



RESOLUCIÓ

3.4.B Circulació i estacionament



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Objecte de la queixa

En data 7 de maig de 2025 la ciutadana va presentar una queixa davant aquesta Sindicatura en què manifestava el següent:

- Viu a la zona de la ronda del General Mitre amb el carrer de Pàdua. Surt a passejar amb un familiar discapacitat, amb mobilitat reduïda, que va agafat del seu braç. Diàriament veu bicicletes i, en grau més baix, patinets circulant per damunt de la vorera.
- Sabia que des de l'1 de febrer de 2025 s'havia restringit encara més el règim de circulació de patinets i bicicletes i que estava prohibida la circulació per les voreres, amb unes excepcions molt limitades. La seva percepció era que, inicialment, semblava que la prohibició funcionava. Però després d'un temps s'havia tornat a la situació anterior, especialment amb les bicicletes.
- Es va queixar a l'Ajuntament i va rebre diverses respostes de la Guàrdia Urbana. Si bé les respostes eren amables, al carrer era notori que la millora inicial s'havia perdut.
- Creia que aquestes conductes incíviques es produïen perquè hi havia una sensació d'impunitat. Per això, demanava més presència d'agents de la Guàrdia Urbana a peu de carrer per fer complir la normativa viària.
- Feia la reflexió que les conductes incíviques afecten especialment les persones grans amb mobilitat reduïda i les persones amb discapacitat, i encara més si la discapacitat és visual.
- Considera que les persones vianants se senten desvalgudes i sense protecció.



Actuacions fetes

La Sindicatura va admetre la queixa a tràmit i en va iniciar l'anàlisi per determinar si s'havien respectat els [drets de la ciutadania](#) i els [principis de bona administració](#).

El dia 12 de maig de 2025 la Sindicatura es va adreçar a l'[Àrea de Seguretat i Prevenció](#) per tal de conèixer les intervencions fetes en relació amb la queixa presentada.

Resposta dels òrgans afectats

El dia 11 de juny de 2025 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada.

CONSIDERACIONS

1. Marc competencial en el control de la normativa viària

L'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local (LRBRL) estableix que els municipis han d'exercir, en tots els casos i en els termes de la legislació de l'Estat i de les comunitats autònomes, competències en les matèries següents: infraestructura viària, i trànsit i estacionament de vehicles, entre altres.

L'article 7 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, estableix les competències de les administracions. Els municipis tenen les competències següents:

- a) La regulació, ordenació, gestió, [vigilància i disciplina](#), per mitjà d'agents propis, del trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat, així com la [denúncia de les infraccions](#) que es cometin en aquestes vies i la sanció d'aquelles quan no sigui atribuïda expressament a una altra administració.
 - b) La regulació, mitjançant [ordenança municipal de circulació](#), dels usos de les vies urbanes, per fer compatible la distribució equitativa dels aparcaments entre tots els usuaris amb la necessària fluïdesa del trànsit rodat i amb l'ús de vianants dels carrers, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat, amb la finalitat de garantir la rotació dels aparcaments, prestant una atenció especial a les necessitats de les persones amb discapacitat que tenen la mobilitat reduïda i que utilitzen vehicles, tot això amb la finalitat d'afavorir la seva integració social.
 - c) La [immobilització dels vehicles](#) en vies urbanes quan no disposin de títol que habiliti l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixin l'autorització concedida, fins que s'aconsegueixi identificar-ne el conductor.
- La [retirada dels vehicles](#) de les vies urbanes i el seu posterior dipòsit quan obstaculitzin, dificultin o suposin un perill per a la circulació, o estiguin aparcats incorrectament a les zones



d'estacionament restringit, en les condicions que preveu per a la immobilització aquest mateix article.

[...]

f) El tancament de vies urbanes quan sigui necessari.

g) La restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals.

En el cas concret de la ciutat de Barcelona, 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, regula els diversos usos de les vies i estableix les modalitats i els procediments per a l'ordenació, [la vigilància i el control del trànsit de persones, animals i vehicles](#), amb la finalitat d'harmonitzar els usos i fer-los compatibles, d'una manera equilibrada, amb la garantia de la seguretat viària, la mobilitat i fluïdesa del trànsit, i la protecció del medi ambient.

El Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar, en data 17 de juliol de 1998, l'[Ordenança de circulació de vianants i de vehicles \(OCVV\)](#), que ha sofert modificacions successives, per desplegar les competències atribuïdes en matèria de trànsit, circulació, estacionament i seguretat viària.

Tal com exposa la promotora de la queixa, el dia 1 de febrer de 2025 va entrar en vigor la darrera modificació de l'OCVV i, entre les novetats, destaca la prohibició general de circular per la vorera a les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal.

2. Règim de circulació de bicicletes

Les condicions aplicables a la circulació de les bicicletes per la ciutat estan recollides en l'article 14 de l'OCVV, que és aplicable a cicles, bicicletes i també a bicicletes de pedals amb pedaleig assistit, és a dir, a les bicicletes elèctriques.

Les principals normes sobre la [circulació de bicicletes](#) són les següents:

- Han de circular per les calçades, els carrils bici, les zones 30 o les zones habilitades especialment.



- Està prohibida la circulació per les voreres. Aquesta mesura no s'aplica en els casos següents:
 - De manera general, a les persones menors de 12 anys i les persones adultes que els acompanyin;
 - En vies que no disposin de carril bici o zones especialment habilitades: es permet la circulació per la vorera a les persones menors de 14 anys i a les persones adultes que transportin menors d'edat.
- Poden circular en ambdós sentits de la marxa en alguns casos (excepte si hi ha senyalització específica que ho prohibeixi): en carrers de vianants, residencials de velocitat màxima 20 km/h, i quan tinguin plataforma única.
- En zones de vianants i voreres, la preferència de pas sempre és dels vianants.
- No es pot circular pel carril bus si no està permès i senyalitzat expressament.
- Quan es comparteixi la calçada amb altres vehicles, cal circular preferentment pels carrils més propers a les voreres.
- No es pot circular de manera insegura, com, per exemple, circular agafat a altres vehicles en marxa; circular amb el vehicle recolzat en una sola roda; deixar anar el manillar d'ambdues mans; circular en zig-zag entre vehicles en marxa; carregar la bicicleta amb objectes que hi dificultin les maniobres o hi redueixin la visió, o circular amb auriculars o cascs connectats a aparells de so.
- Hi ha algunes obligacions, com ara dur timbre, dur llums al davant i al darrere i certs elements reflectors, i portar casc en menors de 16 anys (per a la resta només és recomanat).



3. Règim de circulació de vehicles de mobilitat personal (VMP)

Els patinets són una realitat als carrers de les ciutats des de fa uns anys. Barcelona va ser pionera a regular la circulació de patinets i, en una modificació de l'OCVV del 2017, ja els va incloure dins la categoria de vehicles de mobilitat personal (VMP).

Posteriorment, l'any 2020, es van regular a escala estatal.¹ La definició legal de VMP és la següent:

Vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics que poden proporcionar al vehicle una velocitat màxima per disseny compresa entre 6 i 25 km/h. Només poden estar equipats amb un seient si estan dotats de sistema d'autoequilibratge.

A Barcelona, l'OCVV els regula a l'article 14 TER, el qual és aplicable quan s'utilitzen com a mitjans de transport tant personal com de mercaderies.

Les principals normes sobre la **circulació de VMP** són les següents:

- En cap cas no poden circular ni per les voreres ni per altres zones de vianants.
- Les úniques vies per les quals es pot circular són les següents:
 - Carril bici a la calçada, a un màxim de 25 km/h, amb obligació de reduir la velocitat als passos de vianants.
 - Carril bici a la vorera, a un màxim de 10 km/h.
 - Carrers de plataforma única i zones de vianants on es permet el pas de vehicles, a un màxim de 10 km/h.
 - Calçada de zona 30, a un màxim de 25 km/h.
 - Parcs, a un màxim de 10 km/h.
- L'ús de casc és obligatori i el vehicle ha de disposar de llums davanters i posteriors.
- L'edat mínima exigida per conduir un VMP és de 16 anys.
- Només pot transportar una persona sola, ja que és un vehicle unipersonal.

