

RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES

QUEIXA RELATIVA AL DRET AL MEDI AMBIENT, AL DRET A L'ESPAI PÚBLIC I AL DRET A UNA BONA ADMINISTRACIÓ (PARCS, JARDINS I PLATGES)

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 30 d'octubre de 2023, el ciutadà, que actua en nom de l'Associació de Veïns i Veïnes de l'Esquerra de l'Eixample, que és una de les associacions que formen la plataforma "Salvem el Parc Joan Miró", va presentar una queixa en aquesta Sindicatura.

L'escrit exposava la seva disconformitat amb la decisió de talar una arbreda de més 40 anys al parc de Joan Miró per instal·lar-hi el centre logístic de les obres d'ampliació de la línia L8 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Posteriorment, el dia 8 de novembre de 2023, es va mantenir una entrevista a la seu de la Sindicatura amb el senyor Riu, la senyora Trini Capdevila, com a representant de la coordinadora de les cinc associacions de veïns i veïnes del districte de l'Eixample, i la senyora Marta Miguel, en representació de les AFA de l'escola Joan Miró i l'institut Ernest Lluch. Aquestes persones van exposar que l'Ajuntament no havia justificat els motius pels quals no es podia ubicar la zona logística en un altre espai.

Les tres persones presents a la reunió també van manifestar que havien plantejat al consistori tres altres possibles ubicacions per instal·lar-hi la zona logística, que serien menys molestes per al veïnat i a la vegada més sostenibles.

Així mateix, van mencionar la conveniència de presentar la mateixa queixa a la Sindicatura de Greuges de Catalunya, ja que en la decisió d'escollir les ubicacions logístiques per poder dur a terme les obres d'ampliació de la línia L8 d'FGC també hi participa la Generalitat, que, de fet, és qui promou les obres.

Des de la presentació de la primera queixa formulada per l'Associació de Veïns i Veïnes de l'Esquerra de l'Eixample i les altres entitats que posteriorment es van adherir a la queixa el dia de la reunió, la Sindicatura n'ha rebut d'altres relacionades amb el mateix objecte que la primera. Per tant, es farà arribar aquesta resolució a les persones promotores de les altres queixes.

Actuacions fetes

Admesa a tràmit la queixa, la Sindicatura va iniciar la instrucció de l'expedient. Va estudiar els fets i la legislació aplicable, amb la finalitat de valorar si s'havien aplicat els **principis de bona administració** per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat.

Després d'examinar el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient dirigir-se **a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** per tal de conèixer les intervencions realitzades en relació amb la queixa presentada.

El dia 10 de novembre de 2023 es va sol·licitar a aquest organisme la informació necessària per a l'estudi de la queixa. La resposta municipal sobre les actuacions dutes a terme i les valoracions de les alternatives pel que fa a la ubicació del parc logístic de les obres de la línia L8 d'FGC va arribar el dia 22 de gener de 2024.

El dia 20 de febrer de 2024 es va fer una visita **a peu de carrer al barri de l'Esquerra de l'Eixample**, en la qual van participar diversos membres de la plataforma "Salvem el Parc Joan Miró", entre ells la persona que presenta aquesta queixa. En aquesta trobada, els veïns i veïnes van poder expressar les seves principals preocupacions per les afectacions que els suposaran les obres de perllongament de la línia L8 d'FGC, les quals comportaran una ocupació important d'espai del parc, a més a més de la tala dels arbres.

En aquesta sessió de la Sindicatura també es va posar de manifest la proximitat dels centres d'ensenyament, l'impacte negatiu de les obres en la salut i la qualitat de l'esbarjo i de l'estudi de la comunitat escolar, per la contaminació acústica i atmosfèrica que indubtablement patiran.

Durant els següents mesos, aquesta Sindicatura ha fet diverses entrevistes telefòniques i presencials amb les persones interessades per valorar la situació, així com les possibilitats realment existents per poder modificar el projecte d'obres. També ha mantingut reunions de treball amb la **Sindicatura de Greuges de Catalunya** per posar en comú la informació rebuda per part de les dues administracions implicades.

El dia 22 de juliol de 2024, abans de l'inici imminent de les obres, es va mantenir una reunió amb **l'enginyer en cap de la Gerència de l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans de l'Ajuntament de Barcelona** per tractar més detalladament l'anàlisi i la valoració que les administracions participants han fet de les alternatives proposades pel veïnat, i específicament la del pavelló núm. 2 de la Fira de

Barcelona. En aquesta reunió es va demanar més informació al consistori, la qual es va enviar per correu electrònic el dia 1 d'agost de 2024.

