



EL DRET A LA CONVIVÈNCIA

MARÇ 2017

SÍNDIC

EL DEFENSOR
DE LES
PERSONES

EL DRET
A LA
CONVIVÈNCIA

MARÇ 2017

SÍNDIC

EL DEFENSOR
DE LES
PERSONES

Síndic de Greuges de Catalunya

1a edició: Març de 2017

El dret a la convivència. Març 2017

Maquetació: Síndic de Greuges

Imprès sobre paper ecològic

Disseny original: America Sanchez

Foto portada: © Pixabay

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ: EL “DRET A LA CIUTAT” DES DE LA PERSPECTIVA DEL SÍNDIC	5
2. MOLÈSTIES DERIVADES DE LES TERRASSES	7
3. MOLÈSTIES DERIVADES D'ALTRES FONTS DE SOROLL	11
4. MOLÈSTIES DERIVADES DELS HABITATGES D'ÚS TURÍSTIC	15
5. ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC: BICICLETES I VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL	19
5.1. LA MOBILITAT HA DE SER SOSTENIBLE I SEGURA	19
5.2. LA BICICLETA I L'ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC	20
5.3. ELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL I L'ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC	22
6. DRET DE TOTES LES PERSONES A GAUDIR D'UN ESPAI PÚBLIC ACCESSIBLE I LLIURE D'OBSTACLES	25
6.1. OCUPACIÓ DE LA VIA PÚBLICA	25
6.2. ACCESSIBILITAT DE L'ESPAI PÚBLIC	25
6.3. BARRERES ARQUITECTÒNIQUES I ALTRES OBSTACLES	26
6.4. ALTRES FORMES D'OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC	26
7. ALTRES USOS DE L'ESPAI PÚBLIC	29
7.1. MOLÈSTIES DERIVADES DE L'ORGANITZACIÓ D'ACTES AMB MOTIU DE FESTES MAJORS O ACTIVITATS EXTRAORDINÀRIES	29
7.2. MÚSICS AL CARRER	30
7.3. COMERÇ IRREGULAR A LA VIA PÚBLICA	31
8. CONCLUSIONS	33

1. INTRODUCCIÓ: EL “DRET A LA CIUTAT” DES DE LA PERSPECTIVA DEL SÍNDIC

Aquest informe pretén descriure les diverses problemàtiques relacionades amb la convivència en l'àmbit urbà, tant pel que fa a l'ocupació de la via pública com per les molèsties relacionades amb la contaminació acústica. S'analitzaran les molèsties derivades de les terrasses, dels habitatges d'ús turístic, de l'oci nocturn, d'altres fonts contaminants, i també l'ocupació de l'espai públic i la mobilitat urbana amb les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal (VMP).

L'objectiu principal de l'estudi és fer una anàlisi de les queixes rebudes relacionades amb la qualitat de l'espai públic i amb la convivència entre els diferents usos d'aquest. Alhora pretén oferir una reflexió i aportar-hi propostes, amb l'objectiu de fer possible un espai públic on les persones siguin prioritàries i on es respecti el dret del ciutadà a viure a les ciutats amb el mínim de molèsties possibles, a gaudir de la inviolabilitat del domicili i, en definitiva, del dret al descans.

Per elaborar aquest informe s'ha fet una revisió dels informes presentats pel Síndic sobre la matèria i també una anàlisi de les diferents tipologies de les queixes rebudes.

El Síndic remarca la importància de la convivència en l'espai públic en constatar que aquests problemes són el rerefons de nombroses queixes. D'una banda, s'observen conflictes quan es produeix la col·lisió d'interessos entre particulars o entre col·lectius relatives a l'ús que es fa dels espais públics i, d'altra banda, s'evidencia la necessitat de repensar el disseny urbanístic de les ciutats.

En aquesta direcció, el repartiment de l'espai públic i el disseny urbanístic de les ciutats va ser pensat principalment en clau del trànsit rodat i posteriorment focalitzat en el cotxe. Així, més de la meitat de l'espai públic (directament o indirectament) es dedica a l'automòbil, de manera que es fa poc compatible l'ús d'aquest espai per altres vehicles que ofereixen un model de mobilitat urbana més sostenible. També es produeix l'ocupació de l'espai públic per al

desenvolupament d'activitats econòmiques com ara l'ús de les terrasses per part d'establiments de restauració o per la massificació de determinades zones turístiques. Això suposa que una gran part de l'espai públic es dediqui a espais viaris o a àrees turístiques i d'oci. Tot això va en detriment del dret ciutadà dels vianants d'utilitzar amb comoditat l'espai públic. Així doncs, si ja inicialment el model no va ser pensat per als vianants, el desenvolupament urbà posterior ha agreujat encara més aquesta situació.

Un altre element important en matèria mediambiental és la contaminació acústica. El Síndic ha posat un èmfasi especial en l'anàlisi d'aquesta problemàtica, ja que és la matèria de què més es queixen els ciutadans i la que genera més problemes de convivència. Per tant, més enllà de reflectir-ho en els informes que es presenten anualment, també ha elaborat dos informes monogràfics (*Informe sobre oci nocturn i convivència ciutadana* del 2016 i *l'Informe sobre la contaminació acústica* del 2007). Per tant, és necessari recordar que el soroll és un agent contaminant amb efectes perjudicials múltiples per a la salut de les persones i per al medi ambient. La contaminació acústica produeix el deteriorament de la qualitat ambiental i té efectes perjudicials per a la salut de tots els que es veuen sotmesos a la incidència d'un nombre excessiu de decibels.

En general, els ciutadans s'han acostumat a conviure amb sorolls provinents de diferents fonts i aquests estan associats a les múltiples activitats que tenen lloc als nuclis habitats, però aquest fet no implica que s'hagin de suportar quan sobrepassin els límits del que estableix la normativa i del que és raonablement tolerable.

En conseqüència, i des d'un àmbit jurídic, el soroll també vulnera el dret fonamental a la intimitat personal i familiar i el dret a la inviolabilitat de domicili. És per això que el Síndic mostra la necessitat de recuperar el “dret a la ciutat”, entès com el dret a disposar d'un espai públic on els diversos usos ciutadans hi tinguin cabuda de manera equilibrada i al dret del ciutadà a viure amb les mínimes molèsties possibles. A més, es considera que el dret al medi ambient adequat implica el dret a un medi acústicament no contaminat.

2. MOLÈSTIES DERIVADES DE LES TERRASSES

Durant els darrers anys s'ha produït un augment substancial del nombre de terrasses. I no només es col·loquen en temporada estival, sinó que hi estan instal·lades durant tot l'any. D'una banda, aquesta situació es veu propiciada per una climatologia que permet gaudir-ne en condicions òptimes la major part de l'any i per un increment de la demanda per part del turisme i la població local. D'altra banda, la normativa ha tingut un paper determinant a l'hora de facilitar l'augment del nombre de terrasses i vetlladors.

L'entrada en vigor de la Llei 42/2010, de 30 de desembre, per la qual es modifica la Llei 28/2005, de 26 de desembre, de mesures sanitàries davant del tabaquisme i reguladora de la venda i el subministrament de tabac, ha comportat que, davant la prohibició de fumar en espais tancats, els establiments hagin buscat alternatives per suplir aquesta limitació i evitar una possible reducció del nombre de clients. Aquestes alternatives han suposat, en una gran majoria dels casos, la instal·lació de terrasses i vetlladors perquè els clients fumadors no hagin d'estar contínuament entrant i sortint del local, sinó que puguin restar a fora. A més, tenint en compte el factor atemporal de les terrasses, sovint els locals hi col·loquen estufes per superar les temperatures de l'hivern, cosa que reforça la idea que s'han convertit en un complement important de l'activitat principal de restauració.

Aquest canvi legislatiu també ha comportat l'ocupació de fet de la via pública que té lloc amb l'entrada i la sortida constant de clients dels establiments, majoritàriament per fumar, que durant un cert temps romanen a la via pública. El to de les converses i el nombre de persones al carrer influeixen en la generació de molèsties, que en cap cas són un fet puntual, sinó que la sortida de grups de gent a l'exterior dels locals es fa de manera constant i gradual durant tota la matinada i fins al tancament dels locals. Aquesta situació es veu agreujada en època estival, ja que l'afluència de gent és més alta i, a més, molts veïns dormen amb les finestres obertes.

És obligació tant dels responsables de l'establiment com de les administracions garantir el descans dels veïns, ja que, tal com estableix l'article 5.2h de la Llei 11/2009, de 6 de juliol, els espectadors, els participants i els usuaris dels espectacles públics i de les activitats recreatives tenen l'obligació d'adoptar una conducta, a l'entrada i a la sortida de l'establiment, que garanteixi la convivència entre els ciutadans i no destorbi el descans dels veïns, i no malmetre el mobiliari urbà que hi hagi a l'entorn d'on es duu a terme l'espectacle o activitat. Així mateix, tant les administracions competents com les persones responsables dels establiments oberts al públic, dels espectacles públics i de les activitats recreatives han de garantir la convivència ordenada entre els espectadors, els participants i els usuaris d'aquests establiments i la resta de ciutadans, especialment els que viuen a prop dels llocs on es duen a terme aquestes activitats, amb ple respecte als drets d'aquestes persones (article 2 de la Llei 11/2009, de 6 de juliol). També hi ha una responsabilitat subsidiària dels clients d'aquests establiments, que han de complir els seus deures cívics.

El creixent nombre de queixes rebudes en relació amb l'ocupació de l'espai públic i la contaminació acústica derivades d'un augment substancial de les terrasses i els vetlladors fa posar en dubte la viabilitat de l'atorgament "generós", per part dels ajuntaments, de concessions per a l'ocupació de la via pública. Si bé aquesta font alternativa d'ingressos pot ser bona per a la hisenda municipal, és una pràctica que dificulta garantir la bona convivència entre oci, veïns i la lliure circulació de les persones a l'espai públic.

D'una banda, s'observa un increment de l'ús privatiu de l'espai públic amb la col·locació de les terrasses i vetlladors per part dels establiments, la qual cosa provoca un deteriorament de la via pública i dificulta el trànsit dels vianants. Com s'ha assenyalat, si inicialment el model urbanístic no va ser pensat per als vianants, s'observa que aquest fet s'agreuja amb el desenvolupament urbà posterior. No es respecta el dret dels vianants a fer un ús prioritari de l'espai públic per deambular-hi lliurement, sinó que sovint aquest ús extensiu de terrasses i vetlladors fa que, a la pràctica, acaparin gairebé tota la vorera. D'acord amb la normativa de trànsit,

la vorera és la zona destinada al trànsit de vianants, ja sigui elevada o no, però alhora també és la zona que haurà de suportar instal·lacions de diversos tipus, tant per a la prestació de serveis (elements de mobiliari urbà, arbrat) com per al desenvolupament d'activitats econòmiques (terrasses, quioscos, fires). L'ocupació excessiva de l'espai comú, doncs, va en detriment de la qualitat de l'espai públic i, per tant, dels drets de les persones com a vianants.

Per aquest motiu, el Síndic remarca la necessitat que els ajuntaments vetllin per l'ús racional de l'espai públic mitjançant ordenances municipals clares i taxatives respecte dels metres que poden ocupar les terrasses i els vetlladors en funció de l'amplada de la vorera. Cal tenir present que les terrasses o els vetlladors a l'aire lliure estan sotmesos a l'obligació genèrica d'evitar les molèsties i els efectes negatius a l'entorn, i els ajuntaments han d'intervenir-hi per garantir-ho.

D'altra banda, l'altra problemàtica ocasionada per l'ús extensiu de les terrasses i els vetlladors són les molèsties que generen als veïns que viuen als habitatges més propers a causa dels sorolls. Els horaris d'obertura i de tancament dels establiments de vegades també contribueixen a vulnerar el dret a gaudir d'un medi ambient saludable i de qualitat. Aquestes situacions són un motiu habitual de queixa al Síndic, i se n'observa un increment amb relació a la contaminació acústica com a conseqüència de les terrasses i els vetlladors a la via pública.

