



A LA MESA DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

19 d'octubre del 2021



PSIB
PSOE

 **UNIDAS
PODEMOS**

MÉS
PER
MALLORCA
Grup Parlamentari

Iniciativa presentada per

Els/Les diputats/des :

Grup parlamentari : **GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTA**

Autor/a de la iniciativa : **Joan FERRER I RIPOLL**

Càrrec de l'autor/a : **DIPUTAT**

Grup parlamentari : **GRUP PARLAMENTARI UNIDAS PODEMOS**

Autor/a de la iniciativa : **Pablo Jesús JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ**

Càrrec de l'autor/a : **DIPUTAT**

Grup parlamentari : **GRUP PARLAMENTARI MÉS PER MALLORCA**

Autor/a de la iniciativa : **Josep FERRÀ I TERRASSA**

Càrrec de l'autor/a : **PORTAVEU SUPLENT**

Assabentament per part del/s portaveu/s :

PORTAVEU: Pilar COSTA I SERRA (PORTAVEU TITULAR del GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTA)

PORTAVEU: Alejandro LÓPEZ I SORIA (PORTAVEU TITULAR del GRUP PARLAMENTARI UNIDAS PODEMOS)

Organ de debat: **COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I ORDENACIÓ TERRITORIAL**

Tipus d'iniciativa : **PROPOSICIÓ NO DE LLEI**

Regulació : Articles 181 i següents del Reglament del Parlament de les Illes Balears

Tramitació pel procediment **ordinari** .

Títol de la iniciativa :

Impuls d'un urbanisme i una mobilitat amb perspectiva de gènere.

Contingut de la iniciativa :

I – ESPAI PÚBLIC

Malgrat que les dones representen el 51% de la població mundial, continuen sent excloses en la presa de decisions i, per aquest motiu, cal redistribuir l'espai públic per tal de desjerarquitzar i despatriarcalitzar l'urbanisme. També és imprescindible incorporar diversitat d'experiències de gènere en la participació, transformar les dinàmiques de poder i iniciar processos per visibilitzar temes fins ara no contemplats.

La incorporació de la perspectiva de gènere en un procés urbanístic permet integrar a diversos individus amb diverses necessitats i experiències, a més de visibilitzar fets decisius en el bagatge vital de les persones. Aquests elements tenen un gran impacte en la configuració urbana, en quins serveis es prioritzen, com s'estructuren els sistemes de mobilitat o en la percepció de seguretat de

les persones a l'espai públic. Per tant, la perspectiva de gènere interseccional és fonamental per tenir en compte aquests factors de disseny i gestió de la ciutat.

Les necessitats que porten associats els treballs de la vida quotidiana solen oblidar aquells elements relacionats amb l'esfera reproductiva i de la cura de les persones. La planificació urbana ha d'integrar l'economia urbana des d'una perspectiva social i solidària. L'economia de les ciutats s'ha adreçat a aconseguir un creixement econòmic que, per descomptat, no s'ha traduït sempre en un repartiment més just dels recursos ni en una major distribució de riquesa.

L'espai públic és un àmbit divers i inclusiu, en el qual han de promoure's l'autonomia i la socialització de les persones. El dret a la ciutat es materialitza en l'accés i gaudi de l'espai públic que té la població. Malgrat això, la configuració, localització i usos de l'espai públic solen generar jerarquies i desigualtats que si s'analitzen des de la perspectiva de gènere es poden caracteritzar de la següent manera.

Els homes i dones empren de manera diferenciada els espais públics i, a la vegada, això influeix en les activitats i usos que fan les persones d'ells. El fet de tenir un cos femení condiciona com les dones empren els espais públics, ja que la seva percepció de seguretat quan caminen per la ciutat està determinada per l'experiència dels assetjaments i agressions viscudes en aquest entorn. Per altra banda, també limita la configuració androcèntrica que prioritza i fomenta, a través del disseny urbà i l'ordenació del territori, unes experiències enfront d'unes altres. Aquesta configuració està estretament lligada als usos que s'han considerat normatius i neutres en l'espai públic però que, en realitat, responen a l'experiència concreta d'una part de la població: la masculina.