CONSIDERACIONS

1. La necessitat d'un transport públic urbà sostenible

En primer lloc, volem posar de manifest la importància que té la promoció d'una mobilitat més sostenible en el context de crisi climàtica en què ens trobem. A l'àrea metropolitana s'estima que un 30% de les partícules que respirem provenen dels vehicles que hi circulen: un 20% dels tubs d'escalfament i la resta del desgast dels frens i de les rodes.

No oblidem que les partícules en suspensió i l'òxid de nitrogen (NO₂) que genera el trànsit rodat a les zones urbanes, que són dos dels contaminants més crítics, provenen del trànsit rodat. Les nanopartícules que es desprenen són les més nocives perquè les respirem i tenen un fort impacte tant en la salut respiratòria com en la cardiovascular, ja que, com que són tan petites, no es detecten, passen a la sang i d'allà a altres òrgans del cos.

Tot i que durant els últims anys la reducció dels nivells de contaminació atmosfèrica a la ciutat ha estat notòria, encara **continua sent un problema de salut pública ben present**. De fet, actualment, totes les estacions de la ciutat superen els límits anuals d'NO₂ i de partícules en suspensió que proposa la Comissió Europea, un límit que s'aplicarà a partir del 2035. Avui dia, el districte de l'Eixample és el que té els nivells d'exposició a NO₂ més elevats.

És, per tant, essencial i imprescindible reduir l'ús del cotxe i apostar fermament pel transport públic, i és millor si pot no ser en superfície per tal de reduir encara més **els nivells de contaminació existents**. És per això que cal aplicar mesures per reduir la contaminació atmosfèrica i protegir la salut de la ciutadania afavorint els desplaçaments quotidians de proximitat i millorant i fomentant el transport públic, tal com es proposa en el Pla Clima de l'Ajuntament.

Així, doncs, **és important un canvi de model en la mobilitat urbana per aconseguir una millora en la qualitat de l'aire**. Disposar de la línia Llobregat-Anoia d'FGC a la plaça d'Espanya, que enllaci a través de les noves estacions amb la línia L5 del metro a Hospital Clínic, amb el Trambaix a Francesc Macià i amb la línia d'FGC del Vallès a Gràcia indubtablement ajudarà a reduir la mobilitat motoritzada en superfície.

En aquest sentit, la fita operativa 11.2 dels objectius de desenvolupament sostenible (ODS) que estableixen un full de ruta indispensable per repensar els nostres models socials i la nostra relació amb el planeta, es refereix a aquest assumpte quan

determina que cal proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a totes les persones. També fa referència a millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació de vulnerabilitat.

Abans de tancar aquest apartat de consideracions, des d'aquesta institució també volem posar de manifest que les entitats adherides a la plataforma "Salvem el Parc Joan Miró" també defensen aquest tipus de model de transport urbà i que la seva queixa és en referència amb la ubicació escollida per instal·lar la zona logística que donarà suport a les obres d'FGC.

2. Les obres de perllongament de la línia L8 d'FGC

El Pla director d'infraestructures 2001-2010 ja preveia el **perllongament per part de la Generalitat de Catalunya de la línia L8 Llobregat-Anoia**, des de la plaça d'Espanya fins a la plaça de Francesc Macià, amb un estudi de perllongament fins a la plaça de Gal·la Placídia per enllaçar-la amb la línia del Vallès d'FGC.

Recordem que **el Pla director d'infraestructures (PDI) és un instrument de planificació de l'Autoritat del Transport Metropolità** en el qual es recullen i concreten totes les actuacions en matèria d'infraestructures i millora del transport públic col·lectiu en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb independència de l'administració i l'operador que les gestiona. Entre les actuacions que estableix el PDI hi ha el programa d'ampliació de la xarxa, el programa d'intercanviadors i el programa de modernització, així com les actuacions a la xarxa ferroviària estatal.

L'any 2015, la Generalitat va treure a informació pública l'Estudi informatiu de les obres, en el qual es preveia que tota la zona logística necessària per a la construcció del pou d'accés de la tuneladora de les obres de perllongament de la línia L8 d'FGC se situaria al parc de Joan Miró.

L'any 2021, però, es va aprovar el Projecte bàsic actualitzat, en el qual es preveia una primera reducció de l'espai de la zona logística en relació amb la de l'Estudi informatiu. **L'Ajuntament**, tot i no ser l'administració responsable de l'obra, **va presentar una al·legació en el sentit de cercar espais alternatius atès l'impacte de la zona logística sobre el parc.**

Recordem que, durant tot el període d'execució de les obres, el parc havia de restar tancat a l'ús públic, ja que aquest s'havia d'utilitzar com a zona d'abassegament dels materials de les obres i implicava haver de fer una compactació del terreny. Això afectaria tant la ciutadania, que no podria fer ús de l'espai, com les plantacions del parc a causa de la compactació del terreny.