Les queixes rebudes al Síndic com a conseqüència de les terrasses dels establiments plantegen bàsicament problemes de soroll, i en alguns casos s'hi afegeix l'ocupació excessiva de la via pública, ja sigui perquè els establiments col·loquen més taules i cadires de les que tenen autoritzades per l'ajuntament, o bé perquè s'ocupa la via pública amb altres elements (barrils, jardineres, elements decoratius que alhora serveixen per delimitar la terrassa més enllà d'on hauria de ser o per quan els clients de l'interior de l'establiment surten fora a fumar).

En definitiva, la contaminació acústica s'ha convertit en una de les principals

preocupacions per a les persones que viuen en zones urbanes en les quals s'han desenvolupat amb intensitat activitats d'oci, com ara bars, restaurants i discoteques. La contaminació acústica produeix el deteriorament de la qualitat ambiental i té efectes perjudicials per a la salut de tots aquells que es veuen sotmesos a la incidència d'un nombre excessiu de decibels.

El Síndic remarca que el desenvolupament d'una activitat econòmica s'ha de fer amb el ple respecte a la legalitat vigent i als drets dels veïns a viure sense molèsties que superin els llindars raonables de tolerància. Per tant, cal recordar que en els casos en què el dret al descans dels veïns entri en col·lisió amb l'exercici de les activitats d'oci nocturn, la ponderació de drets ha de fer prevaler, en primer lloc, la qualitat de l'espai públic com a medi acústicament no contaminat i el dret al descans dels veïns i, en segon lloc, el desenvolupament de l'activitat econòmica.

La Llei 11/2009, de 6 de juliol, de regulació administrativa dels espectacles públics i les activitats recreatives, també incorpora l'obligació per part dels espectadors, participants i usuaris d'espectacles públics i de les activitats recreatives d'adoptar una conducta, a l'entrada i a la sortida de l'establiment, que garanteixi la convivència de les persones i no destorbi el descans dels veïns. Aquesta normativa, juntament amb les ordenances municipals de convivència ciutadana, civisme, ús d'espais públics i de prevenció de la contaminació acústica, conformen el marc legal en el qual es troben els límits a les conductes que poden afectar el descans dels veïns.

El Síndic considera necessari que tots els municipis disposin d'una ordenança de terrasses o bé incorporin les previsions dels horaris d'obertura i de tancament de les terrasses en les ordenances de convivència i civisme o de regulació dels establiments públics. Els horaris de tancament de les terrasses en cap cas es poden equiparar als horaris de l'establiment principal del qual depenen i s'han d'adequar als horaris ordinaris de les persones. Per tant, la normativa hauria de preveure uns horaris de tancament compatibles amb les jornades de treball o estudi de les persones. Cal tenir present que habitualment s'inicien a les 8 hores i, per això, es considera recomanable

garantir el dret al descans d'una manera clara i taxativa a partir de les 23 hores. És per això que és necessària la incorporació d'aquests horaris compatibles en el marc normatiu, però igualment també és necessari que les administracions actuïn de garants del dret al descans mitjançant l'estricta compliment de les normatives.

Amb relació a aquest punt, s'han rebut queixes de persones que mostren la seva disconformitat pels horaris que estableixen les ordenances de terrasses perquè els consideren molt permissius. En alguns casos s'ha comprovat que en un mateix municipi s'autoritzen diferents horaris de les terrasses en funció de la zona (centre, passeig marítim, etc.). I, fins i tot, en algun municipi s'estableix en època estival el mateix horari per a tots els dies de la setmana, sense distingir els laborables dels festius, per qual cosa el Síndic ha demanat que s'introdueixi aquesta diferenciació horària.

Per tant, el dret dels veïns al descans i a viure sense sorolls excessius i molèsties intolerables ha de ser l'eix conductor de les polítiques públiques. Perquè pugui ser un dret plenament garantit és necessari fer una revisió i una modificació dels horaris vigents en les normatives, i també reforçar la implicació de les administracions en la funció de garantir que es compleixin.

Sovint les persones exposen que l'ajuntament no actua davant les seves denúncies, tot i que es tracta de conductes molestes recollides en les ordenances. Per tant, cal remarcar que l'Administració no es pot limitar a atorgar el títol competencial relatiu al domini públic, sinó que ha d'intervenir per garantir que les terrasses o els vetlladors a l'aire lliure no causin molèsties o efectes negatius en l'entorn.

A banda de les molèsties que poden causar els clients de les terrasses, el Síndic també ha rebut queixes per les molèsties que generen els treballadors dels locals a l'hora de recollir la terrassa. El soroll d'arrossegament, d'amuntegament i d'encadenament de taules i cadires exemplifiquen aquestes queixes, que amb una actitud més curosa dels treballadors dels establiments, en bona part, es podrien solucionar. En aquesta direcció, es recomana que el titular de l'establiment adopti mesures per reduir els sorolls de les terrasses, com ara la col·locació de tacs de goma a les taules i cadires, per evitar soroll en cas de moviment, i la substitució de les cadenes de ferro per cadenes que estiguin folrades de plàstic.

D'aquest apartat, se'n poden extreure les **recomanacions** següents:

Principi bàsic

- L'eix conductor de les polítiques públiques amb relació a les diverses temàtiques que tracta l'informe ha de ser la persona i la protecció del seu dret a viure amb el mínim soroll i les mínimes molèsties i a gaudir de la privacitat de la seva llar.
- Els ajuntaments han de vetllar per l'ús racional de l'espai públic mitjançant ordenances municipals clares i taxatives respecte dels metres que poden ocupar les terrasses i els vetlladors en funció de l'amplada de la vorera. S'ha de respectar el dret dels vianants a fer un ús prioritari de l'espai públic per deambular-hi lliurement.

Ordenances

- Tots els municipis han de disposar d'una ordenança de terrasses o bé incorporar les previsions dels horaris d'obertura i de tancament de les terrasses en les ordenances de convivència i civisme o de regulació dels establiments públics. Els horaris de tancament de les terrasses en cap cas es poden equiparar als horaris de l'establiment principal del qual depenen i s'han d'adequar als horaris ordinaris de les persones. Si es pot considerar que les jornades habitualment s'inicien a les 8 hores, comportaria haver-se de llevar aproximadament a les 7 hores. Per això, és recomanable garantir el dret al descans d'una manera clara i taxativa a partir de les 23 hores.

- Les administracions han d'exercir de garants del dret al descans i garantir que les normatives es compleixin. És necessari disposar d'un marc normatiu que garanteixi el dret al descans, però si no hi ha una clara voluntat de fer-ho complir, aquesta protecció no serà possible i, per tant, prevaldrà el desenvolupament d'una activitat econòmica sobre el dret que tenen els veïns a viure sense molèsties que superin allò que és tolerable i a un medi ambient no contaminat acústicament.
- El titular de l'establiment hauria d'adoptar mesures per reduir els sorolls de les terrasses, com ara la col·locació de tacs de goma a les taules i cadires, per evitar soroll en cas de moviment, i la substitució de les cadenes de ferro per cadenes folrades de plàstic.

3. MOLÈSTIES DERIVADES D'ALTRES FONTS DE SOROLL

En aquest apartat s'analitzaran algunes problemàtiques de què ha tingut coneixement el Síndic mitjançant les queixes rebudes. Totes les queixes comparteixen l'element comú de provocar molèsties derivades pels sorolls amb diferents fonts d'emissió.

Els ciutadans s'han acostumat a conviure a les ciutats amb sorolls associats a les múltiples activitats que tenen lloc als nuclis habitats, però aquest fet no implica que s'hagin de suportar quan sobrepassin els límits del que estableix la normativa i del que és raonablement tolerable. Aquestes fonts de contaminació són múltiples i tenen un impacte directe en la qualitat de vida de les persones.

En aquest sentit, l'Administració ha de fer campanyes divulgatives perquè la ciutadania prengui consciència de l'afectació directa que provoca el soroll en la salut de les persones i en la convivència, però també cal que els ciutadans facin un canvi d'hàbits per aconseguir que els sorolls es mantinguin dins dels límits establerts i facin possible una convivència pacífica. L'educació ambiental a les escoles, però també a casa, és necessària i pot contribuir a una millora d'aquesta situació. A banda d'aquestes campanyes divulgatives i de l'educació escolar, l'Administració ha de fer complir les ordenances de les quals s'ha dotat.

Una de les fonts contaminants detectades pel Síndic són les molèsties derivades d'**obres**, tant **públiques** com **privades**. En aquest cas, les ordenances municipals i les ordenances de protecció contra la contaminació acústica o de convivència ciutadana estableixen els horaris dins dels quals les obres es poden executar, i es reserven els horaris de treball nocturn només en els casos d'urgència. S'observa, però, que en determinats casos les obres no s'executen dins dels horaris previstos en la normativa o que hi ha una manca de voluntat real d'informar els veïns de les possibles molèsties prèviament a la realització d'aquestes.

Per tant, es considera que en el cas d'obres públiques cal una acció proactiva i clara de

les administracions. Els ciutadans han d'estar informats sobre la durada, els horaris i les possibles incidències que poden afectar aquella obra, i també del fet que de manera puntual s'hagi dur a terme en horari nocturn. En la planificació de l'obra, l'horari nocturn s'ha de considerar com d'extrema necessitat, només en casos d'excepcionalitat.

Les queixes que rep el Síndic en matèria d'obres públiques deixen constància del perjudici que pateixen els veïns afectats per la durada de les obres, ja que es tracta, per regla general, de molèsties constants o que poden ser més intenses durant alguns intervals. És per això que l'Administració ha de fer adoptar les mesures que siguin necessàries per evitar que aquestes molèsties afectin de manera insostenible els veïns.

Pel que fa a les obres privades, l'Administració ha de garantir als particulars que aquests tipus d'obres s'executin dins dels horaris que estableixen les ordenances municipals, les quals, ja siguin les de protecció contra la contaminació acústica o les de convivència ciutadana, han de garantir el descans dels veïns. D'aquesta manera, encara que siguin obres privades, han de tenir present l'horari laboral.

Una altra font de soroll són les **botigues amb ambientació musical**. S'entén que són els establiments que no tenen com a objecte principal l'ambientació musical, però que propaguen o difonen música mitjançant elements electrònics de petit format, de baixa intensitat i potència, o en directe mitjançant la veu humana o instruments acústics sense altaveus ni amplificadors, sempre que no se superi el nombre de decibels previstos en la normativa sobre contaminació acústica i les ordenances locals. En aquests casos, es considera que cal una actuació per part de l'Administració que controli que aquests establiments no superin els nivells d'immissió que marca la normativa, de manera que es respectin els màxims de soroll recomanats per l'OMS, tant pel que fa als veïns com als consumidors d'aquests establiments. En qualsevol cas, si un establiment comercial o de restauració vol tenir música ha de complir les condicions de seguretat i d'insonorització.

El Síndic també ha rebut queixes per les problemàtiques associades al **servei de**

recollida de residus urbans que tenen a veure amb els temes següents: sorolls causats pel buidatge dels contenidors, disconformitat amb els emplaçaments triats per col·locar-los, pudors per un manteniment i una neteja inadequats o acumulació de deixalles i brutícia al voltant dels contenidors. En aquest sentit, l'Informe anual 2010 ja va recollir que els ajuntaments manifestaven que estaven obligant els concessionaris del servei a utilitzar nous vehicles i sistemes més silenciosos que millorin la maquinària o emprin el gas o l'electricitat com a energia mecànica. A banda de les milleres a les màquines, l'horari en què es fa la recollida és font de molèsties. En aquest sentit, s'haurien de racionalitzar els horaris de la recollida d'escombraries i el servei de recollida de trastos vells s'hauria de fer sense perjudicar el descans dels ciutadans. Cal que els treballadors estiguin sensibilitzats, i que els camions i la maquinària que s'utilitzen per portar a terme aquestes activitats compleixin la normativa.

