



RESOLUCIÓ

Circulació i estacionament



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Objecte de la queixa

En data 24 de febrer de 2026 la ciutadana va presentar una queixa davant aquesta Sindicatura en què exposava la seva disconformitat amb les restriccions al trànsit derivades del programa “Obrim carrers” de Gràcia, que van impedir a una familiar d’edat avançada i amb mobilitat reduïda accedir amb taxi fins a la porta de casa.

En concret, exposava el següent:

- És veïna de Gràcia, en concret del carrer del Cigne. Aquesta zona va ser incorporada fa uns anys al projecte “Obrim carrers”, que comporta la prohibició de la circulació de vehicles motoritzats durant els caps de setmana.
- Quan el dispositiu està operatiu, l’Ajuntament hi col·loca tanques i hi ha personal encarregat de controlar els accessos als carrers amb trànsit restringit, però la informació facilitada no és homogènia, ja que de vegades es permet el pas de vehicles i d’altres, no.
- El fet que considera més greu va tenir lloc el 22 de febrer de 2026, cap a les 13.50 hores, quan el personal que controlava l’accés, situat al carrer de Ros de Olano, va impedir el pas d’un taxi que transportava la seva tieta, una persona gran de 88 anys, amb mobilitat reduïda i que es desplaça amb bastó.
- Segons relata, el personal de control va exigir que acredités documentalment la situació de mobilitat reduïda, però l’afectada no disposava de cap document acreditatiu. Aquest personal es va mostrar autoritari i desagradable, la van obligar a baixar del taxi i a continuar a peu, malgrat la seva edat, les dificultats per caminar amb bastó i el fet que el carrer presentava un pendent fort.



- La ciutadana també assenyalava que és notori que el personal obre les tanques i facilita l'accés a taxis que es dirigeixen a un conegut restaurant de la zona, i el dia dels fets ho va poder presenciar una vegada més.
- La ciutadana també es queixa del fet que l'Ajuntament mai no ha informat el veïnat sobre els criteris de les restriccions, així com de les possibles excepcions, una circumstància que afegeix més sensació d'opacitat i d'arbitrarietat en l'actuació del personal de control i vigilància dels accessos.
- Ha presentat diverses queixes a l'Ajuntament, però no li han donat cap solució efectiva i s'han limitat a recomanar-li que truqui al telèfon d'emergències 112.

Actuacions fetes

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

El dia 11 de març de 2026 la Sindicatura es va adreçar a la Regidoria del Districte de Gràcia per tal de conèixer les intervencions fetes en relació amb la queixa presentada.

Resposta dels òrgans afectats

El dia 22 d'abril de 2026 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. L'escrit inclou un informe tècnic de la Guàrdia Urbana.

CONSIDERACIONS

1. El programa municipal "Obrim carrers" i les excepcions a la restricció de circulació

El programa "Obrim carrers" és una iniciativa municipal que té per objectiu afavorir l'ús ciutadà de l'espai públic, reduir el trànsit motoritzat i millorar la qualitat ambiental i la convivència veïnal. En determinats carrers i franges horàries es prohibeix la circulació de vehicles motoritzats.

Aquest programa està operatiu els dissabtes i diumenges, de 9.00 a 20.00 h, i s'ha implementat en dos emplaçaments:

- Eix Creu Coberta - carrer de Sants, entre pl. Espanya i c. Munné
- Gran de Gràcia, entre c. Nil Fabra i pla de Nicolás Salmerón (jardinets de Gràcia)



D'acord amb la informació municipal disponible, aquestes restriccions no tenen caràcter absolut, ja que es preveuen excepcions per garantir necessitats bàsiques i drets fonamentals, entre els quals s'inclou la circulació de vehicles que transportin persones amb mobilitat reduïda, així com altres serveis essencials.

Les **excepcions per poder circular** per les zones restringides estan previstes al web municipal¹ en els termes següents:

- vehicles de serveis municipals i d'emergència
- vehicles de càrrega i descàrrega
- vehicles del veïnat de la zona que surtin o es dirigeixin als seus aparcaments privats
- persones usuàries dels aparcaments de rotació
- taxis en cas d'emergència
- vehicles de persones amb mobilitat reduïda

Cal destacar que **aquest redactat no està inclòs en cap normativa**, sinó que és una descripció operativa del funcionament del programa "Obrim carrers". L'informe municipal especifica que estan recollides en un protocol anomenat "Dispositiu de servei de la unitat de planificació de dispositius" (UPD).

Segons l'informe de la Guàrdia Urbana, els criteris van ser comunicats a diversos operadors afectats per les restriccions en el moment d'implantar el dispositiu, com ara el servei d'emergències mèdiques, els serveis de protecció civil i seguretat, els operadors de la xarxa de bus i el servei de taxis. Pel que fa al veïnat, l'informe no aporta cap detall de com es van comunicar aquestes restriccions, més enllà d'una referència genèrica que indica que va ser "l'entitat organitzadora" l'encarregada de fer-ho.

2. El principi de proporcionalitat i la condició de mobilitat reduïda

El motiu principal de queixa és la denegació d'accés en taxi a la zona restringida a una persona gran amb mobilitat reduïda perquè no va acreditar documentalment la condició de "mobilitat reduïda".

D'acord amb el relat de la promotora de la queixa, la persona de vigilància va exigir un document acreditatiu, a més de tenir una actitud poc empàtica i desagradable que no va tenir en compte les circumstàncies de l'afectada.

¹ <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/obrim-carrers>



Efectivament, el **barem de mobilitat reduïda** és una condició fixada per la normativa i que pot ser reconeguda pels serveis socials de la Generalitat de Catalunya quan fan la valoració de grau de discapacitat, d'acord amb el Reial decret 888/2022, de 18 d'octubre, pel qual s'estableix el procediment per al reconeixement, la declaració i la qualificació del grau de discapacitat.

