

## **INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE**

### **MEMÒRIA TÈCNICA JUSTIFICATIVA D'ATORGAMENT DE LICÈNCIES D'ÚS COMÚ ESPECIAL DE L'ESPAI PÚBLIC PER A MOTOS I BICICLETES COMPARTIDES**

**PRIMERA EDICIÓ (2018)**

**AJUNTAMENT DE BARCELONA**

**Codi: 11IIG/2018**



## Contingut

Valoració de l'impacte de gènere de la memòria tècnica justificativa d'atorgament de llicències d'ús comú especial de l'espai públic per a motos i bicicletes compartides .....	2
A. Introducció als informes d'impacte de gènere .....	3
B. Antecedents i descripció de la memòria.....	3
C. Vinculació amb objectius programàtics i disposicions normatives en matèria d'igualtat de gènere.....	5
D. Anàlisi d'aspectes formals i metodològics .....	6
E. Anàlisi d'impacte de gènere.....	7
E.1. Diagnòstic sobre l'àmbit d'actuació de la memòria tècnica .....	7
E.2. Anàlisi de la incorporació de la perspectiva de gènere en el projecte .....	8
E.3. Previsió de resultats .....	10
F. Valoració global de l'impacte de gènere.....	11
G. Recomanacions .....	11



## **VALORACIÓ DE L'IMPACTE DE GÈNERE DE LA MEMÒRIA TÈCNICA JUSTIFICATIVA D'ATORGAMENT DE LICÈNCIES D'ÚS COMÚ ESPECIAL DE L'ESPAI PÚBLIC PER A MOTOS I BICICLETES COMPARTIDES**

---

En el cas de l'Ajuntament de Barcelona, l'elaboració d'un Informe d'Impacte de Gènere és preceptiu per a tots els projectes de normes municipals tal i com estableixen les *Directrius per a l'elaboració de normes municipals* de 2015.

Atesa l'aplicació de la metodologia d'avaluació d'impacte de gènere i la correlació dels diferents efectes positius i negatius de la proposta analitzada, aquest informe conclou un **impacte POSITIU des de la perspectiva de gènere en el cas de la memòria tècnica justificativa d'atorgament de llicències d'ús comú especial de l'espai públic per a motos i bicicletes compartides.**

## **A. INTRODUCCIÓ ALS INFORMES D'IMPACTE DE GÈNERE**

---

Els Informes d'Impacte de Gènere (IIG d'ara endavant) analitzen les necessitats pràctiques d'ambdós sexes, 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 (Institut Català de les Dones, 2015).

Així, es tracta d'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 l'objectiu d'identificar i prevenir la producció, manteniment o increment de les desigualtats de gènere, tot realitzant propostes de modificació del projecte.

En el cas de l'Ajuntament de Barcelona, l'elaboració d'un IIG és preceptiu per a tots els projectes de normes municipals tal i com estableixen les *Directrius per a l'elaboració de normes municipals* de 2015.

### Directriu 140, sobre Memòria d'avaluació de l'impacte normatiu.

El projecte normatiu també s'ha d'acompanyar amb una memòria d'avaluació de l'impacte normatiu, o d'antecedents per a poder-s'hi pronunciar, la qual integra, com a mínim, els apartats següents: (...)

d) Una anàlisi d'impacte de gènere, en què 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.

El present document és el primer informe d'impacte de gènere que es realitza d'una memòria tècnica sobre mobilitat.

## **B. ANTECEDENTS I DESCRIPCIÓ DE LA MEMÒRIA**

---

La mobilitat entre dones i homes segueix patrons significativament diferents, quant al tipus de trajecte, la duració, motiu i companyia. Per altra banda, la mobilitat urbana és dinàmica i es troba en un moment de transformació, tant pel que fa als canvis d'orientació de les polítiques de mobilitat (disseny del nou Pla de Mobilitat Urbana) com de la transformació tecnològica que ofereix noves oportunitats per a una mobilitat més sostenible i equitativa. Per tant, la memòria tècnica justificativa d'atorgament de llicències d'ús comú especial de l'espai públic per a motos i bicicletes compartides és una oportunitat per a la incorporació de mesures que transformin les desigualtats de gènere en aquest àmbit.

Com exposa la memòria, "els sistemes de mobilitat compartida (o *sharing*) són una estratègia innovadora de transport, que permeten als usuaris accedir a curt termini a diferents modes de transport segons la seva necessitat específica. Així, el *sharing* és l'ús compartit d'un cotxe, moto, bicicleta o qualsevol altre mode de transport que permet als usuaris tenir accés a curt termini als diferents vehicles quan sigui necessari (sota demanda)".