En moltes de les queixes que rep el Síndic les persones interessades expressen les molèsties per sorolls que els causa la recollida d'escombraries. En alguns casos, les persones afectades sol·liciten un canvi d'ubicació d'aquests contenidors. L'Administració és receptiva a un canvi d'ubicació sempre que les molèsties siguin molt clares. Normalment, aquestes molèsties no tenen a veure amb sorolls, sinó que els canvis d'ubicació es produeixen quan una bateria de contenidors provoca pudors en habitatges ubicats en plantes baixes que donen al carrer o quan en un carrer hi ha una millor ubicació que té una incidència de contaminació odorífera més baixa sobre els veïns.

Seguint amb la línia anterior, un altre aspecte que cal destacar són les molèsties derivades dels sorolls provocats per les **maquinàries** en el desenvolupament de les seves activitats rutinàries, per exemple, les que fan soroll quan fan marxa endarrere. Aquest és un soroll pensat com a mesura de seguretat laboral, ja que alerta d'un moviment específic. De tota manera, segons la normativa de seguretat laboral, quan el nivell del soroll superi els valors inferiors d'exposició que donen lloc a una acció, l'empresari ha de posar a disposició dels treballadors protectors auditius individuals. D'aquesta manera, es redueixen els riscos

per als treballadors a l'exposició constant d'un soroll. Tot i així, en aquestes situacions també s'hauria de valorar les molèsties que causa sobre els veïns l'exposició a un soroll que, tot i que no superi els màxims de decibels, pugui resultar molesta per la repetició constant del mateix so.

El Síndic ha rebut queixes per les molèsties de sorolls que causa maquinària auxiliar que s'utilitza en alguns municipis per a la neteja de la via pública, com ara els bufadors. Aquesta institució ha suggerit als ajuntaments la necessitat d'efectuar mesuraments sonomètrics per comprovar-ne el correcte funcionament, a banda de recordar que han de complir les prescripcions del Reial decret 212/2002, de 22 de febrer, pel qual es regulen les emissions sonores a l'entorn causades per determinades màquines d'ús a l'aire lliure. A més, cal tenir present que, d'acord amb la Proposta de guia per a la implementació de les zones urbanes d'atmosfera protegida de la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat, s'hauria de prohibir l'ús de bufadors per a la neteja viària dins d'aquestes zones perquè provoca la suspensió de diversos tipus de partícules del sòl que acaben esdevenint un contaminant de caràcter atmosfèric.

Altres fonts de contaminació acústica són les associades al volum i la densitat del trànsit a les ciutats. En alguns casos, aquesta contaminació acústica i atmosfèrica és ocasionada directament pels vehicles, ja que les emissions generades superen les permeses. És per això que calen més **controls del trànsit** per part de les policies locals, tant de les motocicletes com dels vehicles, per minimitzar al màxim aquesta problemàtica.

Altres molèsties són les derivades del sector de l'**autocar i els autobusos turístics** a les ciutats, especialment a Barcelona i als municipis costaners. L'augment de la demanda turística també ha provocat un augment de la densitat d'aquests serveis, i és per aquest motiu que, a banda de regular aquest tipus de sector mitjançant ordenança, caldria reservar zones d'aparcament específic a la ciutat per als autocars, per alleugerir el volum i la densitat de trànsit al centre de la ciutat. També cal tenir present les molèsties que poden produir les **parades d'autobusos** quan no s'apaguen els motors,

en concret, a les parades que són inici/final de línia.

El Síndic ha rebut queixes de persones que denuncien la situació derivada dels motors engegats a les parades d'inici/final de línia. En aquests casos, l'Ajuntament, a través de l'AMB o de les empreses adjudicatàries del servei, ha donat les instruccions oportunes als conductors perquè apaguin els motors durant el temps d'espera i, amb caràcter general, la situació s'ha resolt satisfactòriament.

En alguns casos, fins i tot personal no uniformat i desconegut per als conductors fa inspeccions, i si constata que no sempre es compleix l'ordre d'apagar el motor si el vehicle ha d'estar aturat més de cinc minuts, es fan les amonestacions pertinents i es comunica la reiteració de l'obligació de parar el motor en cas que el temps d'aturada superi els cinc minuts.

També són font de conflicte les zones de **càrrega i descàrrega**, en especial quan no s'efectua l'activitat en els horaris establerts. Molt sovint, alguns supermercats fan aquestes activitats en horari nocturn amb la conseqüent interferència en el descans dels veïns. Cal que l'Administració dugui a terme un control estricte d'aquestes activitats quan es fan fora de l'horari i col·lideixen, per tant, amb el dret de descans dels veïns.

Les queixes que rep el Síndic incideixen, sobretot, en l'afectació al descans dels veïns causada per la càrrega i descàrrega d'un establiment en un horari no permès. No només es tracta la càrrega i descàrrega al carrer, sinó quan, per exemple, dins d'un supermercat o local es fa la descàrrega de la

mercaderia. En alguns casos es troba a faltar una actuació més contundent de la Guàrdia Urbana o de la Policia Local, ja que no és un tema menor la vulneració del dret al descans de les persones com a conseqüència d'una activitat que s'està portant a terme en un horari no permès.

En la convivència a l'espai urbà són nombroses les situacions que poden generar molèsties per sorolls i, a més, en molts d'aquests casos, els ciutadans s'han acostumat a conviure-hi, en tant que són producte de les múltiples activitats pròpies dels nuclis habitats. Però el soroll és un agent contaminant amb efectes perjudicials diversos per a la salut de les persones i per al medi ambient. La contaminació acústica produeix el deteriorament de la qualitat ambiental i té efectes perjudicials per a la salut de tots aquells que es veuen sotmesos a la incidència d'un nombre excessiu de decibels.

Com s'ha assenyalat, aquestes fonts de contaminació són múltiples i tenen un impacte directe en la qualitat de vida de les persones. Per tant, cal que l'Administració actuï decididament com a garant del dret al descans i també cal dur a terme campanyes divulgatives perquè la ciutadania prengui consciència de l'afectació directa que el soroll provoca en la salut de les persones i en la convivència. Així mateix, cal que els ciutadans facin un canvi d'hàbits per aconseguir que els sorolls es mantinguin dins dels límits establerts i facin possible una convivència pacífica.

D'aquest apartat, se'n poden extreure les **recomanacions** següents:

Compliment i vigilància

- L'Administració ha de fer campanyes divulgatives perquè la ciutadania prengui consciència de l'afectació directa que el soroll provoca en la salut de les persones i en la convivència. Així mateix, cal que els ciutadans facin un canvi d'hàbits per aconseguir que els sorolls es mantinguin dins dels límits establerts i facin possible una convivència pacífica.
- A banda d'aquestes campanyes divulgatives i l'educació escolar, l'Administració ha de fer complir les ordenances de les quals s'ha dotat. En la planificació dels torns de vigilància dels cossos de seguretat, cal tenir en compte l'actuació en llocs i horaris conflictius.

Obres i serveis

- Cal una acció proactiva i clara de les administracions amb relació a les obres públiques. Els ciutadans han d'estar informats sobre la durada, els horaris i les possibles incidències que poden afectar l'obra, i també del fet que de manera puntual s'hagi d'efectuar en horari nocturn. En la planificació de l'obra, l'horari nocturn s'ha de preveure com d'extrema necessitat, només en casos d'excepcionalitat.
- L'Administració ha de garantir als particulars que les obres privades s'executen dins dels horaris que estableixen les ordenances municipals.
- S'haurien de racionalitzar els horaris de la recollida d'escombraries, com a font de soroll, i el servei de recollida de trastos vells s'hauria de fer sense perjudicar el descans dels ciutadans. Cal que els treballadors estiguin sensibilitzats, i que els camions i la maquinària que s'utilitzen per portar a terme aquestes activitats compleixin la normativa.
- Cal regular el sector d'autocars i autobusos turístics a les ciutats mitjançant una ordenança. Caldria reservar zones d'aparcament específic a la ciutat per als autocars, de manera que s'allegereixi el volum i la densitat de trànsit al centre de la ciutat.

Controls

- Cal una actuació per part de l'Administració que controli que els establiments amb música ambiental no superin els nivells d'immissió que marca la normativa. En qualsevol cas, si un establiment comercial o de restauració vol tenir música ha d'insonoritzar el local com qualsevol altre establiment musical. La insonorització no ha d'estar condicionada pel tipus d'activitat, sinó per l'ús que es fa de la música. A més, els establiments comercials que vulguin disposar de música ambiental han de requerir una llicència prèvia.
- Calen més controls de trànsit per part de les policies locals, tant de les motocicletes com dels vehicles, per la contaminació acústica i atmosfèrica que poden causar.

4. MOLÈSTIES DERIVADES DELS HABITATGES D'ÚS TURÍSTIC

En aquest apartat, s'analitzarà la problemàtica causada pels habitatges d'ús turístic amb relació a la contaminació acústica i als problemes de convivència que poden generar. Es considera que aquest fenomen dificulta el compliment del dret a disposar d'un medi ambient adequat, no contaminat acústicament, i el dret fonamental al descans, a la intimitat personal i familiar, i a la inviolabilitat del domicili.

En les últimes dècades l'expansió del turisme, sobretot en àrees urbanes i concretament a Barcelona, ha influït i alterat la convivència normal de les persones que habiten a les ciutats. És innegable que el volum de turistes que visiten la ciutat de Barcelona repercuteix de certa manera, directament o indirectament, en la qualitat de vida de les persones que hi viuen, ja sigui per problemes de mobilitat, de soroll o per massificació dels espais.

Juntament amb aquest augment del turisme, també s'ha produït el creixement accelerat d'un tipus d'allotjament turístic: els habitatges d'ús turístic. Convé destacar la diferència que recull el marc normatiu entre els establiments d'apartaments turístics i els habitatges d'ús turístic. Els apartaments turístics són els que formen part d'un únic edifici o conjunt d'edificis destinats íntegrament a l'activitat d'allotjament turístic i dotats obligatòriament de serveis. Els habitatges d'ús turístic són aquells que es lloguen amb finalitats turístiques, però que formen part d'un edifici amb habitatges particulars. Són els habitatges d'ús turístic, doncs, en tant que cohabitaven amb d'altres d'ús particular, els que generen més problemes associats a molèsties de convivència i sorolls.

La Llei 9/2011, de 29 de desembre, de promoció de l'activitat econòmica, va establir un nou marc de regulació i va comportar la modificació de les lleis de turisme de Catalunya i del dret a l'habitatge. La Llei òmnibus de promoció de l'activitat econòmica va comportar modificacions importants: els habitatges d'ús turístic que abans recollia la Llei del dret a l'habitatge es

van passar a recollir en la Llei de turisme, en què es fa una classificació dels diferents establiments, es modifica el règim d'intervenció municipal per a l'habilitació dels habitatges d'ús turístic i es passa de la llicència municipal a la comunicació prèvia davant l'ajuntament corresponent.

Una de les conseqüències que va comportar aquest canvi normatiu, que ha estat exposat pel Síndic en nombroses ocasions, és que aquesta major facilitat per iniciar l'activitat d'habitatge d'ús turístic a la pràctica ha suposat una vulneració dels drets dels veïns. L'eliminació del control administratiu previ que suposava la llicència ha estat substituït per la presentació d'una comunicació prèvia d'inici d'activitat, que sovint no ha comportat les actuacions administratives de control que caldrien. El Síndic considera que el control previ que suposava la llicència municipal no ha estat substituït per un control posterior de l'inici de l'activitat els dies següents a la presentació de la comunicació i que aquesta situació ha perjudicat el dret dels ciutadans al descans.

Les queixes rebudes en la majoria dels casos van lligades a les conductes dels usuaris que revelen el seu menyspreu a les normes de convivència i a les normes de règim intern de l'immoble, amb comportaments que trenquen el clima de tranquil·litat i convivència. El fet que siguin habitatges amb gran rotació d'usuaris, ja que van canviant constantment d'inquilins, no ajuda a l'hora de gestionar la situació. Més enllà de l'incivisme que puguin causar determinades persones quan fan ús d'un habitatge turístic, quan aquest cohabiti amb d'altres d'ús residencial conviuran dues realitats horàries i d'hàbits diverses, la qual cosa pot generar molèsties per la seva diferència: la de la persona turista i la de la persona resident (treballadora/estudiant).