Segons informa el consistori, **l'al·legació presentada es va desestimar**, ja que la ubicació de la zona logística de la tuneladora ja estava prevista a l'Estudi informatiu i, a més, **no existia cap altre espai lliure amb les dimensions i característiques que presentava el parc de Joan Miró** a l'entorn del pou d'introducció de la tuneladora.

Així, l'any 2022, es va aprovar el Projecte constructiu amb la mateixa proposta de zona logística que al Projecte bàsic actualitzat.

El pou d'atac de l'excavació se situaria a la gran via de les Corts Catalanes, entre els carrers de Llançà i Vilamarí, i al parc s'hi emplaçarien els apilaments de dovelles i les terres excavades, així com diversos elements auxiliars (dipòsit d'aigua, gestió de residus, etc.). Ambdós àmbits estarien connectats per una galeria subterrània al carrer de Llançà, per la qual s'extraurien les terres excavades.

La superfície afectada del parc inclouria la zona arbrada, l'àrea per a gossos i els camps de petanca, a banda d'alguns elements de mobiliari urbà que caldria retirar. **El projecte preveia afectar inicialment un total de 186 arbres**, dels quals, segons les valoracions de Parcs i Jardins, només una quarantena podrien sobreviure a un trasplantament, la resta se substituirien per exemplars nous.

Durant l'any 2023, donat el malestar del veïnat i les accions empreses, consistents en manifestacions i reunions constants amb les administracions implicades per fer reconsiderar el projecte aprovat, es va aconseguir que s'estudiessin altres opcions que permetessin reduir les afectacions al parc de Joan Miró.

Segons el consistori, la Generalitat de Catalunya va manifestar la voluntat de reduir l'espai d'afectació de la zona logística, però indicava que aquesta opció depenia del pla d'obres que havia de presentar l'adjudicatari de l'obra. El 20 de juny de 2023 es van adjudicar les obres a la UTE formada per les empreses COPCISA-COPISA-FERROVIAL-SACYR, i el contracte es va formalitzar a inicis del mes d'octubre de 2023. La Direcció Facultativa de les obres es va adjudicar a la UTE formada per les empreses GPO-META-TYPSA. Posteriorment, **la Generalitat de Catalunya va presentar un estudi d'alternatives a l'Ajuntament de Barcelona.**

Finalment, i ja entrat l'any 2024, en què han de començar les obres de preparació de la zona del parc per tal de poder dipositar les terres extretes del pou d'introducció de la tuneladora de la Gran Via de les Corts Catalanes, es va anunciar que s'optava per una altra solució per a l'abassegament de les terres al parc. Aquesta altra solució suposaria **una reducció considerable de l'ocupació prevista del parc de Joan Miró: es passaria de 8.829 m² a 5.296 m² i l'afectació es reduiria a 118 arbres**. Tot i així, en l'última reunió mantinguda amb els responsables municipals, en data 22 de juliol de 2024, se'ns ha confirmat que l'última informació de què disposen és que **només s'afectaran un total de 93 arbres**. Aquesta modificació del projecte tenia un sobrecost de 6 milions d'euros, segons ens va comunicar el consistori.

3. Les alternatives per implantar la zona logística de les obres

Tal com ja hem exposat, les entitats que s'han adherit a la plataforma per defensar i salvar l'arbreda del parc de Joan Miró, que ja en són més de cinquanta, conjuntament amb l'Associació de Veïns i Veïnes de l'Esquerra de l'Eixample, demanaven a les administracions implicades que **analitzessin alternatives** a la ubicació de la zona logística de les obres a la zona del parc, **per tal de prioritzar la protecció dels espais verds i evitar així la tala dels arbres anunciada.**

Per tant, cap de les entitats qüestionava les obres de perllongament de la línia L8 d'FGC que incideixen en la millora de la xarxa de transport públic i la promoció d'una mobilitat sostenible. Únicament posaven en entredit la decisió d'establir el centre de les operacions logístiques a la zona del parc, un dels dos únics espais verds de més dimensió de què disposa el districte de l'Eixample.