¹ Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, i el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit.



- D'acord amb la modificació recent² de la normativa reguladora de la responsabilitat civil dels vehicles, per als VMP és obligatori contractar una assegurança de responsabilitat civil a tercers, així com registrar-lo. No obstant això anterior, aquesta normativa està pendent de desenvolupament reglamentari³ i, per ara, l'assegurança només serà exigible als VMP que superin els 25 quilos o els 14 km/hora.
- A la ciutat de Barcelona aquestes obligacions ja existien, i continuen vigents, per als VMP que duen a terme una activitat comercial.

4. El cas concret al barri del Putxet i el Farró

La promotora de la queixa situa el problema al barri del Putxet i el Farró, i l'afecta especialment atès que passeja sovint amb una persona amb mobilitat reduïda.

L'informe de la Guàrdia Urbana de Barcelona exposa el següent:

- Des de la unitat del districte de Sarrià - Sant Gervasi són coneixedors de la situació i és un tema que es tracta i es treballa a tota la ciutat. En concret, l'Equip de Policia de Barri ha rebut i recollit queixes per vies diverses (consells de barri, Iris, Mycuts, etc.) i s'han dut a terme accions concretes amb els recursos disponibles i traspasant-ho a la brigada per fer-ne seguiment.
- En la Taula Tècnica de Mobilitat del districte s'ha tractat aquesta qüestió i, sempre que s'ha pogut, s'han adoptat decisions dirigides a millorar la connectivitat de la xarxa de vies pedalables i carrils bici per evitar que les persones conductores d'aquests vehicles circulin per la vorera.
- Aporten dades del nombre de denúncies imposades a bicicletes i VMP per circular per damunt de la vorera des de l'1 de gener de 2024 fins al dia d'emissió de l'informe (4 de juny de 2025). De les dades se'n pot deduir que, a escala de ciutat, s'ha incidit més en el control sobre els VMP que sobre les bicicletes. Al barri del Putxet i el Farró hi consten només 6 denúncies (4 a VMP i 2 a bicicletes), una xifra que sembla força baixa si tenim en compte que són dades que abasten quasi un any i mig.

² Llei 5/2025, de 24 de juliol, per la qual es modifiquen el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor, aprovat pel Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, i la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores.

³ <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20251223-inscripcion-registro-vmp/>



<u>Territori</u>	<u>VMP</u>	<u>Bicicletes</u>	<u>Motocicletes i Ciclomotors</u>
Tota la ciutat	2.765	491	2.266
Sarrià Sant Gervasi	43	21	260
Barri Putxet- Tram Mitre	4	2	8

- Pel que fa al nombre d'incidents o sinistres a tot el barri del Putxet i el Farró en el mateix període, s'han identificat 105 sinistres de trànsit en total i, d'aquests, el 90% han estat amb motocicletes o ciclomotors implicats.

Específicament, amb bicicletes s'han detectat 6 sinistres i amb VMP, 5 sinistres en aquest període. Pel que fa a incidents amb vianants en què hi hagi un VMP o una bicicleta implicada, només hi ha registrat 1 atropellament per part d'un VMP a un vianant.

- Amb l'entrada en vigor de la modificació de l'ordenança, s'han executat diverses campanyes de comunicació a escala de ciutat. També s'han dut a terme campanyes per corregir infraccions a punts concrets mitjançant dispositius de seguretat viària, enfocades específicament a persones conductores de VMP i bicicletes.

De tot això anterior, aquesta Sindicatura conclou que el problema existeix i que la prohibició per si sola no està demostrant prou eficàcia per canviar els hàbits de les persones conductores de bicicletes i VMP. D'altra banda, també queda acreditat que l'activitat sancionadora en aquesta part de la ciutat és escassa.

