

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 30 de maig de 2024, el ciutadà va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en relació amb la seva disconformitat per l'incompliment reiterat per part dels autobusos de la línia 59 de l'obligació d'aturar els motors en la parada d'origen-final ubicada a la gran via de Carles III, 101.

En concret, exposava el següent:

- Cada estiu, de manera reiterada, algunes persones conductores de la línia 59, quan arribaven a la parada d'origen-final (codi de parada 2530, gran via de Carles III-pl. de la Reina Maria Cristina), romanien amb els motors engegats i les portes obertes mentre estava en funcionament l'aire condicionat.
- Aquesta pràctica suposava l'emissió d'un fort soroll molest per al veïnat de la finca del davant (que és on ell viu), i els impedia descansar a casa seva amb les finestres obertes.
- Es va dirigir en diverses ocasions a les persones conductores, i amb alguna excepció positiva, la majoria de les respostes no va ser adequada i van continuar amb els motors engegats.
- L'estiu de 2023 va interposar una queixa davant TMB, que es va resoldre l'1 de setembre de 2023. En aquesta resposta li van donar la raó, i el van informar sobre diverses mesures generals, com que recordarien a la plantilla de l'obligació d'aturar els motors després de dos minuts, que habilitarien més presència de comandament i que hi haurà avisos al Servei d'Ajuda a l'Explotació (SAE).
- També va interposar queixes davant l'Ajuntament, sense que millorés la situació.

- Durant l'estiu de 2024, el problema es va repetir. El ciutadà va aportar vídeos de diversos dies de juny, juliol i agost on s'observava els autobusos de la línia 59 aturats amb els motors en marxa, i en alguns també es podia observar les turbines de l'aire condicionat en marxa.

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 de Seguretat i Prevenció, 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.

Els dies 5 i 26 de juliol de 2024, es va sol·licitar a aquests organismes la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

Així mateix, el 12 de juny de 2024 es va visitar l'emplaçament per observar el comportament dels autobusos 59 en la parada origen-final.

Posteriorment, els dies 30 de juliol i 9 de setembre de 2024 es va enviar a TMB els vídeos i les imatges aportades pel promotor de la queixa.

Resposta dels òrgans afectats

Els dies 25 de juliol i 2 de setembre de 2024, aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. Els escrits exposen les actuacions dutes a terme per l'Ajuntament.

CONSIDERACIONS

1. Dret al descans

El motiu principal de la queixa són les **molèsties pel soroll dels motors dels autobusos de la línia 59**, que romanen en marxa durant més de dos minuts per poder tenir en funcionament l'aire condicionat del vehicle. Aquesta és una situació que s'ha repetit durant almenys tres estius consecutius (2022-2024).

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.

Els vídeos enviats pel promotor de la queixa corresponents a l'estiu de 2024 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 poden observar diversos vehicles de la línia 59 amb matrícules diferents, en dies i horaris diferents, amb els motors engegats i les turbines de l'aire condicionat en marxa.

Personal d'aquesta Sindicatura també va fer-hi una visita i va poder comprovar *in situ* que algunes persones conductores no aturen els motors i, per tant, **hem de concloure que aquesta queixa té fonament**.

2. Prohibició de romandre amb els motors engegats

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".

L'informe de l'Àrea de Prevenció i Seguretat informa de totes les denúncies, de qualsevol infracció, relacionades amb autobusos durant els anys 2023 (179 denúncies) i 2024 (131 denúncies), però no es pot filtrar ni per línia ni per operador.

En qualsevol cas, quant a la infracció amb codi 4540, que és la que correspon a la infracció "vehicle aturat a la via o espai públic amb el motor en marxa més de dos minuts", únicament hi va haver una denúncia l'any 2023 i una altra l'any 2024.

De l'anterior se'n dedueix que **no hi ha hagut activitat sancionadora** destacable respecte d'aquesta mena d'infracció.