Aquesta Sindicatura rep regularment queixes sobre diversos serveis de mobilitat adreçats a persones amb discapacitat, per als quals s'exigeix acreditar que la persona superi el barem de mobilitat. A títol il·lustratiu, aquest és un requisit essencial que s'exigeix en els procediments de concessió de la targeta d'estacionament individual i del servei de transport especial. En aquests casos, no hi ha dubte que l'exigència d'aportar aquest document és necessària i està clarament justificada per garantir que únicament accedeixen al servei les persones que compleixin els requisits legals.

Ara bé, en el cas analitzat, **exigir una acreditació documental de mobilitat reduïda** com a requisit indispensable per permetre l'accés d'un taxi resulta **desproporcionat quan la condició de la mobilitat reduïda és objectivament apreciable** en el cas d'una persona de 88 anys que camina amb bastó i, a més a més, quan la seva destinació està en un carrer que fa pendent. Aquesta exigència rígida buida de contingut l'excepció prevista i pot comportar situacions de tracte inadequat com el que ens ocupa.

El **principi de proporcionalitat** constitueix un dels pilars de l'actuació administrativa. Aquest principi exigeix que les mesures adoptades per l'Administració siguin adequades, necessàries i proporcionades en relació amb la finalitat perseguida.

L'article 4.1 de la Llei 40/2015 de règim jurídic del sector públic estableix que les administracions públiques "han d'aplicar el principi de proporcionalitat i elegir la mesura menys restrictiva, motivar la seva necessitat per a la protecció de l'interès públic, així com justificar la seva adequació per aconseguir les finalitats que es persegueixen, sense que en cap cas es produeixin diferències de tracte discriminatòries" i afegeix que "així mateix, han d'avaluar periòdicament els efectes i resultats obtinguts".

En el mateix sentit, l'article 31 de la Llei 26/2010 de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya disposa que l'actuació administrativa ha de respectar els principis de racionalitat i proporcionalitat.

A més, l'article 5.3 de la Carta de drets i deures de Barcelona reconeix el dret de la ciutadania a ser tractada amb respecte i deferència per les autoritats i el personal municipal, especialment envers les persones grans i les persones amb necessitats especials.



Vist això anterior, aquesta Sindicatura considera que, en la situació descrita, [l'actuació municipal no va respectar el principi de proporcionalitat ni el dret a una bona administració](#), atès que l'exigència d'una acreditació documental de la mobilitat reduïda no era raonable ni necessària davant d'una situació tan evident.

3. Arbitrarietat en l'aplicació del protocol UPD

També és motiu de queixa l'arbitrarietat en l'aplicació dels criteris per deixar passar o no els taxis a la zona restringida, ja que la promotora de la queixa exposa que ha presenciats diverses vegades que es deixa passar vehicles que es dirigeixen a un conegut restaurant.

Com ja s'ha mencionat, la circulació de taxis només estaria permesa en casos d'emergència o quan transportin persones amb mobilitat reduïda.

Segons l'informe municipal, el personal de control i vigilància està coordinat per una persona responsable que, al seu torn, està en contacte amb la Guàrdia Urbana per tal d'aplicar els criteris i excepcions del dispositiu "Obrim carrers".

Aquesta Sindicatura no té capacitat ni elements per contrastar la veracitat de si es facilita o no l'accés als taxis que transporten clientela al restaurant mencionat, però és evident que aquesta conducta no seria correcta, ja que [la circulació de taxis per anar a un restaurant no és un cas dels previstos com a excepcions per poder passar](#).

En aquest sentit, cal recordar que l'Administració pública està obligada a aplicar les normes d'una manera homogènia, objectiva i no arbitrària, en compliment del principi de legalitat. Aquesta obligació deriva de l'article 9.3 de la Constitució espanyola (CE), que garanteix la interdicció de l'arbitrarietat dels poders públics.

L'aplicació homogènia de les normes exigeix, igualment, el respecte al principi d'igualtat, reconegut en l'article 14 CE, que obliga a donar el mateix tracte en situacions substancialment idèntiques, tret que hi concorrin causes objectives que justifiquin una diferència de tracte.

Vist tot l'anterior, aquesta Sindicatura considera que el [personal de control i vigilància hauria d'haver adaptat la seva actuació a les circumstàncies del cas concret](#) i haver apreciat d'ofici que la persona transportada en el taxi tenia la condició de mobilitat reduïda.



DECISIÓ

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

Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació del personal de control i vigilància dels accessos del dispositiu "Obrim carrers" de Gràcia no ha estat ajustada a dret ni eficaç.**

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

- **Recomanar a la Regidoria del Districte de Gràcia** que imparteixi instruccions clares al personal encarregat del control i la vigilància del dispositiu "Obrim carrers" perquè apliquin les excepcions previstes amb criteris de flexibilitat, sentit comú i proporcionalitat pel que fa a les persones amb mobilitat reduïda.
- **Recomanar a la Regidoria del Districte de Gràcia** que adopti mesures formatives per garantir una aplicació homogènia de les restriccions de circulació a tots els vehicles que es dirigeixen als restaurants de la zona, sense excepcions arbitràries.

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

Aquesta resolució s'emmarca dins el compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb els **objectius de desenvolupament sostenible (ODS)**, d'acord amb la mesura de govern sobre l'Estratègia d'impuls de l'Agenda 2030. Concretament, es relaciona amb l'objectiu 11.2 "El 2030, més ecomobilitat, fonamentada en un sistema de transport públic de màxima qualitat, sostenible i inclusiu".