Així doncs, són els veïns els que pateixen aquestes molèsties que causen els habitatges turístics, derivades de la convivència de realitats diverses o de l'incompliment de les normes de conducta que estableixen les ordenances de convivència i el Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments d'allotjament turístic i habitatges d'ús turístic. En aquest sentit, cal que el règim jurídic reculli una

sèrie d'obligacions relacionades amb la protecció del dret del descans dels veïns. Aquestes podrien ser:

- L'obligació del propietari o gestor de l'habitatge de lliurar als usuaris un document que reculli les normes de convivència acordades per la comunitat de veïns en què s'integra l'habitatge.
- L'obligació dels usuaris de respectar les normes de convivència i tractar amb respecte les instal·lacions comunes de l'immoble, de manera que assumeixin ells –o, en cas que no sigui possible, el propietari de l'habitatge– les despeses de reparació dels danys causats.
- La prohibició de causar molèsties per sorolls a la resta de veïns i el fet que els responsables del comportament dels menors són els progenitors.

El paper de les administracions és clau perquè es pugui garantir que el desenvolupament d'una activitat econòmica com ara la de l'habitatge d'ús turístic es faci amb ple respecte a la legalitat vigent i garantint el dret dels veïns a viure sense molèsties que superin els llindars raonables de tolerància. El Síndic remarca el fet que moltes de les queixes rebudes exposen la inactivitat o la manca de resposta dels ajuntaments a les denúncies dels veïns per les molèsties per sorolls i incivisme que provoquen alguns dels inquilins dels habitatges d'ús turístic. La legislació vigent determina que els titulars de les activitats susceptibles d'afectar el medi ambient, la seguretat i la salut de les persones, les han d'exercir d'acord amb diversos principis, entre d'altres, prendre les mesures necessàries per minimitzar-ne els efectes perjudicials per a tercers. És per això que el Síndic considera imprescindible que els ajuntaments no deixin d'exercir les seves competències, ja que la llei els encarrega la doble tasca de vetllar pel dret dels particulars a exercir una determinada activitat econòmica i pel dret dels veïns a viure sense que aquesta activitat els comporti molèsties intolerables.

En conseqüència, i tenint en compte la problemàtica causada pels habitatges d'ús turístic, les administracions han de fer

polítiques que permetin l'equilibri entre una activitat econòmica com ara el turisme i la convivència pacífica amb els ciutadans i, sobretot, garantir el dret a la ciutat de les persones que l'habiten. D'aquesta manera, el Síndic considera que s'han de fer polítiques que apostin clarament per evitar que l'activitat d'allotjament turístic substitueixi l'ús d'habitatges per a la població resident, i perquè es garanteixin el dret al descans i a la intimitat personal i familiar i el dret a la inviolabilitat del domicili.

El Síndic valora positivament l'adopció mesures per part de l'Administració per evitar la proliferació dels habitatges d'ús turístic i de localització d'aquells que duen a terme l'activitat de manera il·legal. Però a causa de la complexitat de la problemàtica, aquestes mesures no han resultat suficients per evitar les molèsties que poden causar aquest tipus d'habitatges. A més, és important tenir en compte que les molèsties per sorolls no estan directament relacionades amb la situació de legalitat/il·legalitat del desenvolupament de l'activitat. Per això, el Síndic considera que és necessària una actuació decidida dels agents de l'autoritat davant les queixes veïnals que exposen situacions de molèsties per sorolls o incivisme en habitatges d'ús turístic. En qualsevol cas, l'incompliment de la legislació i la normativa aplicable hauria de comportar la paralització immediata de l'activitat.

El Síndic també considera que és necessària una modificació de l'actual legislació en matèria d'habitatges d'ús turístic, de manera que quan comparteixin activitat amb habitatges habituals es considerin una activitat amb incidència ambiental, i com a tals hagin de requerir llicència prèvia per funcionar i la unanimitat de la comunitat de propietaris. De tota manera, el Síndic aposta perquè les administracions valorin que la normativa estableixi l'obligatorietat que els habitatges d'ús turístic s'agrupin en blocs d'edificis dedicats únicament a aquest tipus d'activitat perquè no interfereixin en la vida dels veïns residents.

D'aquest apartat, se'n poden extreure les **recomanacions** següents:

- Perquè es garanteixin el dret al descans i a la intimitat personal i familiar i el dret a la inviolabilitat del domicili, l'Administració ha de fer polítiques públiques que apostin clarament per evitar que l'activitat d'allotjament turístic substitueixi l'ús d'habitatges per a la població resident. La convivència de pisos d'ús turístic amb pisos d'habitatges habituals és difícil o directament incompatible. Les necessitats habituals del resident són diferents de les del turista.
- Cal una modificació de l'actual legislació en matèria d'habitatges d'ús turístic, de manera que quan comparteixin activitat amb habitatges habituals es considerin una activitat amb incidència ambiental, i com a tals hagin de requerir llicència prèvia per funcionar i la unanimitat de la comunitat de propietaris.
- Els ajuntaments no poden deixar d'exercir les seves competències, ja que la llei els encarrega la doble tasca de vetllar pel dret dels particulars a exercir una determinada activitat econòmica i pel dret dels veïns a viure sense que aquesta activitat els comporti molèsties intolerables.
- Les administracions han de vetllar perquè la policia local dugui a terme una actuació decidida davant les queixes veïnals que exposen situacions de molèsties per sorolls o incivisme.
- Les administracions haurien de valorar que la normativa estableixi l'obligatorietat que els habitatges d'ús turístic s'agrupin en blocs d'edificis dedicats únicament a aquest tipus d'activitat perquè no interfereixin en la vida dels veïns residents.
- És necessari que l'Administració turística de la Generalitat cooperi i col·labori plenament amb les administracions locals, en especial pel que fa a la inspecció i el control dels habitatges d'ús turístic, tal com determina l'article 11 del Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments d'allotjament turístic i d'habitatges d'ús turístic.

5. ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC: BICICLETES I VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL

5.1. LA MOBILITAT HA DE SER SOSTENIBLE I SEGURA

L'Estatut d'autonomia de Catalunya determina que els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda (article 48).

D'acord amb això, el legislador català va aprovar la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que defineix la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal en els termes següents:

“El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per a fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de la ciutadania i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.”

La Llei té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre la mobilitat de les persones dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles. Aquesta llei té com a principis inspiradors, entre d'altres, els següents:

- El dret de les persones a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de

transport de baix o nul impacte, com ara els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

- L'impuls d'una mobilitat sostenible.

Segons la Llei, els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són diversos, tot i que cal destacar-ne els següents:

- Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat, de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.
- Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.
- Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.
- Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats de les persones

Tanmateix, el disseny urbanístic de les ciutats –i, per tant, el repartiment de l'espai públic (recurs escàs)– és fruit de segles d'evolució i de creixement de la urbanització. Ara bé, des de la meitat del segle XX, l'espai públic de les ciutats s'ha anat configurant al voltant de l'ús preferencial de l'automòbil, en detriment dels vianants i d'altres modalitats de transport. Fruit d'aquesta evolució històrica, actualment es pot afirmar que les ciutats dediquen aproximadament més de la meitat del seu espai públic (directament o indirectament) a l'automòbil i, per tant, es fa poc compatible l'ús de l'espai per part de les persones o d'altres vehicles que ofereixen un model de mobilitat urbana més sostenible.

Aquest model de mobilitat urbana focalitzada en el cotxe presenta dubtes sobre la seva compatibilitat amb la realitat de les ciutats del segle XXI, on conviuen cada cop més maneres diferents de gestionar els transports: vianants, bicicletes, transport públic, transport privat i/o compartit i, cada cop més, en una tendència creixent els últims anys, els vehicles de mobilitat personal (com ara patinets, patinets elèctrics d'autobalanceig (*segways*) o altres ginys elèctrics o amb motor). La convivència a l'espai públic dels diversos mitjans de desplaçament, cadascun amb les seves característiques específiques, fa necessari un replantejament cap a un model de mobilitat urbana més segur, sostenible i equitatiu, i que alhora garanteixi el protagonisme del vianant.

En aquest sentit, doncs, cal reivindicar un espai públic repartit segons una jerarquia de prioritats que posi per davant els vianants i en què la bicicleta i el transport públic permetin reequilibrar la ciutat per fer-la més saludable des del punt de vista de la qualitat de l'aire i de la reducció del soroll. Un model de mobilitat urbana que sigui sostenible ha de permetre millorar la qualitat de vida i la salut pública a les ciutats, de manera que no es faci carregar únicament sobre les persones que hi resideixen el pes (i els efectes nocius) de la contaminació de l'aire i el soroll que provoca l'abundant trànsit de vehicles privats que hi accedeix diàriament. Els interessos generals en matèria de salut pública i qualitat del medi ambient han de ser adequadament posats en valor per contrapesar el conjunt d'interessos privats que, totalment lícits, condicionen l'actual model de mobilitat tant urbana com interurbana. A més, l'ordenament jurídic ha incorporat com a béns jurídics que cal garantir tant la mobilitat sostenible com el medi ambient o la salut pública.

Prioritzar la qualitat de vida urbana i el benestar col·lectiu amb la creació un espai públic confortable que afavoreixi la convivència ciutadana també ha de ser un dels eixos de qualsevol política de mobilitat. I, per poder garantir-ho, és necessari reconfigurar l'espai dotant els vianants de prioritats i assignant un espai propi a les bicicletes en la configuració urbanística de les ciutats.

5.2. LA BICICLETA I L'ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC

No hi ha dubte que la bicicleta no és només un mitjà de lleure, sinó que també és un mitjà de transport quotidià que, en conseqüència, requereix un lloc a l'espai públic. Des que el 1989 es va inaugurar el primer carril bici a la ciutat de Barcelona, s'ha anat avançant en la seva construcció, com també ho han fet altres municipis de Catalunya. Actualment, la ciutat de Barcelona disposa de 116 quilòmetres de carril bici davant els 2.800 quilòmetres a l'abast de cotxes, motos o autobusos, tot i que hi ha la previsió d'ampliar notablement els quilòmetres dedicats a carril bici. Aquestes xifres mostren el desequilibri existent i la prioritització dels cotxes en la mobilitat urbana.

La bicicleta constitueix una alternativa de transport eficient que contribueix a la mobilitat sostenible i del seu ús se'n deriven nombrosos beneficis socials. Prioritzar i promoure l'ús de la bicicleta implica necessàriament aplicar canvis en el disseny de la mobilitat en detriment dels vehicles privats. Malauradament, fins ara l'ús de les bicicletes a l'espai públic també ha comportat la pèrdua d'espais per als vianants, en lloc dels vehicles, cosa que ha generat (i genera) conflictes entre els usuaris de les bicicletes i els vianants.

Aquests conflictes quotidians derivats de l'ús de l'espai públic tenen origen en el fet que la bicicleta és el mitjà de transport que ha crescut més en els darrers anys sense un encaix clar a la ciutat. L'equilibri entre usuaris de les bicicletes i vianants és un dels reptes més evidents que afronten actualment les ciutats pel que fa a l'ús de l'espai públic. Per això, és cabdal intervenir per revertir aquesta situació, ja que aquest desequilibri pot acabar restant valor als beneficis socials de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport en l'imaginari social.

Les bicicletes, ja siguin les particulars, les dels sistemes de lloguer públic dels ajuntaments de Barcelona i Girona o les que es poden llogar en establiments, estan sotmeses com qualsevol altre vehicle a la normativa de trànsit, integrada bàsicament pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2

de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària; el Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació; el Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles, i les corresponents ordenances municipals. Per tant, per garantir una mobilitat sostenible i segura i un equilibri amb els altres usuaris de l'espai públic (especialment, vianants), les persones que utilitzen la bicicleta com a mitjà de transport han de ser coneixedores de la normativa vigent. En coherència amb això, les administracions competents han d'informar i fer difusió dels drets i les obligacions de les persones usuàries de les bicicletes i han de fer complir aquesta normativa.