En l'informe que ens va fer arribar el consistori se'ns indica que va ser al mes de març de 2023 quan es van començar a cercar alternatives totals o parcials per a la zona logística que s'anava a situar sobre part del parc de Joan Miró. **L'Ajuntament de Barcelona s'hi va implicar per treballar conjuntament amb la Generalitat de Catalunya donades les queixes i les reclamacions veïnals.**

Concretament es van considerar altres zones logístiques, com ara el carrer de la Diputació, el carrer de Tarragona, la gran via de les Corts Catalanes o l'avinguda del Paral·lel, totes elles amb un important impacte sobre la circulació, segons ens informava el consistori. Aquestes alternatives suposarien talls totals de la mobilitat de vehicles i de transport públic en superfície, també la desaparició d'arbres, i hi hauria una gran afectació directa al veïnat i als comerços més propers.

El consistori també informava que igualment es va estudiar la possibilitat de traslladar la zona logística a l'espai de la Fira de Barcelona, tal com proposaven les entitats que formen la plataforma "Salvem el Parc Joan Miró", concretament a l'espai de l'avinguda del Paral·lel amb el carrer de Lleida. Indiquen, però, que aquesta opció implicava enderrocar l'espai i que tindria un cost econòmic molt alt perquè s'haurien de cancel·lar esdeveniments amb els quals el consistori ja estava compromès, ja que no disposava d'altres pavellons o recintes firals alternatius per celebrar-los.

L'estudi d'alternatives que va presentar la Generalitat de Catalunya considerava, entre d'altres, les possibles superfícies del parc afectades, el nombre d'arbres afectats, la petjada de carboni generada per la reducció dels arbres, l'increment de la petjada de carboni per la mobilitat alternativa generada i el cost econòmic de les alternatives.

En aquest sentit, i a banda de l'impacte econòmic de les diferents opcions contemplades, la Sindicatura de Greuges vol destacar que un dels aspectes que s'ha tingut en compte ha estat l'equilibri quant al balanç de carboni (és a dir, l'impacte en les emissions i les captures per part de la superfície), com exposarem en detall més avall.

També volem remarcar que la decisió d'ubicar la zona logística que ha de donar servei a les obres d'ampliació de la línia L8 d'FGC és una decisió que s'emmarca en el que es coneix com a potestat de decisió discrecional de les administracions públiques. Aquesta capacitat implica que **l'Administració pública té dret a optar per una de les diferents solucions tècniques possibles, ara bé, la decisió que adopti ha d'estar motivada com la millor possible en aplicació dels principis de bona administració i equitat, per tal de no incórrer en arbitrariedad.**

Per aquest motiu, aquesta Sindicatura va sol·licitar reunir-se amb l'Oficina de l'Enginyer en Cap de l'Ajuntament de Barcelona, ja que no disposava de suficient informació en relació amb les valoracions de les altres alternatives proposades.

Quant a l'alternativa d'implantar la zona logística al pavelló núm. 2 de la Fira, que era la més sol·licitada per part de les entitats i associacions veïnals, se'ns facilita el llistat dels salons previstos de celebrar aquest any 2024 i se'ns informa que l'ocupació prevista rondarà el 80%, com va ser l'any passat, ja que la celebració de les fires inclou també el muntatge i el desmuntatge de les instal·lacions que fa que s'incrementin els dies d'ocupació dels pavellons.

D'altra banda, se'ns comunica que la **proposta d'implantació de la zona logística per a les obres al pavelló núm. 2 de la Fira de Barcelona** que va presentar un grup d'arquitectes no tenia en compte la morfologia del pavelló núm. 2, ja que les portes i els accessos que s'identificaven per a les circulacions dels camions corresponien a la urbanització futura, no es corresponien amb l'urbanisme actual existent. Actualment, l'accés al pavelló núm. 2 per la plaça Univers, que és el que hi ha ara, no és apte per a camions i l'accés s'hauria de fer per la rampa del carrer de Lleida amb l'avinguda del Paral·lel, la qual no és compatible amb l'activitat firal del pavelló núm. 1. En aquest sentit, consta un informe municipal de conclusions a l'anàlisi de la proposta de data 7 de març de 2024 en què **es conclou que la proposta no és viable.**

Quant a l'alternativa escollida d'implantar la zona logística per abassegar dovelles i terres procedents de l'excavació del túnel a la zona del parc de Joan Miró, el consistori ens ha fet arribar, en data 1 d'agost de 2024, un estudi del Centre d'Investigació Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF). En aquest estudi s'avalua la capacitat d'embornal —és a dir, de segrest de diòxid de carboni (CO₂)— dels arbres del parc afectats en què es quantifica quina és la capacitat d'embornal actual que tenen els pins no trasplantables i quants arbres, i de quina mida i espècie, caldrien per

compensar la pèrdua d'aquesta capacitat dels arbres que es talaran i que no es podran tornar a trasplantar.