3. Atenció rebuda i accions dutes a terme per TMB

El promotor de la queixa va interposar una queixa IRIS durant l'estiu de l'any 2022, i una altra a principis de l'estiu de 2023 pel mateix problema:

- 2022: la resposta donada per TMB informava que, en principi, les persones conductores coneixien l'obligació d'aturar els motors i de no romandre amb els motors engegats més de dos minuts, però que es farien recordatoris.
- 2023: la resposta de TMB va ser més completa, incloent-hi una disculpa en cas de manca de consideració per part d'alguna persona conductora de TMB. Es feia referència a la necessitat de buscar un equilibri entre el compliment estricte de la normativa i la necessitat d'oferir una temperatura confortable, tenint en compte que per refrigerar el vehicle cal tenir el vehicle en marxa. Es va informar el ciutadà que les persones conductores de TMB tenien instruccions precises sobre l'obligació d'aturar els motors quan es fa una parada superior a dos minuts, i que s'havia habilitat la presència de comandaments als terminals de totes les línies properes a habitatges per recordar el compliment de la normativa.

D'altra banda, s'informava que s'estava millorant la flota, de manera que els autobusos nous incorporaven avenços tecnològics menys contaminants i sorollosos.

A petició d'aquesta Sindicatura, TMB ha detallat les **accions dutes a terme per l'empresa en relació amb el problema** detectat per l'incompliment per part d'autobusos de la línia 59 de l'obligació de no romandre amb els motors engegats durant més de dos minuts:

- S'han fet recordatoris continus a les persones conductores de l'obligació de complir l'ordenança municipal de medi ambient.
- Des del Centre de Control de Bus s'han confeccionat avisos mitjançant els operadors SAE (sistema d'ajut a l'explotació).
- S'han editat i col·locat avisos per recordar l'obligació de l'ordenança municipal recollida en la ISO 14.001: "*Aviso L-59. Sres/as conductores/as: se recuerda a todos los conductores de la línea 59 que, en cumplimiento de la norma ISO*

14001, es obligado parar el motor del vehículo, siempre y cuando se superen los dos minutos para el inicio del nuevo viaje. Gracias por su colaboración”.

- 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. Durant els anys 2023 i 2024 es van celebrar més de 40 reunions de línia amb més de 500 persones conductores.

Quant al **protocol d'actuació quan es detecta algun incompliment** de la normativa, el personal de servei al carrer (Comandaments d'explotació o CGOL), fa un advertiment verbal, en primer lloc, i es recorda l'obligació de complir l'ordenança. Habitualment no s'inicia cap acció disciplinària, perquè és difícil poder determinar el temps de l'incompliment. De fet, durant els anys 2023 i 2024 no s'ha incoat cap expedient sancionador per aquest motiu.

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 suficients.**

Per això, TMB hauria d'avançar-se al problema que molt probablement es tornarà a repetir l'estiu vinent, i implantar millores més eficaces per combatre les temperatures altes dins els autobusos, i alhora, complir amb la norma d'aturar els motors a partir dels dos minuts.

La gestió de la flota ha de respectar 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, del 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 dels ciutadans, qualsevol que sigui el mitjà de relació.

4. 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 rodat**.

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.

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 l'any 2023 es va complir 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.

Reptes pel 2030 i visió pel 2050



Vector	Situació actual	Objectiu de ciutat 2030	Visió 2050
	<i>Mitjana anual</i> NO ₂ : 35 µg/m ³ (2023) Nivell normatiu actual: 40 µg/m ³	^{CE} <i>Nous nivells normatius proposats Directiva europea</i> NO ₂ : 20 µg/m ³	<i>Nivells OMS:</i> NO ₂ : 10 µg/m ³
	PM10: 28 µg/m ³ (2022) Nivell normatiu actual: 40 µg/m ³	PM10: 20 µg/m ³	PM ₁₀ : 15 µg/m ³
	PM2,5: 16 µg/m ³ (2022) Nivell normatiu actual: 20 µg/m ³	PM2,5: 10 µg/m ³	PM _{2,5} : 5 µg/m ³

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

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

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, com els dièsel, 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”.

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 renovi la flota d'autobusos i aposti per vehicles menys contaminants i més silenciosos.
- **Recomanar a Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** que elabori un pla d'acció per evitar que les persones conductores de la línia 59 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.

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.