La positiva proliferació de la bicicleta com a mitjà de transport ha posat de manifest que la convivència entre vianants i bicicletes per la vorera és, com a mínim, difícil o directament impossible. A la pràctica, el teòric equilibri entre vianants i bicicletes es trenca en perjudici dels vianants, tal com palesen nombroses situacions quotidianes. Per tant, la promoció de l'ús de la bicicleta ha de portar aparellada l'assignació d'un espai propi en la planificació de la ciutat, si cal amb la reducció dels espais destinats a la circulació i a l'estacionament dels cotxes. L'espai propi destinat a l'ús de les bicicletes en cap cas pot estar situat a les voreres, ja que és un espai que s'ha de prioritzar per a l'ús i el gaudi dels vianants. Els municipis han de prendre mesures per garantir la circulació de les bicicletes per vies segregades (carrils bicis) o per la calçada i destinar-los-hi un espai exclusiu perquè hi circulin. Com a derivada, aquesta racionalització de l'espai per a bicicletes i vianants ajudarà a disminuir la contaminació ambiental a les ciutats.

La bicicleta és un mitjà de transport que es veu molt condicionat per la climatologia i, sobretot, per les característiques del terreny on tenen lloc els desplaçaments. Com a mesura general, però també com a eina estratègica per fomentar aquest mitjà de transport més sostenible en ciutats amb més desnivells, també es considera

necessari que les administracions públiques apostin per les bicicletes elèctriques, tant fomentant-ne el lloguer públic com promocionant-ne l'adquisició pels ciutadans.

De tota manera, aquesta aposta clara per l'ús de les bicicletes ha d'anar acompanyada d'una sèrie de propostes per garantir la seguretat en aquest model de mobilitat urbana. D'una banda, els propietaris o usuaris de les bicicletes han de disposar d'una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers, com ho fan la resta de mitjans de transport; així, en cas d'accident, es podria aplicar un mecanisme per donar cobertura als danys causats. En aquesta direcció, es considera que l'Administració ha d'estudiar, promoure i facilitar que els propietaris o usuaris de la bicicleta puguin contractar a un preu assequible una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers.

D'altra banda, també s'haurien de potenciar els censos o registres de bicicletes amb el doble objectiu d'identificar el vehicle i d'evitar-ne el comerç il·legal i el robatori. A tall d'exemple, la iniciativa Biciregistro (www.biciregistro.es), posada en marxa per la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, amb la col·laboració de la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i nombrosos municipis, permet la triple finalitat d'identificar la bicicleta, minimitzar la probabilitat del robatori i recuperar-la, si és necessari.

Per tant, es considera necessari reformular el disseny de les ciutats per poder destinar un espai propi a la circulació de les bicicletes que en fomenti l'ús com a mitjà de transport coherent amb els models de mobilitat urbana més sostenibles, segurs i equitatius. Potenciar-ne l'ús ha de comportar dues mesures que es consideren necessàries per garantir també la seguretat de les persones i que, de fet, ja van associades als sistemes públics de lloguer de bicicletes: l'assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers i la identificació de la bicicleta.

5.3. ELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL I L'ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC

La innovació i la tecnologia actual fan que cada vegada proliferin més ginys (que s'anomenaran VMP, vehicles de mobilitat personal) per facilitar la mobilitat de les persones a les ciutats. Aquests nous vehicles, com no pot ser d'una altra manera, han de conviure amb els mitjans de transport tradicionals, per bé que la seva finalitat sovint està més relacionada amb l'oci, el lleure o el turisme.

Així, amb ciutats pensades i dissenyades per a una mobilitat urbana protagonitzada bàsicament pel cotxe, la irrupció dels VMP implica un reajustament dels paràmetres de convivència i d'ús de l'espai públic amb altres mitjans de transport. Actualment, aquesta convivència, tant dels mitjans més tradicionals com dels nous ginys (VMP), es fa majoritàriament a costa d'envair l'espai públic destinat als vianants. En aquest sentit, els patinets elèctrics d'autobalanceig (*segways*), patinets, escúters, monopatins i altres aparells de caràcter més lúdic no estan considerats actualment com a mitjans de transport i, per tant, no estan inclosos en la normativa de trànsit o en les ordenances municipals que regulen l'ús de les vies i altres espais públics. No obstant això, la realitat és que els VMP cada cop s'utilitzen més per a aquest ús de transport, ja sigui lligat a desplaçaments quotidians o per lleure o fer turisme.

La ràpida proliferació i la tendència creixent a les ciutats d'aquests nous mitjans de transport (VMP), conjuntament amb la feble situació legal pel que fa a la seva regulació, fa que es produeixin problemàtiques associades al seu ús. D'una banda, vianants i ciclistes veuen ocupat el seu espai per altres tipus de vehicles amb característiques molt diferents i, d'altra banda, es produeix una situació d'inseguretat i indefinició, ja que actualment hi ha un buit normatiu pel que fa a la regulació de les condicions de circulació que els hi són aplicables.

Per tant, és necessari afrontar els riscos i els perills associats a l'ús dels VMP i establir unes condicions de circulació. Les problemàtiques principals que s'associen als VMP són l'ocupació de l'espai públic (per l'estacionament d'aquests o en el desplaçament per les voreres) i l'ús turístic o de lleure dels VMP, que provoca un ús de l'espai públic d'intensitat elevada o indiscriminada als indrets més turístics de les ciutats (per exemple, a Ciutat Vella o al passeig Marítim, en el cas de Barcelona.) Aquestes situacions són viscudes de manera negativa tant per les persones residents a la ciutat com per les persones usuàries d'altres mitjans de transport.

Els propietaris o usuaris dels VMP han de disposar d'una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers, com ho fan la resta de mitjans de transport; així, en cas d'accident, es podria aplicar un mecanisme per donar cobertura als danys causats. En aquesta direcció, es considera que l'Administració ha d'estudiar, promoure i facilitar la possibilitat que els propietaris o usuaris de VMP contractin a un preu assequible una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers. D'altra banda, també s'haurien de potenciar els censos o registres de VMP amb el doble objectiu d'identificar el vehicle i d'evitar-ne el comerç il·legal i el robatori.

En conseqüència, cal que es reguli l'ús dels VMP a les ciutats, atès que envaeixen l'espai físic dels vianants i poden afectar la seva seguretat de manera similar a qualsevol altre vehicle. En aquest sentit, s'ha de valorar positivament que els municipis estiguin fent passos per regular-ne l'ús, alhora que cal recordar que l'actual indefinició normativa respecte a l'ús i als espais en què es poden utilitzar els VMP s'ha de resoldre a partir d'un principi bàsic: que les voreres són, essencialment, per als vianants, com ho són, i així ho indica el seu nom, les illes de vianants.

D'aquest apartat, se'n poden extreure les **recomanacions** següents:

Bicicletes

- Cal reivindicar la manca de contaminació acústica i ambiental com a prioritat de les ciutats a l'hora de decidir sobre el model de mobilitat. Amb aquesta voluntat, s'ha de potenciar el transport públic, l'ús de la bicicleta i el desplaçament a peu. Per tant, s'ha d'optar per una política de mobilitat que permeti reequilibrar la ciutat per fer-la més saludable, més sostenible i més segura.
- Prioritzar i promoure l'ús de la bicicleta implica necessàriament aplicar canvis en el disseny de la mobilitat. Els ajuntaments han de prendre mesures per garantir la circulació de les bicicletes per vies segregades (carrils bicis) o per la calçada i destinar-los-hi un espai exclusiu de circulació.
- L'Administració ha d'informar i fer difusió dels drets i les obligacions de les persones usuàries de les bicicletes recollits per la normativa i les ordenances de trànsit i circulació de vehicles.
- Els usuaris de la bicicleta han de contractar una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers en cas d'accident. L'Administració ha de facilitar que aquesta assegurança tingui un preu assequible per als usuaris de la bicicleta. L'Administració també ha de fomentar el registre de les bicicletes.

Vehicles de mobilitat personal (VMP)

- Els patinets elèctrics d'autobalanceig (*segways*), patinets, escúters, monopatins i ginys de caràcter més lúdic actualment no estan inclosos en la normativa i les ordenances de trànsit i circulació, ja que no estan considerats com a mitjans de transport. No obstant això, la realitat és que cada cop s'utilitzen més per a aquest fi.
- Cal que se'n reguli l'ús a les ciutats, atès que envaeixen l'espai físic dels vianants i poden afectar la seva seguretat de manera similar a qualsevol vehicle.
- L'actual indefinició normativa respecte a l'ús i als espais en què es poden utilitzar aquests tipus de vehicles alternatius s'ha de resoldre a partir d'un principi rector: les voreres són, essencialment, per als vianants, com ho són, i així ho indica el seu nom, les illes de vianants.
- Els usuaris dels VMP han de contractar una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers en cas d'accident. L'Administració ha de facilitar que aquesta assegurança tingui un preu assequible per als usuaris dels VMP. L'Administració també ha de fomentar el registre dels VMP.

6. DRET DE TOTES LES PERSONES A GAUDIR D'UN ESPAI PÚBLIC ACCESSIBLE I LLIURE D'OBSTACLES

L'espai públic és un bé d'interès general que pertany a tota la ciutadania, és el lloc comú on les persones poden desenvolupar el “dret a la ciutat”. Inicialment, el model urbanístic no va ser pensat per als vianants, sinó que va ser dissenyat en clau del trànsit rodat. El desenvolupament urbanístic posterior ha agreujat encara més aquesta situació i s'observa la tendència de dedicar l'espai públic a espais viaris o a àrees turístiques i d'oci. Tot això va en detriment del dret ciutadà del vianant d'utilitzar amb comoditat l'espai públic. Per tant, les limitacions que es facin sobre aquesta possibilitat d'ús públic han de respondre a raons objectives de necessitats concretes que no poden ser cobertes d'una altra manera.

S'entén per accessibilitat als espais públics i d'ús públic la condició que han de complir aquests entorns, i els elements de mobiliari urbà que els complementen, per ser utilitzables i practicables per totes les persones en condicions de seguretat i comoditat i de la manera més autònoma i natural possible i en condicions d'igualtat.

6.1. OCUPACIÓ DE LA VIA PÚBLICA

Totes les autoritzacions administratives d'ús privat de l'espai públic s'han d'harmonitzar amb el deure de l'Administració de garantir totes les condicions tècniques d'accessibilitat vigents a Catalunya des de l'any 1995. Les reserves de gual, les reserves de plaça d'aparcament individualitzada per a persones amb discapacitat o les llicències de terrassa consisteixen en autoritzacions administratives per fer un ús privat de l'espai públic.

L'Administració ha de vetllar perquè els itineraris de vianants als espais públics es mantinguin lliures d'obstacles i perquè aquests espais compleixin les condicions físiques que especifica el Codi d'accessibilitat de Catalunya. En aquesta línia:

- Ha de garantir que els comerços no fan servir els espais públics de les voreres/places davant dels seus negocis per exposar

els seus productes, cartells o altres tipus d'objectes que ocupen l'espai públic.

- Ha de garantir que els objectes privats que ocupen l'espai públic degudament autoritzats per l'Administració (com ara les mampares, les taules o les cadires de les terrasses, entre d'altres) es disposin a l'espai d'acord amb les característiques concretes autoritzades i, en tot cas, garantint els espais lliures d'obstacles que estableix la normativa tècnica d'accessibilitat per a tots els itineraris de vianants i altres espais públics, segons el cas.

- Bastides d'obra. Les mides tècniques de les bastides i dels itineraris de vianants, que s'han de garantir en tot cas (malgrat les bastides), estan regulades per la normativa d'accessibilitat.

6.2. ACCESSIBILITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

La normativa fins ara vigent (Llei 20/1991, de 25 de novembre), juntament amb la Convenció internacional de drets de les persones amb discapacitat, ratificada per Espanya, i la recentment aprovada Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat, reconeixen que l'accessibilitat és un dret de les persones i no pas un favor gracieble. També determinen que correspon a l'Administració implementar les estratègies i mecanismes per fer efectiu el dret de les persones amb discapacitat a gaudir, al màxim possible, de les mateixes condicions d'accessibilitat en els béns i serveis.