Els resultats de l'estudi del CREAM evidencien que els pins de la zona del parc que quedarà afectada fa temps que estan en unes condicions poc favorables per al creixement i, en conseqüència, el segrest de carboni que efectuen és baix. En general, el segrest de carboni augmenta amb la mida de l'arbre, però sigui quina sigui la mida, comparat amb altres arbres, s'ha constatat que els arbres del parc segresten molt menys carboni que qualsevol arbre de bosc.

4. Barcelona, una ciutat amb manca d'espais verds

Els estudis científics demostren que el verd urbà té múltiples beneficis per a la població. Tal com es concreta en la Guia per a la gestió del verd urbà (Diputació de Barcelona, 2022), l'Organització Mundial de la Salut (OMS) **considera imprescindibles els espais verds urbans per al benestar físic i emocional de les persones** (World Health Organization, 2017).

Les zones verdes urbanes es defineixen com a espais d'oportunitat per al canvi positiu i el desenvolupament sostenible de les ciutats, les quals requereixen que la seva planificació prevegi àrees verdes de proximitat on es practiquin activitats a l'aire lliure i que generin una millora en la igualtat ciutadana en matèria de salut.

Estudis recents (Rojas *et al.*, 2019) posen en evidència que **els espais verds a les ciutats protegeixen contra la mortalitat prematura**. L'estudi, que ha durat set anys i s'ha dut a terme amb dades de set països diferents (Canadà, els Estats Units, Espanya, Itàlia, Suïssa, Austràlia i la Xina) i de més de vuit milions de persones, indica que un **augment de la vegetació a 500 metres o menys de l'habitatge de cada persona en redueix el risc de morir prematurament**.

Així mateix, una quantitat més elevada de vegetació permet mitigar l'efecte illa de calor, ser més resilient a les onades de calor, afavorir una millor regulació tèrmica i, també, incrementar la captació de carboni.

A pesar de l'evidència científica sobre els beneficis del verd urbà, Barcelona es troba molt per sota del que seria desitjable quant a superfície per habitant en relació amb el que indica l'OMS (té menys de 7 m² per habitant enfront dels 10-15 m² per habitant que proposa l'OMS).

Partint d'aquesta situació de dèficit greu, que es veu empitjorada especialment en l'àmbit del districte de l'Eixample (menys de 2 m² de verd urbà per habitant), el consistori ha de fer tots els esforços possibles perquè els parcs i jardins de què

disposem a la ciutat estiguin en bones condicions i es puguin utilitzar per **afavorir la millora de la qualitat de vida i el benestar de la ciutadania**.

Recordem que el pla Natura, com a full de ruta que guia les polítiques del verd a la ciutat, té tres eixos estratègics, que són els següents:

- Aconseguir més verd i biodiversitat.
- Conservar i millorar el verd i la biodiversitat.
- Treballar el verd a la ciutat amb i per a la ciutadania.

Per tant, es pot afirmar que l'Ajuntament ha optat per un model de manteniment del verd que respecta al màxim la biodiversitat urbana, amb la finalitat d'aportar tant beneficis socials com ambientals que afavoreixin la millora de la qualitat de vida i el benestar a les ciutats.

En aquest sentit, la mateixa Carta europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat estableix que les autoritats municipals puguin adoptar, sobre la base del principi de precaució, accions per protegir els espais verds (art. XVIII).

També la fita operativa 11.7 dels objectius de desenvolupament sostenible (ODS) té relació amb aquest assumpte, ja que fa referència a la importància dels espais verds públics, fonamentals per al lleure i la convivència de la ciutat, que cal que siguin de qualitat i accessibles per a tothom, així com incorporar espais i equipaments segurs i atractius per promoure el joc infantil a l'aire lliure i en llibertat.

Per tot això, **des d'aquesta Sindicatura es farà un seguiment de les actuacions municipals per tal de garantir que, un cop s'acabin les obres que afectaran la zona del parc de Joan Miró, es reposin els espais verds i es trasplantin tots els arbres que siguin necessaris**, d'acord amb l'informe elaborat pel CREAM, per garantir com a mínim una mateixa capacitat d'embornal o de segrest de CO₂ que l'actual.

5. Fomentar la participació ciutadana i garantir la informació

Fomentar la participació permet donar una resposta a la demanda social que l'Administració pública sigui més proactiva oferint informació per tal que la ciutadania, si ho desitja, pugui accedir-hi de manera fàcil, ràpida i intel·ligible. Això és especialment important en actuacions públiques que signifiquin modificar i afectar un espai públic de gran ús ciutadà com és el parc de Joan Miró.