La principal diferència en la vida quotidiana de dones i homes recauria en el temps i en el grau de responsabilitat dedicats a les tasques de cures. El repartiment desigual d'aquestes responsabilitats porta al fet que les dones, malauradament per culpa d'aquesta desigualtat encara existent, emprin més determinats equipaments o serveis en funció del treball de les seves cures: serveis mèdics, espais públics a l'aire lliure, comerç... i això està estretament lligat a com s'empren els espais públics.

Un espai públic de qualitat i de relació fomenta la diversitat d'usos i activitats per part dels diversos subjectes i ha de complir cinc característiques (entre d'altres): proximitat; vitalitat; diversitat; autonomia; representativitat.

Els equipaments i serveis han estat planificats tradicionalment subjectes al gènere, la classe, l'origen i altres condicionants socials. Aquestes infraestructures quotidianes s'empren diàriament i són indispensables com a suport i per la millora de la qualitat de vida de les persones, a totes les seves etapes vitals. En un entorn determinat, és necessari abordar la planificació d'un equipament públic com una unitat, un element que forma part d'una xarxa quotidiana de serveis i en relació amb les necessitats específiques derivades de l'atenció que ofereix a l'àmbit del barri.

De vegades es poden trobar equipaments que es concentren a una part del territori, en terminats barris o poblacions, privilegiant el seu accés a una part de la població i exclouent a una altra, perquè el disseny de la xarxa d'equipaments no ha tengut en compte els criteris d'accessibilitat, proximitat i permeabilitat, però també per haver privilegiat uns usos front uns altres. Per tot plegat, els equipaments han de seguir unes línies bàsiques que fomentin l'autonomia i l'accessibilitat i que atenguin a la diversitat assegurant l'accessibilitat a tots els seus entorns.

La percepció d'(in)seguretat –tenint en compte que és diferent per a dones i homes, i que ha d'abordar-se per guanyar autonomia gràcies a espais públics adequats– condiciona el lliure desplaçament de les persones per la ciutat. És un element imprescindible perquè les persones puguin gaudir lliurement de l'entorn urbà a qualsevol hora del dia.

La percepció de seguretat de les dones està marcada per la violència exercida sobre el seu cos sexual i determina, sobre manera, com vivim els diversos espais, siguin domèstics, comunitaris o públics. Les dones tendeixen a tenir por de la violència sexual, aquella que ataca la part més

íntima dels seus cossos, i adaptar-se i limitar la seva vida quotidiana per la por a ella.

Incloure la percepció de seguretat permet prendre consciència de com la por limita la llibertat i la mobilitat de les dones i pensar en les formes de resposta, principalment les activitats nocturnes, tant en àmbits d'oci com de treball, i especialment en els trajectes i l'ús de determinats espais.

Des dels anys setanta, el moviment i la investigació feminista han apostat perquè la planificació física de l'entorn vagi acompanyada d'elements socials i econòmics. Així mateix, s'ha analitzat la (in)seguretat de les dones a les ciutats i els entorns quotidians, detallant què s'entén per «violència de gènere» i per «percepció de por i seguretat», amb la finalitat d'anar més enllà de la violència i el crim tipificat per la llei. Incloure la percepció de la por permet estudiar, per exemple, l'assetjament sexual al carrer, un tipus de violència no criminalitzada, però que impacta de ple en l'accés i el dret de les dones a l'espai públic.

