

RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES

QUEIXA RELATIVA AL DRET AL DESCANS I AL DRET AL MEDI AMBIENT (TRANSPORT PÚBLIC)

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 5 de desembre de 2024, el ciutadà va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en relació amb les molèsties per sorolls i fums dels autobusos H6 quan no s'aturen els motors.

En concret, exposava el següent:

- De manera reiterada, algunes persones conductores de la línia de bus H6, quan arriben a la parada d'origen-final del carrer del Pare Manyanet (Metro Onze de Setembre, codi 3645), romanen amb els motors engegats. Durant l'estiu és encara més freqüent, amb la finalitat de tenir engegat l'aire condicionat.
- Aquesta pràctica suposa l'emissió d'un fort soroll que molesta el veïnat de la finca del davant i li impedeix descansar a casa seva amb les finestres obertes. També li ocasiona molèsties de fums i contaminació.
- S'ha dirigit en diverses ocasions a les persones conductores, i amb alguna excepció positiva, majoritàriament la resposta no ha estat adequada i han continuat amb els motors engegats.
- Ha efectuat diverses accions per queixar-se de les molèsties, però la situació no ha millorat:
 - Audiència pública de novembre de 2022: es va parlar d'aquest tema i es va exposar que Mobilitat havia decidit canviar una altra parada de lloc (que també causava molèsties), però que aquesta altra romangués en aquesta ubicació, i que prenen nota per controlar el soroll.
 - 16.12.2022, queixa IRIS: la resposta va ser redirigir-lo al minut 01:02 de la gravació l'audiència pública on es donava la resposta anterior.
 - 9.6.2023, nova queixa IRIS: va demanar que es canviés la ubicació de la parada de bus a causa dels sorolls i la presència constant d'autobusos amb els motors en marxa.

- 9.6.2023, nova queixa IRIS: l'autobús H6 amb placa 3603 estava amb el motor en marxa i no havia volgut aturar-lo. TMB va respondre el 29.6.2023 que les persones conductores coneixien la normativa i que traslladarien la informació al departament corresponent.
 - 21.9.2023: queixa davant de TMB. Es respon el 19.10.2023 dient que traslladen la informació.
-
- El 6 de gener de 2025 aporta un vídeo de més de 6 minuts en què es pot apreciar com l'autobús H6 està aturat amb els motors en marxa. Va sol·licitar al conductor que l'aturés, però aquest va rebutjar la petició.
 - El 14 de gener de 2025 aporta un altre vídeo en què es pot apreciar com l'autobús H6 està aturat tapant el gual del pàrquing de la finca on viu. Exposa que el conductor estava al bar, que el va anar a avisar perquè retirés l'autobús per poder treure el cotxe del pàrquing.
 - Aquesta conducta suposa un incompliment de l'Ordenança de medi ambient que prohibeix que els vehicles aturats romanguin amb els motors en marxa durant més de dos minuts. Demana que es compleixi la normativa, o que almenys es canviï la parada de lloc.

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 **Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** i a la **Direcció de Serveis d'Informació i Atenció Ciutadana** per tal de conèixer les intervencions realitzades en relació amb la queixa presentada.

El dia 16 de desembre de 2024, es va sol·licitar a aquest organisme la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

Posteriorment, es va enviar a TMB els vídeos aportats pel promotor de la queixa.

Resposta dels òrgans afectats

Els dies 31 de desembre de 2024 i 25 de febrer de 2025, aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. Els escrits exposen les actuacions fetes per l'Ajuntament.

CONSIDERACIONS

1. Dret al descans i prohibició de romandre amb els motors engegats

El motiu principal de la queixa són les **molèsties pel soroll dels motors dels autobusos de la línia H6**, que romanen en marxa durant més de dos minuts a la parada d'origen-final del carrer del Pare Manyanet. Aquesta és una situació que es manté des de l'any 2022.

D'acord amb la Carta europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat, la ciutadania té reconegut el dret a la tranquil·litat a la ciutat (art. XX), i les autoritats municipals han d'adoptar polítiques de prevenció de la contaminació acústica sobre la base del principi de precaució (art. XVIII).

En termes similars, la Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona estableix que totes les persones tenen dret a gaudir de la tranquil·litat dins la ciutat, sense perjudici de l'activitat cultural, comercial i industrial. L'Ajuntament ha de controlar tota mena d'emissions perjudicials per a la salut i el benestar de les persones i facilitar solucions als conflictes entre particulars causats per sorolls mitjançant l'assessorament i la mediació (art. 31).

En aquest sentit, és evident que la proximitat de la parada de bus amb l'edifici d'habitatges que està justament davant afecta la tranquil·litat de les persones que hi viuen.