La proliferació de nous modes transport com són els vehicles compartits s'està duent a terme sense un marc regulador suficient que impedeixi les externalitats negatives del seu ús. Els objectius de la modificació de l'atorgament de llicències són els següents<sup>1</sup>:

- Promoure una mobilitat més sostenible, eficient i segura a la ciutat
- Reduir l'ús del vehicle privat i la flota de cotxes i motos
- Proporcionar una mobilitat més flexible i a velocitats més reduïdes
- Reduir el nombre d'accidents i la seva gravetat
- Garantir el dret a la mobilitat d'aquells que no disposen de vehicle privat
- Afavorir i fomentar l'intercanvi modal entre el transport públic i tots els sistemes de sharing
- Reduir les emissions locals, la contaminació atmosfèrica, el soroll i l'impacte visual de l'ocupació de l'espai públic amb vehicles privats

#### **Identificació i descripció de la norma**

- *Nom*: Llicències d'ús comú especial de l'espai públic per a motos i bicicletes compartides
- *Categoria*: Llicència Temporal
- *Òrgan responsable*: Mobilitat i Infraestructures - Ecologia Urbana.
- *Finalitat*: L'objecte de l'atorgament d'aquestes llicències és el de desenvolupar un nou marc legal que reguli l'estacionament de tots aquests vehicles a l'espai públic
- *Població destinatària*: les empreses de moto compartida (*motosharing*) i bicicleta compartida (*bikesharing*).

---

<sup>1</sup> Extret del document de memòria tècnica justificativa.

**C. VINCULACIÓ AMB OBJECTIUS PROGRAMÀTICS I DISPOSICIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE**

En aquesta secció s'estableix la seva possible vinculació amb objectius programàtics i disposicions normatives en matèria d'igualtat de gènere. En particular, s'observa la relació amb els àmbits i objectius del Pla per la Justícia de Gènere 2016-2020, i les implicacions derivades del context normatiu i programàtic vigent.

Proposta de modificació	Pla per la Justícia de Gènere		Altres instruments normatius i programàtics
	Eix i àmbit	Objectiu	
Memòria tècnica justificativa d'atorgament de llicències d'ús comú especial de l'espai públic per a motos i bicicletes compartides	D. Barris habitables i inclusius. D.2. Mobilitat	- Incorporar la perspectiva de gènere en els instruments d'informació de les polítiques de mobilitat a la ciutat.	- Segons l'article 140 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, 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 <i>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)</i>
	D. Barris habitables i inclusius. D.2. Mobilitat	- Incorporar la perspectiva de gènere en els instruments de planificació de les polítiques de mobilitat de la ciutat.	

## D. ANÀLISI D'ASPECTES FORMALS I METODOLÒGICS

La present secció es centra en l'anàlisi de: 1) el llenguatge usat en el text de les memòria tècnica, i 2) l'existència d'espais de participació ciutadana que incorporin la veu de les dones a la memòria tècnica.

Pel que fa a l'ús **no sexista del llenguatge**, a les *Directrius per a l'elaboració de normes municipals (2015)* s'indica que cal eliminar qualsevol discriminació per raó de sexe, i que és un principi d'actuació dels poders públics la implantació d'un llenguatge no sexista en l'àmbit administratiu i el seu foment en la totalitat de les relacions socials, culturals i artístiques. A més, indica criteris específics per a utilitzar un llenguatge no sexista, entre ells l'ús de denominacions dobles i de termes genèrics, evitant la inserció d'una disposició que expressi que l'ús del masculí és genèric i que inclou tant els homes com les dones, o bé que es fa per no allargar el text.

Per analitzar si al text regulador de les bases es fa un adequat ús del llenguatge, la pregunta general orientadora és "Es fa un ús inclusiu i no sexista del llenguatge?". La valoració d'aquest aspecte és negativa atès que **si bé en unes ocasions el text fa un ús inclusiu del llenguatge, aquesta utilització no és sistemàtica i, en altres ocasions, es recorre a un ús del masculí genèric que invisibilitza les dones**. Per tal d'esmenar-ho, les propostes de modificació són les següents:

VALORACIÓ SOBRE L'ÚS INCLUSIU DEL LLENGUATGE		
Positiva	Negativa	Neutra
	X	
PROPOSTES DE MODIFICACIÓ		
<p>Es recomana emprar formes genèriques o desdoblades. En particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Substituir "usuaris" per "persones usuàries".</li> </ul>		

Per la seva banda, a efectes d'analitzar si **incorpora la participació de grups de dones o feministes** es realitza la següent pregunta: "En el disseny de les bases, hi ha espais de participació ciutadana que incorporin la veu de les dones o d'entitats feministes?"