En l'àmbit de Catalunya, les normes tècniques d'accessibilitat estan regulades expressament en el Decret 135/1995, de 24 de març, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya. Malgrat el temps de vigència d'aquestes normes, i tot i que s'han produït avenços molt significatius en matèria d'accessibilitat, persisteixen mancances importants en aquest àmbit.

Correspon als municipis l'aplicació de la normativa d'accessibilitat i de supressió de barreres, en l'àmbit de les competències que hagin d'exercir, entre d'altres, l'aplicació de les normes d'accessibilitat i de supressió de barreres en l'urbanisme en exercici de l'ordenació, la gestió, l'execució i la disciplina urbanístiques, els parcs i els jardins.

Totes les actuacions realitzades en les quals s'observin accions o omissions que contravinguin les normes d'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques s'han de sancionar d'acord amb la normativa vigent.

Les administracions públiques que hagin d'atorgar llicències i autoritzacions de qualsevol tipus han d'exigir en els projectes d'obres les normes d'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques previstes en l'ordenament vigent.

Qualsevol tipus d'activitat o intervenció de les administracions públiques que pugui afectar l'accessibilitat o la supressió de barreres arquitectòniques s'ha de subjectar a l'ordenament vigent en aquesta matèria.

Totes les administracions públiques han d'establir un pla especial d'actuació per adaptar les vies públiques, els parcs i els altres espais públics a les normes d'accessibilitat, tal com preveu la normativa vigent.

El Síndic ha rebut queixes en les quals es planteja l'ocupació de la vorera per tarimes de terrasses, etc. En un cas concret, es va plantejar l'ocupació de la vorera per una tarima on hi havia col·locada la terrassa, la qual impedia el pas dels vianants, que havien de pujar un esglaó per continuar la seva marxa. Evidentment, impedia el pas de cotxets, cadires de rodes, etc. Davant del suggeriment del Síndic, l'Ajuntament va fer enretirar a l'activitat aquell tram de tarima que ocupava la via pública. En un altre supòsit similar, una estructura d'ampliació d'un restaurant envaïa la vorera i impedia el pas dels vianants, que havien de transitar per la calçada per poder continuar el seu camí. Finalment, l'estructura va ser desmuntada davant dels suggeriments formulats pel Síndic.

El Síndic també ha efectuat recomanacions i propostes per millorar la normativa en matèria d'accessibilitat amb l'objectiu que s'estableixin terminis legals per a l'adaptació dels establiments i els espais d'ús públic construïts abans de la normativa d'accessibilitat.

6.3. BARRERES ARQUITECTÒNIQUES I ALTRES OBSTACLES

La manca d'accessibilitat als espais públics (voreres, places, vies, parcs, etc.) constitueix un dels principals problemes a què s'enfronten diàriament les persones que circulen per la ciutat, i molt especialment les persones amb problemes de mobilitat reduïda.

Les mesures tècniques exigides per la normativa d'accessibilitat tenen per finalitat garantir que els espais públics i d'ús públic siguin utilitzables per les persones amb mobilitat reduïda (PMR) de la manera més autònoma possible i en condicions d'igualtat.

Cal identificar i eliminar obstacles i barreres arquitectòniques en els itineraris de vianants de les vies i espais públics, per garantir que s'adeqüen als requeriments tècnics establerts en la normativa d'accessibilitat.

Cal identificar i eliminar obstacles constituïts de mobiliari urbà (bancs, cadires, escultures, bústies, etc.) o elements d'urbanització dels espais públics (com ara pals d'electricitat, arbres, caixes elèctriques) que limitin els itineraris de vianants a les vies i altres espais públics, per garantir que tant els espais com el mobiliari s'adeqüen als requeriments tècnics establerts en la normativa d'accessibilitat.

Les barreres arquitectòniques limiten l'exercici dels drets de les ciutadans en general i de les PMR en particular. La demanda de fer accessibles els itineraris i altres espais públics és un dret dels ciutadans emparat per les obligacions que tenen els municipis i que es deriven de la normativa d'accessibilitat a la qual s'ha fet referència i de la normativa internacional sobre la matèria.

6.4. ALTRES FORMES D'OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

En la programació de proves esportives que es fan a la ciutat, a banda de garantir la seguretat de les persones i dels béns, s'haurien diversificar els espais on es

duen a terme perquè l'afectació que poden ocasionar quant a mobilitat no recaigui de manera reiterada en uns mateixos indrets.

Una altra forma d'ocupació de l'espai públic és la que es produeix en certes zones de la ciutat com a conseqüència de la pressió turística. És innegable que el volum de turistes que visiten la ciutat de Barcelona repercuteix en certa manera, directament o indirecta, en la qualitat de vida dels ciutadans i influeix en la convivència, ja sigui per problemes de

mobilitat, de sorolls o per la massificació dels espais.

Les administracions han de fer polítiques que permetin l'equilibri entre una activitat econòmica com és el turisme i la convivència pacífica amb els ciutadans, de manera que el turisme es torni a viure com un element positiu i se superi la percepció negativa que molts ciutadans en tenen actualment.

D'aquest apartat, se'n poden extreure les **recomanacions** següents:

Principi bàsic

- L'espai públic és un bé d'interès general que pertany a tota la ciutadania i les limitacions que es facin sobre aquesta possibilitat d'ús públic han de respondre a raons objectives de necessitats concretes que no poden ser cobertes d'una altra manera.
- Les barreres arquitectòniques limiten l'exercici dels drets de les ciutadans en general i de les PMR en particular. La demanda de fer accessibles els itineraris i altres espais públics és un dret dels ciutadans emparat per les obligacions que tenen els municipis i que es deriven de la normativa d'accessibilitat a la qual s'ha fet referència i de la normativa internacional sobre la matèria.

Accessibilitat

- La manca d'accessibilitat als espais públics (voreres, places, vies, parcs, etc.) constitueix un dels principals problemes a què s'enfronten diàriament les persones amb problemes de mobilitat reduïda.
- Cal identificar i eliminar obstacles constituïts de mobiliari urbà (bancs, cadires, escultures, bústies, etc.) o elements d'urbanització dels espais públics (com ara pals d'electricitat, arbres, caixes elèctriques) que limitin els itineraris de vianants a les vies i altres espais públics, per garantir que tant els espais com el mobiliari s'adeqüen als requeriments tècnics establerts en la normativa d'accessibilitat.
- Per tant, totes les administracions públiques han d'establir un pla especial d'actuació per adaptar les vies públiques, els parcs i els altres espais públics a les normes d'accessibilitat, tal com preveu la normativa vigent.

Turisme

- Les administracions han de fer polítiques que permetin l'equilibri entre una activitat econòmica com ara el turisme i la convivència pacífica amb els ciutadans, de manera que el turisme es torni a viure com un element positiu i se superi la percepció negativa que en tenen molts ciutadans actualment.

7. ALTRES USOS DE L'ESPAI PÚBLIC

Tal com s'ha assenyalat, és necessari recuperar el "dret a la ciutat", entès com el dret a disposar d'un espai públic on els diversos usos ciutadans hi tinguin cabuda de manera equilibrada i al dret del ciutadà a viure amb les mínimes molèsties possibles. La contaminació acústica produeix el deteriorament de la qualitat ambiental i té efectes perjudicials per a la salut de totes les persones que es veuen sotmeses a la incidència d'un nombre excessiu de decibels o a l'exposició repetida d'un mateix so.

Tot seguit s'analitzaran altres usos de l'espai públic susceptibles de produir-ne un deteriorament, ja sigui perquè col·lideixen amb el dret al descans o perquè limiten la lliure deambulació dels vianants a causa de l'ocupació de l'espai públic.

7.1. MOLÈSTIES DERIVADES DE L'ORGANITZACIÓ D'ACTES AMB MOTIU DE FESTES MAJORS O ACTIVITATS EXTRAORDINÀRIES

La utilització de la via pública amb motiu de festes majors és una pràctica habitual als municipis. Tal com exposa el Síndic en l'informe elaborat el 2016 sobre oci nocturn i convivència ciutadana, les denúncies que rep tenen a veure majoritàriament amb els concerts que es fan en horari nocturn, que en cas de la festa major finalitzen a altes hores de la matinada. No es pot ignorar que les administracions també protagonitzen queixes en aquest àmbit, ja que no són escasses les queixes per molèsties de sorolls ocasionades per festes, revetlles o concerts organitzats pels ajuntaments o en sales i equipaments municipals que no tenen les condicions d'aïllament adequades. En aquests casos, el Síndic recorda als ajuntaments que s'ha d'analitzar l'impacte acústic dels esdeveniments que es fan per garantir que els espectacles públics i les activitats recreatives que es duen a terme als equipaments públics no vulnerin els drets de les persones que hi viuen a prop.

Els concerts i les festes majors que tenen lloc a totes les poblacions causen molèsties

directes als veïns, tant pels sorolls de les activitats que es porten a terme com pel que suposa fer un ús intensiu de l'espai públic. S'ha de tenir en compte que en la configuració inicial de les festes majors, el lloc de residència i el lloc de treball era coincident per a les persones que hi participaven. Actualment aquest model residencial ha canviat i, per tant, les persones no gaudeixen de vacances en el període en què coincideix la festa major. Tot i així, tan legítim és voler gaudir de la festa major com voler descansar al domicili sense interferències. Per tant, s'han de poder fer concerts a l'aire lliure amb motiu de festes majors, sempre que no col·lideixin frontalment amb el dret al descans, i sempre que aquests concerts es portin a terme complint totes les condicions tècniques necessàries per garantir que no se superen els límits d'immissió que estableix la normativa. Algunes mesures que, tot i no solucionar el problema, poden ajudar a millorar la situació són: una reducció horària d'aquestes activitats en horari nocturn i una dispersió més gran dels escenaris on es porten a terme els concerts per evitar que sempre sigui la mateixa zona la que hagi de suportar la pressió acústica.

Un altre element objecte d'anàlisi són les activitats extraordinàries, que poden ser organitzades tant per ajuntaments com per entitats socials o culturals, i es poden fer tant a la via pública com en instal·lacions públiques o privades a l'aire lliure. Segons l'article 112 del Decret 112/2010, de 31 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament d'espectacles públics i activitats recreatives, aquestes es poden fer en espais oberts quan:

- a) Se celebrin amb motiu de festes o revetlles populars o de festivals o certàmens que comptin amb una àmplia participació de la població directament afectada.
- b) Se celebrin en dates o vigílies festives dins d'horaris en què el seu impacte sigui admissible per als usos socials majoritaris.
- c) Se celebrin en indrets situats a una distància necessària dels nuclis habitats, de manera que no causin molèsties perceptibles a la gent que hi viu. Aquesta

premissa, amb caràcter general, no es compleix, ja que les activitats extraordinàries solen tenir lloc al bell mig del nucli urbà i, malgrat que s'intentin allunyar una mica de les zones habitades, acaben repercutint igualment en els veïns més propers.

Sempre que es compleixin els requisits exigibles per la Llei 11/2009, de 6 de juliol, de regulació administrativa dels espectacles públics i les activitats recreatives, i del reglament que la desplega, es poden autoritzar un màxim de dotze espectacles públics o d'activitats recreatives extraordinàries l'any, que és el que està estipulat en l'annex I, apartat V, del Reglament d'espectacles públics i activitats recreatives. Ara bé, la realitat demostra que aquesta xifra se supera amb escreix en molts municipis, com és el cas de la ciutat de Barcelona, on es fan més de dotze espectacles extraordinaris durant l'any.

En definitiva, les activitats extraordinàries s'haurien de limitar al nombre màxim de dotze que estableix la normativa, i si en segons quins municipis es veu insuficient la xifra permesa, cal proposar una modificació normativa que permeti augmentar el nombre d'activitats extraordinàries durant un any.