Sobre aquesta qüestió, la Carta europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat recull el dret de la ciutadania a la participació per assolir una planificació i una gestió

urbanes que aconseguixin l'equilibri entre l'urbanisme i el medi ambient (art. XIX), així com el dret a la circulació i a la tranquil·litat (art. XX).

A Barcelona, la participació en matèria urbanística es regula al Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, i al Reglament de participació ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona, aprovat pel Plenari del Consell Municipal de 27 de maig de 2022 i publicat al BOPB el 28 de juny de 2022.

Segons el consistori, en tots els casos s'organitza un procés participatiu, **exceptuant si prèviament ja se n'ha fet un sobre el planejament general**. Fins i tot en aquells casos en què no és preceptiu fer-lo s'avalua la idoneïtat de fer alguna acció de participació, en funció de l'impacte que pugui tenir l'instrument de planejament en la vida quotidiana de les persones, com és el cas que ens ocupa.

Així mateix, i sempre que es pot, **per tal que la participació ciutadana sigui més efectiva, s'ha de programar abans de l'aprovació inicial**, en lloc de fer-la entre l'aprovació inicial i l'aprovació provisional o definitiva de l'instrument urbanístic.

D'aquesta manera, es garanteix la utilitat de l'actuació municipal, s'assegura la capacitat d'incidència de la ciutadania, es facilita portar a terme accions de diagnosi que poden ajudar a completar la diagnosi tècnica, es pot donar resposta a les propostes ciutadanes i es facilita la identificació i la possible solució de potencials conflictes. A més, es redueix també el nombre d'al·legacions que podrien tenir lloc durant l'exposició pública del projecte.

Es considera, per tant, que aquesta forma de procedir és l'adequada i que pot augmentar la implicació i la confiança de la ciutadania, ja que no es formalitza la seva participació sobre un projecte ja aprovat sobre el qual hi ha menys marge de maniobra. També millora la transparència del procés i ajuda a fomentar la informació i el seguiment en la tramitació i la gestió del planejament.

Ara bé, en aquest cas, la informació i participació durant la tramitació del projecte ha estat duta a terme per la Generalitat de Catalunya, sobre la qual la Sindicatura de Greuges de Barcelona no té competència.

Pel que fa al paper de l'Ajuntament, aquest ha participat en diverses reunions amb els representants veïnals, principalment durant els mesos de tardor de 2023. **Algunes d'aquestes reunions van ser conjuntes amb els òrgans implicats de la Generalitat de Catalunya.**

Fou arran d'aquestes reunions que es va aconseguir reduir la superfície inicial prevista d'ocupació del parc, així com la disminució del nombre d'arbres a talar. Així, com s'ha exposat anteriorment, sembla que es talaran 93 arbres, quan en un principi havien de ser 186 exemplars, cosa que suposa una reducció del 50%.

En aquest sentit, reiterem, en línia amb pronunciaments anteriors, que el procés de participació ciutadana es configura com una fase prèvia a la presa de decisions per part de l'Administració per tal que la ciutadania participi en els assumptes col·lectius. És a dir, s'entén com la capacitat de les persones de rebre informació i intervenir, directament o mitjançant associacions ciutadanes, en els processos de presa de decisions polítiques i en el funcionament dels serveis públics. En aquest cas, ha estat possible incidir en la decisió que s'havia pres, tot i que en una fase avançada del projecte, la qual cosa possiblement ha incrementat la inquietud de la ciutadania.

6. Responsabilitat municipal per minimitzar les afectacions al veïnat

La previsió era iniciar les obres per construir la galeria subterrània del carrer de Llança abans de l'estiu de 2024, però possiblement a conseqüència de les manifestacions que s'han dut a terme, no ha estat fins al mes de juny que s'han iniciat les actuacions i les consegüents afectacions al trànsit a la zona de la gran via de les Corts Catalanes.

Les ocupacions per les obres se situen al costat muntanya de la Gran Via i provoquen, de moment, el desviament del carril bici, així com la reubicació de la parada doble de bus. Més endavant també es veurà afectada la parada de l'aerobús i altres carrers, com la carretera de la Bordeta i l'avinguda del Paral·lel.