D'aquesta manera, es pot concloure que els entorns segurs des de la perspectiva de gènere compleixen les següents característiques:

- Visible: permet, a través del disseny de l'espai que puguin visualitzar-se tot els elements i persones que hi ha a l'entorn i localitzar possibles sortides en una situació de risc. Que promogui la visibilitat simbòlica i social de les dones com a subjectes actius, reconeixent els diversos papers que desenvolupen a la societat sense caure en estereotips, fomentant llocs que reconeguin figures femenines i rols infravalorats. Exemples d'això són carrers amb il·luminació que acompanya de manera contínua els itineraris de vianants, sense racons, amb edificis que mantinguin activitat a les plantes baixes, etc. I també espais que visibilitzin el treball de les dones, com la recuperació de la història dels rentadors comunitaris o places i carrers amb noms femenins.
- Vigilat: que permeti la vigilància informal, aquella exercida entre iguals i de manera solidària i no autoritària, que respongui a l'accepció de tenir cura que reclamava Jane Jacobs. Es dona, per exemple, en un camí escolar on els comerços d'un barri formen part de la xarxa que acompanyi a nins i nines a l'escola.
- Senyalitzat: que disposi de senyals i marques legibles (visuals, acústiques i tàctils) que ajudin a comprendre la ciutat i la seva estructura, i a orientar-se fàcilment; i una retolació realitzada amb iconografia no sexista i diversa respecte a edats i cossos.
- Equipat: amb infraestructures que recolzin les activitats de la vida quotidiana a una distància i temps accessibles, en un ambient net i acollidor, que garanteixin que hi hagi persones diverses emprant els espais públics, perquè estan dotats amb bancs per al descans i la socialització. Arbres que donin ombra a l'estiu, però ben mantinguts perquè no obstaculitzin la il·luminació, o zones de joc per a diversos grups d'edat i que serveixin tant a les persones que juguen com a les que cuiden.
- Vital: que garanteixi la presència de persones, la diversitat d'activitats, la trobada, la relació i l'ajuda mútua. Trobam entorns vitals a zones multifuncionals, que combinen activitat residencial, comercial i administrativa, connectades amb transport públic i eixos per a vianants.
- Comunitari: que afavoreixi l'apropiació i el sentiment de pertinença de les persones reforçant la cohesió social i la participació comunitàries. Segons quins usos i activitats es prioritzen en el disseny dels espais, poden afavorir-se la convivència, l'intercanvi i la socialització de les persones de manera igualitària, contribuint a l'ampliació de les xarxes socials i enfortint la pertinença a la comunitat.

Les polítiques de planificació urbana nocturna han de respondre a com la por, la seguretat i el risc afecten les dones que treballen de nit, incloent-hi una anàlisi interseccional que trenqui amb arguments essencialistes sobre la por d'homes i dones. Aquest tipus de planificació urbana té l'obligació de respondre a la paradoxa de mobilitat de les dones. És inconcebible que en termes

generals, les dones tinguin una mobilitat més sostenible, complexa i diversa que els homes durant el dia, però que es pugui veure paralitzada a la nit per por a la violència. Existeixen multitud d'estudis que mostren aquesta paradoxa i les polítiques de planificació urbana encara no han posat tota l'atenció que es mereix aquest problema.

II – MOBILITAT

La mobilitat té un caràcter democratitzador en la mesura que permet a un major nombre de ciutadanes i ciutadans fer-ne ús en el seu propi territori per activitats laborals, domèstiques o lúdiques. Possibilitar el seu accés implica facilitar el moviment en les diverses situacions personals i a les diverses esferes que té la ciutat. Això suposa adaptar les polítiques que organitzen la mobilitat a les característiques individuals més diverses: renda, edat, gènere.

La mobilitat dels pobles i ciutats també s'ha planificat tradicionalment privilegiant a un tipus de subjecte: l'home, blanc, de classe mitjana i amb vehicle propi. Això té a veure amb el fet que les polítiques de mobilitat i transport han estat dominades per certes disciplines molt masculinitzades i atravesades per una visió profundament androcèntrica.

Si s'analitza la mobilitat quotidiana per sexes, els estudis mostren en tots els contextos que la mobilitat quotidiana de les dones és més complexa, sostenible i diversa. De fet, alguns experts sostenen que per a desenvolupar models de mobilitat sostenible haurien de prendre's els patrons de mobilitat de les dones, perquè a més de ser sostenibles, els rols de gènere condicionen com es mouen les persones a la ciutat depenent de les seves diversitats i de les seves responsabilitats a la cura.