Aquest requisit podria quedar satisfet amb la participació d'espais de dones o feministes, com ara els Consells de Dones, o de Feminismes i LGTBI; o bé que en espais genèrics com les consultes online o el Consell de Ciutat es vehiculés una participació amb enfocament de gènere. Amb tot, **la redacció de la memòria tècnica no consta cap espai de participació ciutadana on s'incorpori explícitament la veu de les dones o d'entitats feministes**. Cal destacar que el Pacte per la Mobilitat, espai on s'ha debatut participativament aquest document no és un espai per la participació explícita de les dones i la seva composició per sexes és molt desequilibrada a favor dels homes. Cal tenir en compte, però, que segons el Reglament de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona (2017), **el desenvolupament de**

**processos participatius no és preceptiu en el cas que ens ocupa**, atès que les bases de premis no queden regulades per ordenances ni reglaments municipals.<sup>2</sup>

## E. ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE

---

### E.1. DIAGNÒSTIC SOBRE L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ DE LA MEMÒRIA TÈCNICA

A continuació es presenta el diagnòstic sobre l'àmbit d'actuació de la memòria tècnica. A aquest efecte, s'ha usat la tipologia d'àmbits del Pla per la Justícia de Gènere 2017-2020:

**Àmbit:** Barris habitables i inclusius

#### Diagnòstic de l'àmbit:

En primer lloc, les dones es desplacen majoritàriament per motius familiars i en segon terme per motius ocupacionals (15,1 %), mentre que els homes es mouen sobretot per motius ocupacionals (19,5%).

Una altra pauta diferencial de mobilitat és que les dones fan més desplaçaments interns, és a dir, dins de la ciutat de Barcelona. En canvi, en fan menys d'externs —fora de la ciutat— que els homes. Concretament, més de la meitat de barcelonines (51,8%) fan majoritàriament els seus desplaçaments en el districte. A continuació, trobem les dones que realitzen connexions entre districtes (39,9%). Només una minoria de dones realitza connexió amb les corones (7,9%). I és pràcticament inexistent el nombre de dones que realitza connexions externes (0,4%). Per contra, els homes dediquen més temps a una mobilitat de llarga dura-da, més llunyana, més fixa i més pautaada. En definitiva, les dones fan més trajectes, amb més freqüència i de més proximitat.

En segon lloc, tal com assenyala l'EMEF, les dones són més usuàries dels serveis de transport públic, i per tant són més dependents de les prestacions de la xarxa de transports públics. Així, des de la perspectiva de gènere, és molt important incorporar la proximitat en els serveis públics de transport. Per contra, existeix una diferència entre homes i dones molt significativa en l'ús dels transports privats, mitjà del qual els homes són els principals usuaris. Mentre l'ús del "cotxe com a conductor" és del 13,3% entre els homes, en el cas de les dones només és del 5,3%. Així mateix, la població masculina dobla la femenina en l'ús de la moto; el percentatge és del 9,6% i el 4,8%, respectivament. En el cas de la bici s'exagera al patró, els homes són el triple (3,8%) que les dones (1,3%) damunt la bicicleta.

En relació a la temàtica específica de la memòria aquí discutida, resulten rellevants algunes dades específiques:

- Les dones són majors usuàries que els homes en desplaçaments a peu.

---

<sup>2</sup> "S'han d'impulsar de manera preceptiva processos participatius desenvolupats amb ocasió de l'aprovació de: (...) d) Ordenances i reglaments municipals de rellevància ciutadana especial. Quan es tracti d'una modificació puntual d'abast limitat d'ordenances i reglaments no serà preceptiu impulsar el procés participatiu". Article 37 del Reglament de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona, 2017.



- Les dones van més carregades (cotxets, carrets de la compra i embalums) i acompanyades d'altres persones que els homes.
- Les dades de privació material descriuen que les dones, en major mesura que els homes, no disposen de la possibilitat d'adquirir vehicles privats per a la pròpia mobilitat.

