva menor presència als vehicles privats, juntament amb menys conductes de risc que els homes, fins i tot quan es posen en relació amb el volum de mobilitat de cada sexe (IERMB, 2020)⁸. La presència de les dones en els òrgans de decisió i disseny de la mobilitat són, encara, espais molt copats per homes, de manera que les seves necessitats i experiències són menystingudes. N'és el cas el Pacte per la Mobilitat de Barcelona, on només una de cada tres participants és dona.

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

Fent un anàlisi del contingut del *projecte normatiu d'Ordenança per la qual es modifica l'Ordenança de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles* es considera que el text normatiu revisat presenta alguns elements que -potencialment- podrien ajudar a transformar desigualtats de gènere:

- 1) De manera general, i tal com s'exposa al Preàmbul del projecte normatiu “les modificacions d'aquesta Ordenança es realitzen amb la finalitat d'assolir l'objectiu principal de la regulació de la circulació i la mobilitat urbana que faciliti les línies d'actuació que l'Ajuntament de Barcelona té fixades en una **mobilitat segura, sostenible i activa i que sigui equitativa fomentant els usos alternatius de la via pública i garantint-ne la accessibilitat** al sistema de mobilitat eficient.”
- 2) El projecte normatiu està orientat a la major ordenació dels modes de desplaçament i les vies que els són competents. Les conclusions de les “Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona” apunten a la necessitat de delimitar clarament les prioritats i els vehicles que poden fer ús de cada espai, entre moltes altres

⁷ Ajuntament de Barcelona. Departament de Transversalitat de Gènere, (2018). Enquesta de Violència Masclista a Catalunya. Edició 2016. Resultats destacats.
<http://hdl.handle.net/11703/112089>

⁸ Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2020). Anàlisi de les conductes de risc en la mobilitat a Barcelona des d'una perspectiva de gènere.



mesures. La proposta que es fa en aquest projecte normatiu comparteix la mirada, la previsió de resultats de la qual, estima que les dones faran més ús de la bicicleta en la mesura que millori la infraestructura disponible. Una ordenació clara de prioritats ajudarà a la gestió de la infraestructura instal·lada.

- 3) Al mateix temps s'habilita i es regula els usos de joguines i patinets a la vorera en casos de no aglomeracions, fet que facilita el treball de cures i l'acompanyament de menors promocionant l'ús de modes de transport actius.
- 4) El projecte normatiu estableix criteris per a reforçar la centralitat de les persones vianants com a prioritat en la cadena modal. Aquesta orientació coincideix de ple amb els objectius del II Pla per la Justícia de Gènere, ja que les dones són les que més caminen i, en particular, el treball de cures s'exerceix en gran mesura en qualitat de vianants. Així **la ordenació proposada coincideix amb els objectius de gènere vigents a l'Ajuntament**.
- 5) La norma proposa habilitar a les bicicletes o cicles el dret a fer ús de l'estacionament a les zones de càrrega i descàrrega. Aquesta és una mesura que promou la mobilitat sostenible i, per tant, també comparteix els objectiu del Pla per la Justícia de Gènere en el seu àmbit de sostenibilitat, ja que s'interpreta que per l'ús més intensiu que fan les dones de la via pública en qualitat de vianants, com més augmenti al mobilitat sostenible, més gran serà l'impacte sobre les dones i les persones que exerceixen el treball de cures.
- 6) El fet que es prohibeixi l'estacionament a la vorera i s'habiliti a la retirada del vehicle quan escaigui, és un exemple més de per què **aquesta norma afavoreix la igualtat de gènere**, ja que els destorbs a la vorera són un dels elements més influents a la dificultat per a realitzar el treball de cures i a l'accessibilitat (i per tant l'autonomia de les persones que cuiden) de les persones amb mobilitat reduïda.

4.3. Previsió de resultats.

Fruit de l'anàlisi de la proposta normativa, es considera que el *projecte normatiu d'Ordenança per la qual es modifica l'Ordenança de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles incorpora elements que poden impactar positivament en la transformació de les desigualtats de gènere existents prèviament descrites.*

5. VALORACIÓ PER PART D'ORGANITZACIONS FEMINISTES I/O ENTITATS DE DONES

No consta que s'hagi habilitat cap espai per a la valoració, per part d'organitzacions feministes i/ entitats de dones, d'aquest projecte normatiu.



6. 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 per la qual es modifica l'Ordenança de 27 de Novembre de 1998, de Circulació de Vianants i de Vehicles és transformador de desigualtats de gènere*. El seu impacte de gènere és **molt positiu**.

VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE			
Reproductor de desigualtats		Transformador de desigualtat	
Molt negatiu	Lleugerament negatiu	Lleugerament positiu	Molt positiu
			X

7. PROPOSTES DE MODIFICACIÓ I RECOMANACIONS

Revisada la formulació del projecte normatiu així com els seus continguts, es considera necessari plantejar les següents **consideracions i propostes d'elements a introduir o modificar, ja sigui en la formulació del projecte normatiu o en l'aplicació de la norma**, amb la finalitat de reforçar els impactes de gènere positius que es puguin derivar de la seva implementació, així com neutralitzar-ne i transformar-ne els negatius.

7.1. Propostes de millora en la formulació de la norma:

1) FER UN ÚS INCLUSIU I NO SEXISTA DEL LENGUATGE.

Proposta:

- **1.1.** En els casos en què es fa un ús del masculí genèric (ex: els vianants, els conductors, els usuaris) es recomana substituir-lo per formes desdoblades (ex: els i les vianants) o neutres (ex: les persones conductores, les persones usuàries).

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

- #### 2) VINCULAR EL PROJECTE NORMATIU AMB OBJECTIUS PROGRAMÀTICS I DISPOSICIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE:
- Atenent als apartats 2.1 i 2.2. d'aquest informe, es recomana vincular el projecte normatiu en qüestió amb les disposicions normatives i amb els objectius programàtics de



l'Ajuntament de Barcelona en matèria d'igualtat de gènere. Així doncs, per tal de reforçar l'impacte de gènere positiu dels projectes normatius és important:

- Per una banda, atendre al que disposa la **Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes**, la **Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes**, i el **Reglament per a l'equitat de gènere a l'Ajuntament de Barcelona**.
- I per altra banda, tenir en compte els àmbits i objectius que preveu el **II Pla per la Justícia de Gènere (2021-2025)**, i que estan vinculats amb el projecte normatiu.

Proposta:

Aquesta recomanació es pot articular mitjançant:

- **2.1. La incorporació d'aquestes disposicions al Preàmbul del text normatiu en qüestió (veure apartat 2.1. i 2.2 de l'informe).**

Barcelona, 13 de gener de 2023

Laura Àlvarez Rodríguez
Blai Martí Plademunt
Personal tècnic

Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps

Vist i plau:

Sonia Ruiz Garcia Signat digitalment per Sonia
- DNI Ruiz Garcia - DNI
(SIG) (SIG)
Data: 2023.01.13 15:07:54
+01'00'

Sonia Ruiz García
Directora
Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps
Gerència Municipal
Ajuntament de Barcelona