El model de mobilitat centrat en el cotxe ha condicionat que no es pugui accedir a determinades oportunitats econòmiques, educatives, culturals, socials o esportives. Cal assenyalar també que la feminització de la pobresa està travessada per la classe, el barri on es viu, la condició de migrant o persona racialitzada, etc.

La mobilitat hauria de ser accessible i diversa per a respondre a la varietat de necessitats, ritmes, cossos, estats de salut i nivells econòmics. Encara trobam barreres físiques, no sols per a persones amb mobilitat reduïda, sinó també per altres tipus de diversitats funcionals, visuals, auditives, etc. que troben limitat el seu dret a la mobilitat i a la ciutat, perquè l'urbanisme els exclou.

La clàssica divisió de motivacions de mobilitat és cada vegada més qüestionada, ja que han proliferat els desplaçaments personals, no ocupacionals. Que s'anomenin «personals» fa que s'invisibilitzi la càrrega de cures i treball domèstic que comporten. A més, el transport públic i les infraestructures de mobilitat encara poden avançar per respondre a aquestes responsabilitats. Perquè una mobilitat sigui quotidiana i cuidadora, s'han de pensar en termes de recorreguts funcionalment útils, que connectin diversos transports.

La mobilitat ha de comptar amb una perspectiva feminista i que prioritzi la mobilitat activa i, en particular, la de vianants. Els carrers han de concebre's com un element vertebrador dels trajectes de vida quotidiana, oferint varietat d'opcions per als diversos tipus de desplaçaments i horaris de les persones, sense estandarditzar els cossos ni els espais, sinó incorporant i facilitat la seva pluralitat.

De la mateixa manera que la conformació de l'estructura urbana, la definició i el disseny de l'espai domèstic han d'ajudar a llimar jerarquies segons les persones i les activitats que desenvolupen en un determinat lloc.

El disseny de les infraestructures lligades a la mobilitat no proporciona ni autonomia, ni seguretat, ni llibertat de moviment de les dones. Factors que van des de la configuració de les zones d'aparcament fins als tipus de connexió a preus existents entre el transport i el lloc de treball o residència porten a les dones a canviar els recorreguts, buscar alternatives o dependre d'altres

persones per arribar a la feina i tornar-ne.

III – HABITATGE

Quan es defineix un programa funcional d'habitatges, els espais reservats per a les tasques reproductives són reduïts al mínim, quedant delimitats exclusivament a la cuina i al rentador, sense qüestionar els requeriments i funcionalitats en relació amb la resta d'activitats i espais, ni la seva mesura, ni la seva organització. En l'articulació i distribució espacial, continuen repetint-se les estructures jeràrquiques i rígides de la família nuclear patriarcal, que queden reflectides, entre d'altres, en la nul·la consideració que es té del treball reproductiu i les seves necessitats.

No tenir en compte la diversitat de necessitats i no incloure la participació dels seus habitants en la definició del programa d'habitatge és una cosa que respon a la lògica imperant d'intentar estandarditzar els usos i activitats que desenvolupen les persones. Aquesta homogeneïtzació no té en compte que vivim en una societat cada vegada més heterogènia i que la diversitat de necessitats es multipliquen. A Barcelona, per exemple, sols el 30% de les llars corresponen a llars familiars anomenades «convencionals» (formades per parelles, filles i fills), el 70% restant està format per llars unipersonals, famílies monoparentals o monoparentals, dos nuclis familiars que conviuen, o persones sense llaços familiars que viuen juntes, entre altres moltes formes de convivència.

És fonamental que no existeixi una jerarquia entre les diverses persones que habiten l'espai per raó de sexe, edat o qualsevol altra condició. En aquesta línia, tampoc han d'existir jerarquies entre les tasques que es desenvolupen a l'habitatge, deixant a les reproductives els espais marginals i pitjor localitzats. També ha d'existir una lògica quant a la connexió dels espais, la seva funcionalitat i versatilitat en relació amb les tasques reproductives.

També els edificis d'habitatges poden proposar espais d'ús compartit de serveis perquè les persones d'una mateixa escala puguin relacionar-se entre si i establir vincles sòlids de suport mutu.