La prohibició de romandre amb els motors engegats està recollida per a tots els vehicles, inclosos els autobusos de TMB, a l'article 44-3.7 de l'Ordenança del medi ambient de Barcelona:

44-3 Vehicles privats i públics

[...] "7. Llevat de situacions de congestió del trànsit, està prohibit que els vehicles aturats a la via pública o a altres espais públics romanguin amb els motors en marxa durant més de dos minuts".

Els vídeos enviats pel promotor de la queixa corresponents a gener de 2025 acrediten que hi ha un problema en aquesta parada de bus pel que fa a l'incompliment de la normativa d'aturar els motors a partir dels dos minuts, ja que es pot observar clarament la comissió de la infracció.

D'acord amb les proves aportades, **hem de concloure que aquesta queixa té fonament**, i TMB hauria de ser capaç de fer que els autobusos de la seva flota respectessin aquesta normativa.

Quant a la **petició que la parada es canviï de lloc**, aquesta decisió es troba dins un àmbit de potestat discrecional de l'Administració, en exercici de les seves competències d'ordenació de la xarxa viària i del transport públic.

Efectivament, l'Ajuntament té competència pròpia pel que fa al traçat i les característiques de la xarxa viària i l'ordenació del trànsit de persones i vehicles (art. 65 i 93 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona). L'ordenació de la circulació, que inclou la ubicació de les parades de bus.

Així, entre diferents solucions tècniques, totes elles possibles i legítimes, l'Administració pública opta per una solució que ha de ser la millor possible aplicant els principis de bona administració i equitat, per tal de no incórrer en arbitrarietat, conducta prohibida per la Constitució espanyola.

2. Atenció rebuda i accions dutes a terme per TMB

D'acord amb l'informe de TMB, el promotor de la queixa ha presentat 21 queixes des de l'any 2019, totes elles relacionades amb les molèsties que causa el fet de no aturar els motors.

En tots els casos es va respondre dins de termini d'acord amb el protocol d'atenció a la ciutadania. Les respostes han estat en la línia de confirmar que existeix l'obligació d'aturar els motors quan se superen els dos minuts, i que es traslladaven els comentaris al departament competent.

La problemàtica també es va debatre en l'audiència pública del districte en la sessió de 18 de novembre de 2022, però es va decidir mantenir la ubicació d'aquesta parada, ja que es considerava que era la més adient i suggerien que truqués al 112 quan es donessin les infraccions.

A petició d'aquesta Sindicatura, TMB ha detallat les **accions dutes a terme en relació amb el problema** detectat per l'incompliment de l'obligació de no romandre amb els motors engegats durant més de dos minuts per part de conductors d'autobusos:

- Des de la cotxera de la línia H6 es fan reunions periòdiques per recordar a les persones conductores l'obligació de complir l'Ordenança municipal de medi ambient, i s'incideix expressament en la necessitat d'aturar els motors.
- Concretament, cada vegada que s'ha rebut una queixa, s'ha posat en coneixement del personal de conducció d'aquesta línia i, de nou, se li ha recordat que ha d'aturar els motors.

- Des del Centre de Control de Bus s'han reforçat els avisos mitjançant els operadors SAE (sistema d'ajut a l'explotació) per recordar aquesta obligació, recollida en l'ISO 14.001.
- L'obligació de l'article 44-3.7 de l'ordenança de medi ambient també s'explica a les reunions de formació i reunions de línia. Com a exemple, a la cotxera de Zona Franca es van celebrar més de quaranta reunions de línia amb més de cinc-cents persones conductores durant els anys 2023 i 2024.
- Si bé no s'ha tramitat cap expedient sancionador per aquesta causa, quan es detecta un incompliment, sí que s'ha advertit verbalment la persona conductora. El motiu pel qual no s'ha iniciat cap expedient disciplinari és que no consta una prova fefaent que acrediti la infracció.

De tot l'anterior, es pot concloure que les accions preventives dutes a terme per TMB basades en recordatoris mitjançant diversos mecanismes de la necessitat de complir amb la normativa **no han estat eficaces, almenys per a aquesta línia.**

3. Dret al medi ambient i dret a la mobilitat sostenible

Aquesta Sindicatura s'ha pronunciat en diverses ocasions sobre la necessitat de configurar el dret a la mobilitat amb relació al dret al medi ambient, i d'aquí la seva dimensió de mobilitat sostenible tal com es reflecteix en diverses normatives bàsiques, com l'Estatut d'autonomia de Catalunya (articles 27 i 48.1) i la Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona (articles 31 i 32.1).

El Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU) va tenir com a objectiu ambiental principal assolir un nivell de qualitat de l'aire òptim per a la salut de les persones, atesa la clara **correlació entre la contaminació atmosfèrica i el trànsit rodad.**

A l'àrea metropolitana de Barcelona, els índexs de contaminació continuen per sobre de les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut. En concret, a la ciutat de Barcelona els dos elements perjudicials més presents a l'aire de la ciutat són el diòxid de nitrogen (NO₂), un gas irritant que ataca els pulmons i que produeixen sobretot els motors de combustió interna, i les partícules en suspensió menors de 10 micres (PM₁₀), que afecten especialment el sistema respiratori i cardiovascular i que tenen l'origen principalment en els processos de combustió, rodaments i frenades dels vehicles, així com en les obres de construcció o en la pols que arriba del Sàhara¹.

¹ Font: web municipal, secció sobre qualitat de l'aire.

En aquests moments s'està debatent el **nou Pla de mobilitat urbana (PMU)** per als anys 2025-2030, amb una visió centrada a assolir una millor mobilitat de les persones, i això s'identifica amb una mobilitat segura, saludable, respectuosa, equilibrada, justa i eficient.

En la sessió dedicada a la "Mobilitat i sostenibilitat: salut, qualitat de l'aire i soroll²" celebrada el 9 de maig de 2024, entre d'altres, es van establir com a objectius prioritaris de l'estratègia municipal de mobilitat els següents:

- que s'acceleri la descarbonització del transport i la reducció de les externalitats negatives, i
- que es garanteixi el dret a la mobilitat sostenible i segura per a tothom.

Si bé és veritat que en els darrers anys s'ha complert amb els nivells màxims d'emissions de NO₂, PM₁₀ i PM_{2,5} a totes les estacions de mesura de Barcelona (i, per tant, la concentració actual de contaminants locals està per sota dels llindars de la directiva europea vigent), també ho és que l'any 2030 aquests llindars baixaran i que caldrà adoptar mesures per assolir els nous nivells, els quals seran més rigorosos.

Es poden consultar les dades de qualitat de l'aire per a cada tram de carrer en el plànol següent: <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/mapes-dades-ambientals>

En aquest sentit, **els autobusos urbans de la ciutat haurien de potenciar la sostenibilitat** i TMB hauria d'apostar per la renovació de la flota i substituir els vehicles més contaminants per altres potencialment menys contaminants, com ara el bus elèctric o l'híbrid, que també són més silenciosos, de conformitat amb el que preveu l'article 42.3 de la Carta municipal.

"3. L'Ajuntament ha de fomentar l'ús del transport públic davant del transport privat i l'ús de vehicles no contaminants davant dels quals puguin produir algun tipus de contaminació".

Aquesta Sindicatura no desconeix que TMB està compromesa amb el compliment dels objectius municipals recollits al PMU: està accelerant la descarbonització de la flota i apostant per vehicles zero emissions i més silenciosos.

Aquest mateix mes de febrer de 2025, TMH ha llençat una nova licitació per comprar dinou vehicles articulats (18 metres) elèctrics de càrrega nocturna, que durant el 2026 substituiran altres vehicles que ara estan en circulació i que aniran arribant al final de la seva vida útil. L'increment d'inversió de TMB en material mòbil s'orienta, a més de rebaixar l'edat i la fiabilitat de la flota, també a reduir-ne l'impacte ambiental amb l'horitzó posat en la descarbonització de la flota de bus. En aquesta línia, cal destacar

² <https://www.decidim.barcelona/processes/PMU2025-2030/f/6209/meetings/7020>

que el 2024 ja es va arribar al 25% de la flota de bus amb vehicles de zero emissions amb 46 vehicles d'hidrogen i 196 busos totalment elèctrics en servei.

Aquestes mesures estan en línia amb els **principis de bona administració i d'eficàcia** dels serveis públics recollits a l'article 41 de la Carta de drets fonamentals de la Unió Europea, als articles 9.3 i 103 de la Constitució espanyola, i a l'article 3 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, del règim jurídic del sector públic administratiu comú. Aquests drets impliquen que l'Administració ha de prestar un servei efectiu a la ciutadania i agilitzar els procediments administratius i les activitats de gestió, i respectar, alhora, els drets i els interessos legítims de la ciutadania.

En el mateix sentit, l'article 29 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, preveu que les administracions públiques de Catalunya han de garantir en llur actuació l'exercici i l'efectivitat dels drets de la ciutadania, qualsevol que sigui el mitjà de relació.

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 Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) no ha estat ajustada a dret ni eficaç, ja que no s'han evitat els incompliments reiterats de l'obligació d'aturar els motors, la qual cosa afecta el dret al descans de la ciutadania i infringeix l'article 44-3.7 de l'Ordenança de medi ambient.**

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

- **Recomanar a Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** que elabori un pla d'acció per evitar que les persones conductores de la línia H6 continuïn romanent amb els motors engegats a la parada d'origen-final durant més de dos minuts i valori la possibilitat de fer una acció coordinada amb la Guàrdia Urbana per denunciar aquests comportaments.

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.