

RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES

QUEIXA RELATIVA AL DRET A LA MOBILITAT (CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT)

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 26 de setembre de 2023, en el marc de l'acció de la Sindicatura itinerant al barri de Vallcarca, el ciutadà va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què exposava el següent:

- Des que es va implementar l'àrea verda en el seu barri, considera que manquen places d'estacionament en superfície, en especial als voltants del carrer de Clotés.
- Fa especial referència en l'interès del veïnat de poder estacionar al passatge de Tona, que abans era d'estacionament lliure.

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.

Els dies 9 de novembre de 2023 i 11 de juliol de 2024, es va sol·licitar a aquest organisme la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

Resposta dels òrgans afectats

El dia 19 de setembre de 2024, aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. L'escrit exposa les actuacions que va dur a terme l'Ajuntament.

CONSIDERACIONS

1. L'àrea d'estacionament regulat (AREA) a Barcelona

A la ciutat de Barcelona, l'àrea d'estacionament regulat es va implementar el maig del 2005. El web municipal el defineix com un sistema d'ordenació integral de l'estacionament a la calçada en què tot l'espai d'aparcament dins la zona de regulació es distribueix d'acord amb unes prioritats i es regula a través d'unes normes i unes tarifes.

Té l'efecte de dissuadir viatges que tenen com a destí l'àmbit de la zona regulada i reduir, així, les tensions sobre el trànsit. Aquesta regulació és essencialment per a l'horari diürn, de manera que en horari nocturn l'estacionament és lliure.

Segons el web municipal¹, els objectius d'AREA són:

- Reduir i regular la demanda d'aparcament a la via pública per contribuir a la mobilitat sostenible.
- Augmentar la disponibilitat d'aparcament per als residents de les zones més deficitàries.
- Reduir l'ús incívic d'espais d'aparcament a la via pública.
- Optimitzar i racionalitzar la distribució de l'espai d'estacionament a l'espai públic i donar resposta a les noves necessitats en mobilitat i coexistència urbana (vehicles, motos, bicicletes, VMP, etc.).
- Contribuir a la millora de la qualitat mediambiental gràcies a la reducció de les emissions de fums i sorolls.

Segons informa l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans, les actuacions per estendre les zones d'aparcament regulat en superfície, amb **l'objectiu de millorar l'espai públic i contribuir a la mobilitat sostenible, són accions executades donant compliment als objectius del Pla de mobilitat urbana (PMU) 2024.**

Així doncs, l'AREA és una de les eines essencials de gestió de la mobilitat sostenible a la ciutat i té com a objectiu regular la demanda d'aparcament al carrer optimitzant l'espai disponible, disminuir els desplaçaments en vehicle privat i afavorir els mitjans de transport més sostenibles i menys contaminants. Les places d'estacionament regulat d'AREA Verda de Barcelona tenen com a objectiu prioritzar l'estacionament dels residents de la zona sobre l'estacionament dels no residents. L'extensió es fa amb l'objectiu de regular espais de la ciutat que abans s'utilitzaven com a aparcaments gratuïts per part de conductors forans, fet que incrementa la densificació del trànsit en aquestes zones, així com la pol·lució. L'ampliació també dona resposta a les peticions

¹ <https://www.areaverda.cat/ca/informacio/larea-de-barcelona>

d'alguns barris per prioritzar l'aparcament per a les persones residents de les zones més deficitàries.

2. Normativa reguladora de l'AREA

Quant a la **taxa per a l'ús de les zones d'estacionament regulat**, cal referir-nos a l'Ordenança fiscal 3.12 sobre taxes per a l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (AREA), que estableix les normes d'ús i les tarifes dels diferents tipus de plaça o usos.

Art. 2.1 Constitueix el fet imposable de la taxa regulada per aquesta ordenança l'estacionament de vehicles de tracció mecànica de més de dues rodes a les vies públiques d'aquest municipi en règim d'estacionament regulat (AREA), dins les zones i horaris determinats per Decret d'Alcaldia.

També estableix alguns supòsits de no subjecció, com els vehicles de persones amb mobilitat reduïda, i els vehicles destinats a l'assistència sanitària que pertanyin a la Seguretat Social, a la Creu Roja i les ambulàncies. Tots els anteriors poden aparcar en les zones d'estacionament regulat sense cap limitació de temps i sense obtenir comprovant.

A l'Ordenança es distingeixen cinc tipus de places regulades, tres per a ús particular (blaves, verdes i exclusives residents) i dues per a ús professional (DUM i zona bus).

A continuació es detallen els tres tipus de places per a l'estacionament d'ús particular:

	ÀREA blava	ÀREA verda (35 zones)	ÀREA exclusiva residents
Vehicles que hi poden estacionar	Tots, en les mateixes condicions.	Persones residents i no residents, amb condicions preferents per a les residents. Definició de "resident": únicament aplicable per a una zona i vehicle concrets.	Només residents.
Màxim de temps d'estacionament	1 o 2 hores, segons indiqui el senyal.	No residents: 1 o 2 hores, segons indiqui el senyal. Residents: d'un dia (mínim) fins al final de l'any.	Residents: d'un dia (mínim) fins al final de l'any.
Màxim de dies d'estacionament	No escau.	7 dies.	7 dies.