La interpretació d'aquest límit numèric no és clara i, de fet, ha anat canviant en el decurs dels anys. En tot cas, qualsevol interpretació d'aquesta limitació numèrica hauria de respectar el que disposa l'apartat 3r de l'annex A del Decret 176/2009, en què es determina quan es pot considerar que es respecten els objectius de qualitat acústica establerts en aquest annex per a cada un dels índexs d'immissió de soroll en el període d'un any:

- a) la mitjana anual no supera els valors fixats en aquest annex.
- b) el 97% de tots els valors diaris no supera en 3 dB(A) els valors fixats en aquest annex.

Per aquest motiu, el Síndic considera que el nombre màxim de dotze espectacles o activitats recreatives de caràcter extraordinari l'any, en cas que tinguin afectació acústica, s'han de computar de manera individual (per espectacle o activitat recreativa de caràcter extraordinari autoritzat) en una

determinada zona, amb l'objectiu de no sotmetre uns mateixos veïns més de dotze vegades l'any a unes immissions acústiques per sobre dels límits permesos.

En aquest sentit, cal assenyalar que els objectius de qualitat acústica es valoren de manera diària, per la qual cosa és indiferent si és una activitat individual amb afectació acústica o si és un conjunt d'activitats que es poden englobar sota un nom genèric.

A més, el Síndic considera que caldria desenvolupar una llei de protecció i de promoció de la convivència cívica com a eina per fixar uns criteris generals de comportament i com a mecanisme de control d'una bona convivència.

7.2. MÚSICS AL CARRER

Un altre fenomen propi de les ciutats és la presència de músics al carrer, que es concentren majoritàriament al centre. Amb l'objectiu de descongestionar el centre de les ciutats, s'està ultimant un pla regulador de les activitats artístiques als carrers de Barcelona, que preveu que les actuacions musicals d'artistes de carrer s'estenguin més enllà del centre de la ciutat.

El Síndic alerta que aquesta nova regulació no pot anar en detriment del dret al descans dels veïns i que s'ha de tenir present en tot moment el respecte del dret del ciutadà a viure a les ciutats amb el mínim de molèsties possibles. Les conseqüències que pot tenir aquest fenomen són múltiples. D'una banda, pot comportar molèsties si es desenvolupa l'activitat per sobre dels volums permesos, si es fa fora dels horaris previstos o per la repetició constant del mateix repertori. D'altra banda, la presència dels músics, que sovint comparteixen espais amb terrasses o vetlladors, pot contribuir a la massificació de l'espai públic i restar lloc als vianants que hi deambulen.

Així doncs, s'ha de trobar un equilibri per poder fer compatible ambdues activitats, tenint en compte que a l'hora de fer la ponderació de drets ha de prevaler, en primer lloc, la qualitat de l'espai públic com a medi acústicament no contaminat i el dret al descans dels veïns i, en segon lloc, el

desenvolupament de l'activitat econòmica i artística.

Per tant, les administracions han de vetllar perquè la policia local dugui a terme una actuació decidida davant les queixes veïnals que exposen situacions de molèsties per sorolls quan aquestes activitats es facin fora de l'horari previst i en zones no autoritzades. Les administracions han d'exercir de garants del dret al descans i garantir que les normatives es compleixin

7.3. COMERÇ IRREGULAR A LA VIA PÚBLICA

Des del punt de vista de l'espai públic, el comerç irregular a la via pública comporta una ocupació irregular, ja que no es disposa de la llicència municipal necessària per a l'ocupació temporal de la via pública. Això, en alguns casos, pot dificultar la lliure deambulació de les persones per les voreres i pot comportar un ús incívic de la via pública i afavorir la degradació de l'espai públic.

El fenomen de la venda ambulante irregular ("top manta") es remunta a finals de la dècada dels 1980, com una activitat incipient que se centra en els mesos de juliol i agost, principalment. Tanmateix, aquesta activitat ha anat creixent en volum amb el pas dels anys i de la mà del desenvolupament urbanístic i turístic d'aquests municipis, fins al punt que ja fa

uns quants anys que els mitjans de comunicació es fan ressò de problemes comercials, d'ocupació de la via pública o d'incivisme. La presència de venedors de "top manta" al municipi de Barcelona també s'ha fet evident en els darrers anys a les àrees de més afluència turística de la ciutat, en aquest cas, de manera pràcticament permanent durant tot l'any, a diferència del que succeeix als municipis turístics de la costa catalana

Quant a aquesta problemàtica, el Síndic es remet a les recomanacions següents, exposades en l'informe elaborat el 2016 sobre el comerç irregular a la via pública:

- Les administracions públiques no han de permetre el "top manta", ja que es tracta d'una activitat il·legal, més propera als entramats mafiosos que a la pobresa dels més vulnerables.
- Cal una actuació acurada i decidida per part de les administracions públiques contra les organitzacions que importen i controlen les logístiques de distribució de productes falsificats.
- Cal que les administracions públiques trobin, conjuntament amb els agents socials, les sortides laborals o, si escau, els recursos i les prestacions socials per als venedors del "top manta" que ho necessitin.

D'aquest apartat, se'n poden extreure les **recomanacions** següents:

Espectacles públics

- Per garantir que els espectacles públics i les activitats recreatives (festivals de música o concerts de festa major, per exemple) no vulneren els drets de les persones que hi viuen a prop, el Síndic recorda l'obligació d'analitzar-ne acuradament l'impacte acústic perquè, si escau, es prenguin les mesures correctores més adequades per reduir els nivells d'immissió sonora i ajustar-los al que estableix la normativa.
- Les activitats extraordinàries s'han de limitar al nombre màxim de dotze que estableix la normativa, amb independència de qui les organitzi (el mateix ajuntament o entitats privades), i si en segons quins municipis es veu insuficient la xifra permesa, s'hauria de proposar una modificació legislativa que permetés augmentar el nombre d'activitats extraordinàries que es poguessin dur a terme durant un any.

- El Síndic alerta que el nou pla regulador de les activitats artístiques als carrers de Barcelona pot anar en detriment del dret al descans dels veïns i que s'ha de tenir present en tot moment el respecte del dret del ciutadà a viure a les ciutats amb el mínim de molèsties possibles.

Les administracions públiques

- Caldria desenvolupar una llei de protecció i de promoció de la convivència cívica com a eina per fixar uns criteris generals de comportament i com a mecanisme de control d'una bona convivència.
- Les administracions han de vetllar perquè la policia local dugui a terme una actuació decidida davant les queixes veïnals que exposen situacions de molèsties per sorolls quan aquestes activitats es fan fora de l'horari previst i en zones vetades.
- Les administracions han d'exercir de garants del dret al descans i garantir que les normatives es compleixin. És necessària la dotació d'un marc normatiu que garanteixi el dret al descans, però si no hi ha una clara voluntat de fer-lo complir, aquesta protecció no serà possible.

“Top manta”. Comerç il·legal al carrer

- Les administracions públiques no han de permetre el “top manta”, ja que es tracta d'una activitat il·legal, més propera als entramats mafiosos que a la pobresa dels més vulnerables.
- Cal una actuació acurada i decidida per part de les administracions públiques contra les organitzacions que importen i controlen les logístiques de distribució de productes falsificats.
- Cal que les administracions públiques trobin, conjuntament amb els agents socials, les sortides laborals o, si escau, els recursos i les prestacions socials per als venedors del “top manta” que ho necessitin.

8. CONCLUSIONS

És necessari recuperar “el dret a la ciutat”, entès com el dret a disposar d'un espai públic on els diversos usos ciutadans hi tinguin cabuda de manera equilibrada i al dret del ciutadà a viure amb les mínimes molèsties possibles, a gaudir del seu domicili i, en definitiva, el dret al descans; drets que han de prevaler en les polítiques públiques.

El soroll és un agent contaminant amb efectes perjudicials múltiples per a la salut de les persones i per al medi ambient. La contaminació acústica no solament impedeix el descans als que habiten als habitatges propers als focus productors de sorolls, sinó que perjudica la salut de tots els que es veuen sotmesos a la incidència d'un nombre excessiu de decibels. L'OMS estableix el nivell màxim recomanat en 65 decibels (dB).

D'altra banda, caldria fer una reflexió sobre els conceptes vorera-calçada associats als usos que es fan en els dos espais. D'acord amb la normativa de trànsit la vorera, és la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al trànsit de vianants, mentre que la calçada és la part dedicada a la circulació de vehicles, amb un cert nombre de carrils. D'entrada, és obvi que la vorera és la que pateix un ús més extensiu amb la ubicació de terrasses, parades d'autobús, quioscos, elements de mobiliari urbà, els quals resten espai al vianant. L'espai públic de les ciutats s'ha anat configurant al voltant de l'ús preferencial de l'automòbil, en detriment d'altres modalitats de transport i dels vianants.

Tot seguit es presenten les conclusions i recomanacions del Síndic al voltant dels diversos usos de l'espai públic susceptibles de produir-ne un deteriorament, ja sigui perquè col·lideixen amb el dret al descans o perquè limiten la lliure deambulació dels vianants a causa de l'ocupació de l'espai públic.

a) Terrasses

Les terrasses causen problemes de sorolls i també d'ocupació de l'espai públic. Les administracions han de ser conscients dels metres de terrassa que autoritzen i els espais

que s'ocupen respecte de la vorera. Sovint, la terrassa acapara la gairebé de tota la vorera i els vianants veuen limitat el seu espai. Per aquest motiu, les ordenances municipals han de ser clares i taxatives respecte dels metres que es poden ocupar en funció de l'amplada de la vorera. I, a més, l'Administració ha de vetllar perquè aquestes ordenances es compleixin.

Cal que els municipis disposin d'una ordenança de terrasses o bé que incorporin les previsions dels horaris d'obertura i de tancament de les terrasses en les ordenances de convivència i civisme o de regulació dels establiments públics, horaris que, en cap cas, es poden equiparar als horaris de l'establiment principal del qual depenen i que s'han de fer complir (Informe d'oci i convivència, Síndic de Greuges, 2016).

El titular de l'establiment ha d'adoptar mesures per reduir els sorolls de les terrasses, com ara la col·locació de tacs de goma a les taules i cadires, per evitar soroll en cas de moviment, i la substitució de les cadenes de ferro per cadenes que estiguin folrades de plàstic (Informe d'oci i convivència, Síndic de Greuges, 2016).

Les ordenances de terrasses han de preveure els horaris habituals-ordinaris dels ciutadans per garantir el descans dels veïns (estudi, feina, escola). Amb relació al descans dels veïns, les administracions no poden donar com a resposta, tal com ho fan al Síndic, que les activitats tanquen a les 2 o a les 3 del matí, ja que suposa no tenir en compte la realitat. Si es pot considerar que les jornades habitualment s'inicien a les 8 hores, comportaria despertar-se aproximadament a les 7 hores. Per això, es considera recomanable garantir el dret al descans d'una manera clara i taxativa a partir de les 23 hores.

b) Altres sorolls

Compliment i vigilància

L'Administració ha de fer campanyes divulgatives perquè la ciutadania prengui consciència de l'afectació directa que provoca el soroll en la salut de les persones i en la convivència ciutadana, però també cal que els ciutadans facin un canvi d'hàbits per aconseguir que els sorolls es

mantinguin dins dels límits establerts i facin possible una convivència pacífica. L'educació ambiental a les escoles i a casa és necessària i pot contribuir a una millora d'aquesta situació. A banda d'aquestes campanyes divulgatives i de l'educació escolar, l'Administració ha de fer complir les ordenances de les quals s'ha dotat. En la planificació dels torns de vigilància dels cossos de seguretat s'ha de preveure l'actuació en els llocs i els horaris conflictius.

Obres i serveis

En el cas d'obres públiques, cal una acció proactiva i clara de les administracions, i cal que els ciutadans estiguin informats de la durada dels horaris, de les possibles incidències que poden afectar aquella obra, i també del fet que de manera puntual s'hagin de fer en horari nocturn. En la planificació de l'obra l'horari nocturn s'ha de preveure com d'extrema necessitat i ha de ser excepcional.