La construcció de l'habitatge també ha d'estar estretament relacionada amb les formes de tinència imperants. A la nostra societat s'ha promogut la compra d'habitatge tradicionalment, com el model a seguir, assentat sobre la idea que si no es compra un habitatge no ets ningú. Per això és imprescindible seguir impulsant altres formes de tinència com el lloguer social, l'habitatge cooperatiu en cessió d'ús o el «cohousing», que responen en major mesura a la diversitat d'unitats de convivència, de nivell econòmic o de cicle vital.

Cal posar especial èmfasi en facilitar l'accés a l'habitatge a les dones, ja que, a causa de la feminització de la pobresa, tenen majors dificultats econòmiques per a poder accedir a ella. A més, tant a les llars unipersonals formades per dones majors que viuen soles com a les llars monomarentals, les dificultats econòmiques són freqüents, cosa que condueix a unes condicions habitacionals més precàries, a un major percentatge de desnonaments o a patir pobresa energètica.

La pràctica d'un urbanisme inclusiu estableix els següents paràmetres:

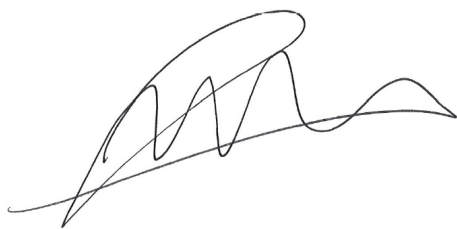
- Sostenible: posa en el centre la cura dels ecosistemes en què vivim i proposa un model urbà compatible i respectuós amb els recursos naturals existents. Fomenta la regeneració dels barris i la rehabilitació dels edificis.
- Interdisciplinari: incorpora àrees amb diverses competències a l'hora de planificar i projectar, aprofitar la diversitat de coneixements per apropar-se a una societat complexa.
- Participat: la ciutadania ha de ser part de la presa de decisions de qualsevol projecte sobre el seu espai quotidià. Aquesta participació té un doble vessant: d'una banda, permet recollir el coneixement acumulat pel veïnat, i de l'altra, permet la implicació i la negociació col·lectiva

(cogestió) sobre el projecte.

- Transversal: suposa que tots els projectes han d'incorporar el gènere, és a dir, tenir presents les diferències i les desigualtats entre homes i dones i garantir l'accés a tots els béns i recursos en igualtat de condicions.
- Obert i compartit: tot procés urbanístic ha de ser transparent; això implica claredat i accés a tota la informació durant el procés. També ha de ser compartit, és a dir, tota la informació ha de ser accessible, per poder comparar i analitzar en l'àmbit global.
- Interescalar: qualsevol projecte urbà, quan s'analitza des de diferents escales, des de l'urbs fins a la cantonada, ens ofereix moltes lectures, totes importants a l'hora de crear espais inclusius i totes elles complementàries.
- Flexible: un procés de treball flexible aborda nous conceptes per a la millora de la vida quotidiana i assaja nous models urbans des de les petites intervencions i els usos temporals de l'espai urbà. Preveu les necessitats i requeriments canviants al llarg de la vida del projecte i, per tant, el pensa de manera oberta i modificable.

Per tots aquests motius, els grups sotasignants presentam la següent **Proposició No de Llei**

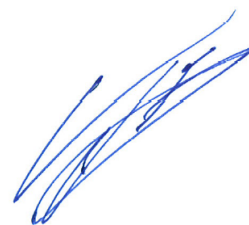
1. **El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears, en col·laboració amb els consells insulars, els ajuntaments i l'IB-Dona, a impulsar la perspectiva de gènere en el disseny de la mobilitat, l'habitatge, l'urbanisme, l'ordenació territorial i l'espai públic.**



Joan FERRER I RIPOLL
Assabentament grup,



Pablo Jesús JIMÉNEZ I
FERNÁNDEZ
Assabentament grup,



Josep FERRÀ I TERRASSA



Pilar COSTA I SERRA



Alejandro LÓPEZ I SORIA