Quant a la durada prevista de l'ocupació de l'espai on s'instal·li la zona logística que afectarà el parc, el consistori no ens va facilitar una resposta concreta. Per aquest motiu, tot i que es va informar el veïnat que l'afectació seria només per dos anys i mig, vist el que ha passat en altres obres de gran envergadura fetes anteriorment a la ciutat, des d'aquesta Sindicatura volem remarcar la **conveniència d'ajustar-se al màxim als terminis d'execució i, si pot ser, en aquest cas inclús d'intentar reduir-los, per tots els greuges que suposaran al veïnat més proper.**

Inevitablement, les obres i les instal·lacions que es duen a terme a la ciutat generen incidències diverses en l'entorn més proper, i més les de gran envergadura com són les obres a les quals fa referència aquesta queixa. **Es tracta que els responsables municipals es comprometin a garantir la qualitat de les actuacions en l'àmbit de l'espai urbà i que s'esforcin per aconseguir minimitzar les molèsties o les incidències que les obres puguin generar durant la seva execució.**

Per tant, l'Ajuntament, tot i no ser el responsable directe de les obres d'ampliació de la línia L8 d'FGC, ha de vetllar perquè les incidències a la ciutadania siguin les mínimes possibles i, les que hi hagi, es resolguin al més aviat possible. Així, caldrà controlar totes les emissions i assegurar-se que es compleixen els límits legals establerts, atenent al principi de la bona administració com a principi rector de l'actuació de les

administracions públiques. En especial caldrà tenir en compte la proximitat dels centres escolars i procurar que la seva activitat lectiva no es vegi perjudicada.

El **principi de bona administració i d'eficàcia** dels serveis públics està recollit en el dret de la Unió Europea (article 41 de la Carta de drets fonamentals), en els articles 9.3 i 103 de la Constitució espanyola, i en l'article 3 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, del règim jurídic del sector públic administratiu comú. Aquest dret implica disposar d'una administració que presti el màxim nombre de serveis amb els millors estàndards de qualitat, respectant els drets i els interessos legítims de la ciutadania, i capaç de resoldre els problemes de les persones d'una manera àgil i eficaç.

Així mateix, la Carta europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat, aprovada l'any 2000, esmenta, en l'article XXIII, quan es refereix a l'eficàcia dels serveis públics com a indicatiu d'una bona administració, que les autoritats locals han de garantir l'eficàcia dels serveis públics i la seva adaptació a les necessitats de les persones usuàries.

Des d'aquesta Sindicatura **es recomana al consistori que promogui la constitució d'una Comissió de Seguiment de les obres, conjuntament amb la Generalitat de Catalunya, en què puguin participar totes les persones interessades** i s'asseguri així que es transmet la informació sobre l'evolució de les obres i les incidències que puguin anar sorgint.

7. El dret a un urbanisme harmoniós i saludable

Aquesta Sindicatura ja ha tingut ocasió de pronunciar-se en relació amb altres intervencions urbanístiques dutes a terme anteriorment sobre la importància dels espais verds a la ciutat. Defensem el dret a un urbanisme harmoniós i sostenible i a la protecció del medi ambient, i som conscients dels **reptes que té la ciutat a l'hora de reduir l'impacte ambiental negatiu que pateix i de promoure la creació d'espais verds on es prioritzi la salut i el benestar de la ciutadania**.

Les ciutats compactes com Barcelona, tot i que possiblement tinguin menys petjada de carboni, presenten una qualitat de l'aire més dolenta, ja que disposen de menys espais verds. En aquest sentit, un estudi d'ISGlobal impulsat per la Fundació La Caixa, que ha analitzat 919 ciutats europees, ha conclòs que les ciutats compactes i d'alta densitat urbana i, per tant, amb menys espais verds i una qualitat de l'aire més dolenta, tenen taxes de mortalitat més altes i un major efecte d'illa de calor urbana.

Per aquest motiu, és pertinent aprofitar el potencial de Barcelona mitjançant models innovadors, com han estat les superilles i els carrers pacificats i la incorporació d'altres solucions basades en la naturalesa que incloguin la plantació d'arbres, així com les cobertes i les façanes verdes.

Aquesta institució considera que els espais verds que s'integren dins de zones densament poblades són àrees d'oportunitat per a la ciutadania perquè, com s'ha indicat abans, ofereixen beneficis socials i ambientals importants: **mitiguen el canvi climàtic, redueixen la contaminació atmosfèrica, augmenten el grau de resiliència (resistència a pertorbacions ambientals, econòmiques o socials), fomenten l'activitat física i milloren la salut.**

Així, doncs, l'arbrat viari, les places enjardinades, els jardins comunitaris i els parcs urbans i periurbans aporten una millora qualitativa a les nostres ciutats i al nivell de vida i de salut de les persones. Però per assolir tots aquests beneficis caldrà que, a més de disposar d'espais verds, aquests siguin de qualitat. Aconseguir-la requerirà un manteniment adequat i, per tant, recursos econòmics i equips de treball suficients.