Pel que fa a les obres privades, l'Administració ha de garantir als particulars que aquests tipus d'obres s'executen dins dels horaris que estableixen les ordenances municipals, les quals, ja sigui en les ordenances de protecció contra la contaminació acústica o en les ordenances de convivència ciutadana, han de garantir el descans dels veïns. I, encara que siguin obres privades, han de tenir present l'horari laboral.

També s'haurien de racionalitzar els horaris de la recollida d'escombraries, com a font de soroll, i el servei de recollida de trastos vells cal que es faci sense perjudicar el descans dels ciutadans. Cal que els treballadors estiguin sensibilitzats, i que els camions i la maquinària que s'utilitza per portar a terme aquestes activitats compleixin la normativa.

La demanda turística ha causat un augment de densitat en el trànsit, sobretot per la presència d'autocars i autobusos turístics a les ciutats, especialment a Barcelona i municipis costaners. Per aquest motiu, a banda de regular aquest tipus de sector mitjançant ordenança, caldria reservar zones d'aparcament

específic a la ciutat per als autocars, per alleugerir el volum i la densitat de trànsit al centre de la ciutat.

També cal tenir present les molèsties que poden produir les parades d'autobusos quan no s'apaguen els motors, en concret, a les parades que són inici/final de línia.

Les zones de càrrega i descàrrega també són font de conflicte, en especial quan no s'efectua l'activitat dins dels horaris establerts. Molt sovint, alguns supermercats fan aquestes activitats en horari nocturn, amb la consegüent interferència en el descans dels veïns.

Controls

En el cas de botigues amb ambientació musical, cal una actuació per part de l'Administració que controli que aquests establiments no superin els nivells d'immissió que marca la normativa, de manera que es respectin els màxims de soroll recomanats per l'OMS, tant pel que fa als veïns com als consumidors d'aquests establiments. En qualsevol cas, si un establiment comercial o de restauració vol tenir música ha de complir les condicions de seguretat i d'insonorització. La insonorització no està condicionada pel tipus d'activitat, sinó per l'ús que fa de la música. A més, els establiments comercials que vulguin disposar de música ambiental han de requerir una llicència prèvia.

Calen més controls de trànsit de les policies locals, tant de les motocicletes com dels vehicles, per la contaminació acústica i atmosfèrica que poden causar.

c) Habitatges d'ús turístic

L'Administració ha de fer polítiques públiques que apostin clarament per evitar que l'activitat d'allotjament turístic substitueixi l'ús d'habitatges per a la població resident, i perquè es garanteixin els drets i la qualitat de vida de les persones, entre els quals hi ha el dret al descans i a la intimitat personal i familiar i el dret a la inviolabilitat del domicili. La convivència de pisos d'ús turístic amb pisos d'habitatges habituals és difícil o

directament incompatible. Les necessitats habituals del resident són diferents de les del turista.

Cal una modificació de l'actual legislació en matèria d'habitatges d'ús turístic, de manera que quan comparteixin activitat amb habitatges habituals es considerin una activitat amb incidència ambiental, i com a tals hagin de requerir llicència prèvia per funcionar i la unanimitat de la comunitat de propietaris.

Els ajuntaments no poden deixar d'exercir les seves competències, ja que la llei els encarrega la doble tasca de vetllar pel dret dels particulars a exercir una determinada activitat econòmica i pel dret dels veïns a viure sense que aquesta activitat els comporti molèsties intolerables.

Les administracions han de vetllar perquè la policia local dugui a terme una actuació decidida davant les queixes veïnals que exposen situacions de molèsties per sorolls o incivisme.

Les administracions haurien de valorar que la normativa estableixi l'obligatorietat que els habitatges d'ús turístic s'agrupin en blocs d'edificis dedicats únicament a aquest tipus d'activitat perquè no interfereixin en la vida dels veïns residents.

És necessari que l'Administració turística de la Generalitat cooperi i col·labori plenament amb les administracions locals, en especial pel que fa a la inspecció i el control dels habitatges d'ús turístic, tal com determina l'article 11 del Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments d'allotjament turístic i d'habitatges d'ús turístic.

d) Ús de l'espai públic per bicicletes i vehicles de mobilitat personal

Bicicletes

El repartiment de l'espai públic i el disseny urbanístic de les ciutats estan pensats en clau de cotxe i no de mobilitat a peu o en transport públic. Les ciutats dediquen més de la meitat del seu espai públic

(directament o indirectament) a l'automòbil i l'ús de l'espai ocupat pel cotxe és poc compatible amb altres usos.

Cal reivindicar un espai públic repartit segons una jerarquia de prioritats que posi per davant la no-contaminació acústica i ambiental. Amb aquesta voluntat s'ha de potenciar el transport públic, l'ús de la bicicleta i el desplaçament a peu. Per tant, s'ha d'optar per una política de mobilitat que permeti reequilibrar la ciutat per fer-la més saludable. No és equitatiu que els residents de la ciutat hagin de suportar la contaminació de l'aire dels 500.000 cotxes que hi entren i en surten cada dia. Això ha de tenir un valor des del punt de vista de qualitat de vida, sense que el conjunt d'interessos privats, per molt lícits que siguin, puguin prevaler per sobre de la salut pública de la població d'una ciutat.

L'ús de les bicicletes, ja sigui les particulars, les que ofereixen els ajuntaments de Barcelona i Girona o les que es poden llogar en establiments, estan sotmeses, com qualsevol altre vehicle a la Llei de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, al Reglament general de circulació, al Reglament general de vehicles i a les ordenances municipals corresponents. Els usuaris han de ser-ne coneixedors i l'Administració ha de fer complir la normativa. L'Administració ha d'informar i fer difusió dels drets i les obligacions de les persones usuàries de les bicicletes, que és el compliment, com qualsevol altre vehicle, del Codi de circulació.

L'equilibri entre usuaris de les bicicletes i vianants és una de les problemàtiques més evidents que actualment pateixen les ciutats pel que fa a l'ús de l'espai públic. La positiva proliferació de la bicicleta com a mitjà de transport ha posat de manifest que la convivència entre vianants i bicicleta per la vorera és, com a mínim, difícil o directament impossible. A la pràctica, el teòric equilibri entre vianants i bicicletes es trenca en perjudici dels vianants.

Les bicicletes com a vehicles de transport han de circular pels espais autoritzats i no per les voreres. Els ajuntaments han de

prendre mesures per garantir la circulació de les bicicletes per vies segregades (carrils bicis) o per la calçada i destinar-los-hi un espai exclusiu de circulació. Com a derivada, aquest ordenament pot ajudar a disminuir la contaminació a les ciutats i a racionalitzar l'espai per a bicicletes i vianants.

Els usuaris de la bicicleta han de contractar una assegurança de responsabilitat per danys materials i corporals a tercers en cas d'accident. L'Administració ha de facilitar que aquesta assegurança tingui un preu assequible per als usuaris de la bicicleta. L'Administració també ha de fomentar el registre de les bicicletes.

Altres mitjans de mobilitat

Els patinets elèctrics d'autobalanceig (*segways*), patinets, escúters, monopatins i altres aparells i ginys de caràcter més lúdic actualment no estan inclosos en la normativa i les ordenances de trànsit i circulació, ja que no estan considerats com a mitjans de transport. No obstant això, la realitat és que cada cop s'utilitzen més per a aquest ús.

Cal que se'n reguli l'ús a les ciutats, atès que envaeixen l'espai físic dels vianants i poden afectar la seva seguretat de manera similar a qualsevol vehicle.

L'actual indefinició normativa respecte a l'ús i els espais en què es poden utilitzar aquests tipus de vehicles alternatius s'ha de resoldre a partir d'un principi rector: les voreres són, essencialment, per als vianants, com ho són, i així ho indica el seu nom, les illes de vianants.

e) Dret de totes les persones a gaudir d'un espai públic accessible i lliure d'obstacles

L'espai públic és un bé d'interès general que pertany a tota la ciutadania i les limitacions que es facin sobre aquesta possibilitat d'ús públic han de respondre a raons objectives de necessitats concretes que no poden ser cobertes d'una altra manera.

Les barreres arquitectòniques limiten l'exercici dels drets de les persones en

general i de les persones de mobilitat reduïda en particular. La demanda de fer accessibles els itineraris i altres espais públics és un dret dels ciutadans emparat per les obligacions que tenen els municipis i que es deriven de la normativa d'accessibilitat a la qual s'ha fet referència i de la normativa internacional sobre la matèria.

Accessibilitat

La manca d'accessibilitat als espais públics (voreres, places, vies, parcs, etc.) constitueix un dels principals problemes a què s'enfronten diàriament les persones amb problemes de mobilitat reduïda.

Cal identificar i eliminar obstacles constituïts de mobiliari urbà (bancs, cadires, escultures, bústies, etc.) o elements d'urbanització dels espais públics (com ara pals d'electricitat, arbres, caixes elèctriques) que limitin els itineraris de vianants a les vies i altres espais públics, per garantir que tant els espais com el mobiliari s'adeqüen als requeriments tècnics establerts en la normativa d'accessibilitat.

Per tant, totes les administracions públiques han d'establir un pla especial d'actuació per adaptar les vies públiques, els parcs i els altres espais públics a les normes d'accessibilitat, tal com preveu la normativa vigent.

Turisme

Les administracions han de fer polítiques que permetin l'equilibri entre una activitat econòmica com ara el turisme i la convivència pacífica amb els ciutadans, de manera que el turisme es torni a viure com un element positiu i se superi la percepció negativa que en tenen actualment molts ciutadans.

f) Altres usos de l'espai públic

Espectacles públics

Per garantir que els espectacles públics i les activitats recreatives (festivals de música o concerts de festa major, per

exemple) no vulneren els drets de les persones que hi viuen a prop, el Síndic recorda l'obligació d'analitzar-ne acuradament l'impacte acústic perquè, si escau, es prenguin les mesures correctores més adequades per reduir els nivells d'immissió sonora i ajustar-los al que estableix la normativa.

Les activitats extraordinàries s'han de limitar al nombre màxim de dotze que estableix la normativa, amb independència de qui les organitzi (el mateix ajuntament o entitats privades), i si en segons quins municipis es veu insuficient la xifra permesa, s'hauria de proposar una modificació legislativa que permetés augmentar el nombre d'activitats extraordinàries que es poguessin dur a terme durant un any.

El Síndic alerta que el nou pla regulador de les activitats artístiques als carrers de Barcelona pot anar en detriment del dret al descans dels veïns i que s'ha de tenir present en tot moment el respecte del dret de les persones a viure a les ciutats amb el mínim de molèsties possibles.

Les administracions públiques

Tal com proposa la Federació de Municipis de Catalunya, caldria desenvolupar una llei de protecció i de promoció de la convivència cívica com a eina per fixar uns criteris generals de comportament i com a mecanisme de control d'una bona convivència.

Les administracions han de vetllar perquè la policia local dugui a terme una actuació decidida davant les queixes veïnals que exposen situacions de molèsties per sorolls quan aquestes activitats es fan fora de l'horari previst i en zones vetades.

Les administracions han d'exercir de garants del dret al descans i garantir que les normatives es compleixin. És necessària la dotació d'un marc normatiu que garanteixi el dret al descans, però si no hi ha una clara voluntat de fer-lo complir, aquesta protecció no serà possible.

“Top manta”. Comerç il·legal al carrer

Les administracions públiques no han de permetre el “top manta”, ja que es tracta d'una activitat il·legal, més propera als entramats mafiosos que a la pobresa dels més vulnerables.

Cal una actuació acurada i decidida per part de les administracions públiques contra les organitzacions que importen i controlen les logístiques de distribució de productes falsificats.

Cal que les administracions públiques trobin, conjuntament amb els agents socials, les sortides laborals o, si escau, els recursos i les prestacions socials per als venedors del “top manta” que ho necessitin.

SÍNDIC

EL DEFENSOR
DE LES
PERSONES

Síndic de Greuges de Catalunya
Passeig Lluís Companys, 7
08003 Barcelona
Tel 933 018 075 Fax 933 013 187
sindic@sindic.cat
www.sindic.cat