Del conjunt de descripcions i dades exposades cal concloure per una banda que a la ciutat de Barcelona **les dones estan més exposades als impediments físics que es puguin disposar a les voreres, amb una necessitat d'espai, sovint superior a la d'una sola persona. Per altra banda, que les dones disposen de menys vehicles privats d'ús personal.**

## **E.2. ANÀLISI DE LA INCORPORACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PROJECTE**

Del text regulador de les bases, a continuació es recullen els continguts que resulten més pertinents des de la perspectiva de gènere, i que posteriorment seran analitzats.

*El vehicle compartit es considera una bona alternativa davant la creixent necessitat de restringir l'ús del vehicle privat, ja que permet afegir al sistema de transport de la ciutat nous elements que promouen el desplaçament intermodal amb el transport públic o modes de transport col·lectius sostenibles, que poden arribar a substituir una part important de la quota de vehicle privat en el repartiment modal, reduint així la demanda d'aparcament a l'espai públic, i poden incrementar la quota d'ús de la bicicleta a la ciutat.*

*Aquesta necessitat de regulació es fonamenta, per una banda, en la necessitat d'establir un marc regulador clar que permeti als operadors explotar els sistemes de vehicle compartit de forma segura i estable i, alhora, que permeti a l'Ajuntament definir els usos i espais determinats a l'espai públic, per tal de vetllar pel seu bon funcionament. D'altra banda, en la voluntat de potenciar i aprofitar les oportunitats d'aquests sistemes minimitzant els impactes negatius derivats de l'ocupació de l'espai públic.*

En base a aquestes seccions identificades com a més rellevants des de la perspectiva de gènere, a continuació es plantegen diversos aspectes a considerar. En particular, es valora que el document de bases reguladores del premi:

- **No conté objectius vinculats explícitament amb la igualtat de dones i homes.** El diagnòstic no compta amb dades desagregades per sexe, pel que l'estimació d'impacte o el diagnòstic previ és cec al gènere. Només s'esmenta en un apartat que el perfil mitjà de vehicles compartits és de majoria masculina, però es desconeixen les proporcions ni els perfils específics.
- **Conté elements que faciliten el desplaçament intermodal amb el transport públic.** Aquest fet és positiu per a les persones usuàries del transport públic, d'entre les que trobem una majoria de dones. La regulació de llicències de vehicles compartits facilitarà l'enllaç intermodal i per tant serà beneficiós per aquelles persones que no disposen de vehicle privat.

- **Habilita l'increment de la quota d'ús de la bicicleta a la ciutat.** Les dones ciclistes a la ciutat són un terç que els homes. Aquesta diferència, en termes de mobilitat quotidiana pot esdevenir desigualtat, és molt exagerada i hauria de tenir a ser reduïda. Habilitar l'ús de la bicicleta no ha d'implicar un major ús de la bicicleta per part de les dones, però eventualment pot estar facilitada la major incorporació de les dones al món ciclista.
- **Fomenta l'ús de vehicles compartits.** D'aquesta manera que no és imprescindible la compra d'un vehicle -la inversió inicial del qual pot ser un problema- per a fer-lo servir de manera puntual. Si bé el perfil tipus és algú amb rendes mitjanes o altes, la possibilitat és igualment vàlida per a rendes baixes en situacions puntuals.
- **Minimitza els impactes negatius derivats de l'ocupació de l'espai públic.** L'establiment d'una regulació quant als aparcaments de bicicletes i motos a les voreres o els ancoratges específics per a bicicletes implicarà una eliminació d'elements que destorben la circulació a peu. En aquest col·lectiu les dones són majoria, i especialment si tenim en compte que el seu patró de mobilitat requereix més espai que el dels homes en la mesura que elles, en tendència general, fan més ús de l'espai pel fet d'anar acompanyades o carregades.

En base als aspectes exposats, finalment es presenta una síntesi de la valoració de l'impacte de gènere, centrada en les preguntes:

- Visibilitza diferències? És a dir, el text de la memòria tècnica posa de relleu, de forma explícita o implícita, que s'han tingut en consideració les diferències que es donen en la realitat d'homes i dones?
- Visibilitza desigualtats? És a dir, parteix de la base que les diferències visibilitzades suposen desigualtats en la presència de dones i homes, l'accés a recursos, la capacitat de decisió, la reproducció d'estereotips socials de gènere, etc.?
- Fa propostes o conté elements i previsions que contribueixen a revertir aquestes desigualtats?