Recordem que la Carta europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat reconeix el **dret a la ciutat** en el seu article I. Segons aquest dret, la ciutat és un espai col·lectiu que pertany a totes les persones que l'habiten, que tenen dret a trobar-hi les condicions per a la seva realització política, social i econòmica.

El reconeixement d'aquest dret obliga les autoritats municipals a fomentar la dignitat i la qualitat de vida de la seva ciutadania. Pel que fa a l'assumpte que ens ocupa, els articles XVIII i XIX de la mateixa carta estableixen que **les autoritats municipals han d'ampliar i protegir els espais verds de la ciutat** i garantir una relació harmoniosa entre l'hàbitat, els serveis públics, els equipaments, els espais verds i les estructures destinades als usos col·lectius.

Cal recordar que el dret a la ciutat està reconegut explícitament en la Resolució 71/256, de 23 de desembre de 2016, de les Nacions Unides, que recull la Declaració de Quito sobre ciutats i assentaments humans sostenibles per a tothom, coneguda com la Nova Agenda Urbana. Entre altres compromisos, el document estableix els següents:

- Reorientar la manera de planificar, finançar, desenvolupar, administrar i gestionar les ciutats i els assentaments humans, i reconèixer que el desenvolupament urbà i territorial sostenible és un element indispensable per assolir el desenvolupament sostenible i la prosperitat per a tothom.
- Adoptar enfocaments de desenvolupament urbà i territorial sostenibles i integrats, centrats en les persones i que tinguin en compte l'edat i el gènere.
- No només promoure sinó fer realitat el desenvolupament urbà sostenible.

El dret a la ciutat té una naturalesa complexa perquè comprèn l'àmplia amalgama de drets humans reconeguts internacionalment, que en l'àmbit local es concreten en la vida quotidiana de les persones. El fet de constituir un "dret a tenir drets" a la ciutat provoca que la normativa que el materialitza es trobi en lleis diferents.

En relació amb l'urbanisme sostenible, l'article 1.b) del Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei del sòl i rehabilitació urbana menciona la **interconnexió entre el “desenvolupament sostenible, competitiu i eficient del medi urbà” i “la regeneració i renovació dels teixits urbans existents, quan siguin necessàries per assegurar als ciutadans una adequada qualitat de vida [...]”**. En l'àmbit local, la “Carta de ciutadania. Carta de drets i deures de Barcelona” reconeix el dret de les persones a trobar-hi les condicions socials, econòmiques, polítiques, culturals, **ambientals** i d'accessibilitat universal per viure-hi dignament (article 4).

En conseqüència, el dret a la ciutat implica entendre-la no només des del marc geogràfic i d'ordenació del territori, sinó com a espai col·lectiu on les administracions han de garantir els **drets humans de proximitat**, entre els quals hi ha el dret a un **medi ambient sa**. I, com es desprèn de la normativa vigent, la qualitat de vida a la ciutat està estretament lligada a drets com ara la mobilitat sostenible, l'urbanisme harmoniós i la salut.

DECISIÓ

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta municipal de Barcelona i el reglament que regula la Sindicatura de Greuges de Barcelona, aquesta institució té com a missió valorar si s'ha produït un greuge. Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge no ha estat suficientment eficaç quant a la participació i informació ciutadana, i cal que sigui efectiva pel que fa al seguiment i control de les afectacions que suposin les obres de la línia L8 d'FGC i la reposició posterior dels arbres i els espais verds.**

Per tot el que s'ha exposat, aquesta Sindicatura emet la següent decisió:

- **Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** que continuï apostant per una mobilitat sostenible i que prioritzi la preservació dels espais verds a la ciutat.
- **Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** que vetlli per una participació efectiva de la ciutadania i l'accés a informació sobre projectes urbanístics col·lectius que afectin la ciutat, fins i tot quan el mateix consistori no sigui el promotor del projecte.

- **Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** que impulsi la creació d'una comissió de seguiment de les obres conjuntament amb la Generalitat de Catalunya.

- **Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** que insti les empreses responsables de les obres a aplicar totes les mesures correctores necessàries per minimitzar les molèsties al veïnat.

- **Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** que habiliti altres zones properes (com l'avinguda de la Reina Maria Cristina) per a la realització de les activitats escolars, esportives i lúdiques que no es podran fer al parc mentre durin les obres.

- **Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge** que es destinin els recursos necessaris per reposar els arbres talats i recuperar els espais verds malmesos quan s'acabin les obres.

Aquesta resolució es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i s'informarà la persona interessada del seu contingut.