Font: elaboració pròpia

L'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local (LRBRL) estableix que: "El municipi exercirà, en tot cas, competències, en els termes de la legislació de l'Estat i de les comunitats autònomes, en les matèries següents: d) Infraestructura viària, g) Trànsit, estacionament de vehicles", entre d'altres.

Així mateix, l'article 106.1 de la LRBRL reconeix a les entitats locals l'autonomia necessària per establir i exigir tributs d'acord amb el marc normatiu estatal vigent en matèria tributària.

En concret, els articles 20 i 57 del Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals (en endavant TRLHL) determina que els ajuntaments poden establir i exigir taxes per la prestació de serveis o per la realització d'activitats de la seva competència i per la utilització privativa o l'aprofitament especial dels béns de domini públic municipal.

L'article 93.1 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona, dins el títol VI, dedicat a les competències municipals, disposa que és competència pròpia de l'Ajuntament de Barcelona l'ordenació del trànsit de persones i vehicles, i això inclou la vigilància i la sanció de les infraccions a totes les vies urbanes.

Els articles 17 i 18 de la Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el règim especial del municipi de Barcelona, estableixen que l'Ajuntament de Barcelona exerceix les competències que té atribuïdes en matèria de trànsit i circulació sobre les vies urbanes i que, per ordenança, regularà els diferents usos de les vies, establint les modalitats i els procediments per a l'ordenació, la vigilància i el control del trànsit de les persones, els animals i els vehicles, amb la finalitat d'harmonitzar els diferents usos i fer-los compatibles de forma equilibrada amb la garantia de la seguretat viària, la mobilitat i la fluïdesa del trànsit i la protecció del medi ambient.

Així doncs, d'acord amb els articles citats i a l'empara del que disposa el TRLHL, **l'Ajuntament de Barcelona té competència per establir una taxa per l'estacionament de vehicles a la via pública i determinar-ne la quantia.**

Per a més informació sobre l'AREA, aquesta Sindicatura va dur a terme una actuació d'ofici sobre els criteris per ser considerat com a "resident" segons l'Ordenança fiscal 3.12 sobre taxes per a l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (AREA), que es pot consultar a l'enllaç següent:

https://www.sindicaturabarcelona.cat/wp-content/uploads/202305_Dret-mobilitat-OFICI-estacionament-regulat-i-residents.pdf

3. Zona 30, barri de Vallcarca i els Penitents

L'objecte de la queixa és la manca d'espai d'estacionament en superfície en els voltants del domicili del promotor de la queixa (carrer de Clotés), que pertany a la zona 30 de l'àrea d'estacionament regulat.

Els carrers d'aquesta zona eren de règim d'estacionament lliure fins a l'any 2021, en què es van **crear zones d'estacionament regulat al districte de Gràcia**² amb places verdes. En concret, el carrer de Clotés va quedar dins la zona 30.

D'acord amb la informació aportada per l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans, com en qualsevol altra zona nova d'estacionament regulat, es van encarregar els estudis corresponents per dimensionar adequadament les necessitats de la zona.

Per a la zona 30 es van dur a terme dos estudis, que es van encarregar a Barcelona de Serveis Municipals, SA (B:SM), que és l'ens municipal responsable de l'àrea d'estacionament regulat:

- 30 d'abril de 2021: Estudi de l'impacte de la regulació de l'estacionament al barri de Vallcarca i els Penitents.
- 17 de maig de 2021: Estudi de l'impacte de la regulació de l'estacionament al barri del Coll.

D'acord amb aquests estudis, la reordenació de places d'estacionament per l'entrada en vigor de l'àrea regulada d'estacionament en el barri de Vallcarca ha comportat que 783 places d'estacionament lliure passin a ser d'estacionament regulat (places d'àrea verda i blava).

Pel que fa a la situació concreta del passatge de Tona, l'informe defensa la decisió que no s'hi pugui estacionar, ni en règim lliure ni en règim regulat, perquè per aplicació de la normativa contra incendis és imprescindible eliminar la presència de qualsevol servei, ja que aquest carrer només té una amplada entre façanes de 4 metres.

Segons indica l'Ajuntament al seu informe, quan s'intervé en un barri per regular una nova zona d'estacionament, es revisa la distribució de places per garantir una amplada mínima de pas lliure, per donar compliment al Document bàsic de seguretat en cas d'incendi, secció 5 ("Intervenció dels bombers", del Codi tècnic de l'edificació (CTE)). Aquest document, concretament, especifica que "Els vials d'aproximació dels vehicles de bombers han de complir les condicions següents":

² <https://areaverda.cat/ca/noticies/nova-zona-estacionament-regulat-gracia>

- Amplada mínima lliure: 3,5 m
- Alçada mínima lliure o gàlib: 4,5 m
- Capacitat portant del vial: 20 kN/m²

D'acord amb tot el que s'ha exposat, i revisada la informació obrant a l'expedient, aquesta Sindicatura no observa cap indicatiu de greuge en la regulació de l'espai d'estacionament a la zona 30.

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 de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans ha estat ajustada a dret i eficaç.**

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.