Visibilitza diferències? (explícitament o implícitament)	Visibilitza desigualtats? (explícitament o implícitament)	Fa propostes o conté elements per revertir desigualtats?	Actuació/mesura que contribueix a revertir desigualtats
No	No	Sí	- Regula l'espai públic, especialment a les voreres - Facilita l'enllaç intermodal amb el transport públic - Fomenta la possibilitat de fer ús de vehicles

		sense haver d'invertir en la seva compra.
--	--	---

Cal considerar que el text no identifica *explícitament* l'existència de diferències i desigualtats en clau de gènere. No obstant, malgrat no ser explícit i potser cec al gènere, les mesures adoptades contribueixen a revertir desigualtats de gènere.

### E.3. PREVISIÓ DE RESULTATS

L'avaluació d'impacte de gènere pretén fer visible que les normes i polítiques públiques no són neutres al gènere i que poden tenir un impacte diferent en dones i homes, tot i que aquesta conseqüència no estigués prevista ni es desitja. Sovint es considera que les normes són neutres respecte al gènere perquè s'han dissenyat pensant en el benefici de la població en el seu conjunt i, per tant, sense fer distincions entre dones i homes. No obstant, tractar igual a qui parteix d'una situació de desigualtat equival, a la pràctica, a la perpetuació de tals desigualtats, que és el que ocorre si no es tenen en compte les desigualtats de gènere existents en la posició econòmica, política i social de dones i homes. Per això, precisament, les polítiques pensades cap a la població en general no solen ser neutres, sinó cegues pel que fa al gènere (Emakunde, 2013).

Sota aquest enfocament, els aspectes que es tenen en compte per a l'estimació dels resultats de l'atorament de premis i distincions són els següents:

- Presència de dones i homes en l'àmbit d'actuació.
- Accés als recursos (esfera econòmica/material). Esforç econòmic i divisió sexual del treball.
- Normes socials i valors (esfera ideològica/cultural). Promoció de comportaments, rols i models d'organització social i familiar que són premiats/gravats.
- Contribució a objectius del Pla per la Justícia de Gènere 2016-2020.

Ni la presència de les dones ni l'accés als recursos no es pot estudiar en tant que no es disposa de dades d'ús actual segregades per sexe. A més, la modificació de llicències és contra les empreses proveïdores del servei, pel que tampoc és possible relacionar els resultats amb dones i homes. Per altra banda, és la primera vegada que es regula aquest camp, pel que la comparació resulta impossible.

Finalment, respecte a la vinculació amb objectius del Pla per la Justícia de Gènere 2016-2020, cal assenyalar que el projecte regulador no exposa explícitament objectius o finalitats. Per tant, es posa de manifest l'**absència de vinculació explícita amb objectius d'igualtat de gènere**. Tanmateix, de manera indirecta la mesura dona resposta als objectius del Pla quant a "Incorporar la perspectiva de gènere en els instruments de planificació de les polítiques de mobilitat de la ciutat".

**F. VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE**

---

A continuació, s'estima si de la valoració conjunta dels apartats D i E, es preveu que l'impacte de gènere del projecte serà:

	IMPACTE DE GÈNERE			
	Positiu	Negatiu	Neutre	No es pot determinar
Memòria tècnica justificativa d'atorgament de llicències d'ús comú especial de l'espai públic per a motos i bicicletes compartides	X			

Feta aquesta valoració, en la secció següent **s'aporten recomanacions per tal que el premi tinguin un impacte que s'estimi encara més positiu des de la perspectiva de gènere.**

**G. RECOMANACIONS**

---

Per tal de esmenar la impossibilitat de definir la presència de les dones, així com el seu l'accés als recursos, es proposa:

- Elabora una diagnosi que distingeixi dones i homes en l'ús de vehicles compartits. Així es coneixerà la realitat actual en relació al sexe, i per altra banda serà possible fer un seguiment de l'impacte de gènere d'aquesta modificació.
- Afegir una clàusula a la petició que l'Ajuntament fa a les empreses proveïdores, incorporant la provisió de dades segregades per sexe en l'ús de vehicles compartits.
- Elaborar un pla per fomentar la incorporació de les dones en l'ús de la bicicleta en trajectes urbans. Si un dels objectius de la regulació és promoure l'ús de la bicicleta, i tenint en compte que les dones ciclistes són un terç que els homes, cal conèixer quins són els elements que allunyen a les dones de la bicicleta per tal d'augmentar la seva presència en aquest mode de transport.

A Barcelona, a 30 d'octubre de 2018

**Sonia Ruiz García**

Departament de Transversalitat de Gènere  
Gerència de Recursos

**Cap del Departament de Transversalitat de Gènere  
Gerència de Recursos**