Tal com s'apunta en la resposta de la Guàrdia Urbana, [la solució més efectiva demana l'ampliació de la xarxa ciclista.](#)

Segons la informació disponible al web de l'Ajuntament de Barcelona, sumant tots els recorreguts, carrers i carrils bici aptes per desplaçar-se amb bicicleta, Barcelona disposa de prop de 2.000 quilòmetres d'itineraris ciclistes a disposició de la ciutadania i més de 264 quilòmetres de carril bici.⁴

No obstant això, en coherència amb les polítiques de mobilitat sostenible de la ciutat, cal avançar en l'impuls de l'ús de mitjans de transport menys contaminants, com ara la bicicleta.

⁴ <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/mitjans-de-transport/bicicleta/xarxa-ciclistapedalable>



En aquesta línia se situa la recent [Llei 9/2025, del 3 de desembre, de mobilitat sostenible](#). Al preàmbul es fa una referència a la dimensió sostenible del dret a la mobilitat i s'hi justifica la creació d'una estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta, però sempre lligat a l'existència d'una infraestructura segura:

D'altra banda, cal no oblidar que, en un sistema descarbonitzat i eficient, el paper de la bicicleta o cicle es presenta com una opció de transport absolutament sostenible, la utilització del qual, en general, reduna en la millora de la salut de les persones i genera confiança, sempre que s'estableixin condicions i mesures que en permetin l'ús de manera segura.

Per aquestes raons, la disposició addicional sisena se centra en l'impuls decidit a la mobilitat activa i en concret en el paper de la bicicleta o cicle, en el sistema de transports, a través de la creació d'una estratègia estatal d'impuls a l'ús de la bicicleta que fomenti i coordini les polítiques i accions al voltant d'aquesta forma de transport tenint en compte no només el seu ús recreatiu i esportiu, la seva importància per fomentar el cicloturisme o els seus beneficis per a la salut, sinó entenent-lo com un element essencial de la mobilitat quotidiana i tenint en compte la seva contribució a la cadena de valor i l'impuls consegüent al desenvolupament empresarial del sector.

L'impuls de l'ús de la bicicleta, però, no ha de prevaldre sobre altres objectius en matèria de mobilitat.

El nou [Pla de mobilitat urbana 2025-2030](#), que s'està elaborant actualment, segueix la línia dels anteriors i reitera l'objectiu estratègic de [recuperar les voreres per a les persones vianants](#). Inclou, com un dels seus tres eixos principals, la definició d'un "model de mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible", assenyalant-hi expressament l'objectiu d'"ampliar i protegir l'espai públic destinat a la persona vianant".

Així, des d'aquesta Sindicatura reiterem la necessitat que les voreres estiguin lliures d'obstacles, tant si són bicicletes i VMP com motocicletes estacionades, ja que és l'espai natural dels vianants.



DECISIÓ

D'acord amb la Carta municipal de Barcelona, aquesta institució té com a missió defensar els drets i les llibertats de la ciutadania i, amb aquesta finalitat, pot supervisar l'activitat de l'Administració municipal.

Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, l'actuació de l'Àrea de Seguretat i Prevenció ha estat ajustada a dret, però podria millorar en eficàcia pel que fa a les tasques de vigilància i control de la circulació de bicicletes i VMP al barri del Putxet i el Farró.

Per tot el que s'ha exposat, aquesta Sindicatura resol:

- Recomanar a l'Àrea de Prevenció i Seguretat que reforci les tasques de vigilància i control en la zona de la ronda del General Mitre per garantir que les voreres estiguin lliures de circulació de bicicletes i VMP.
- Recomanar a l'Àrea d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans que es continuï avançant en l'ampliació de la xarxa ciclista de la ciutat per crear vies segures per a la circulació d'aquests vehicles.

Aquesta resolució es comunicarà a la persona que va formular la queixa i a l'òrgan municipal competent. Per mitjà de l'informe anual d'aquesta Sindicatura, també se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal.

Aquesta resolució s'emmarca dins el compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb els **objectius de desenvolupament sostenible (ODS)**, d'acord amb la mesura de govern sobre l'Estratègia d'impuls de l'Agenda 2030. Concretament, es relaciona amb l'objectiu 3.6 "Per al 2030, una dràstica reducció del cost humà provocat pels accidents de trànsit".