

DECISIÓ DE LA SÍNDICA DE GREUGES REFERENT A LA QUEIXA PRESENTADA EN MATÈRIA D' EDUCACIÓ

TRAMITACIÓ

- El 19 de juliol de 2019 la ciutadana va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en la qual manifestava el seu desacord per la supressió del projecte KanGo per al proper curs escolar 2019-2020 per part del Districte de Sarrià - Sant Gervasi.
- El 19 de juliol de 2019 la síndica de greuges va admetre a tràmit la queixa, ja que reunia els requisits reglamentaris, i va designar l'assessora corresponent perquè instruís l'expedient.
- La comprovació del fet presumptament greujós ha comportat, en síntesi, l'estudi de les circumstàncies concurrents, l'anàlisi de la normativa aplicable i l'observació de si s'havien aplicat els principis de bona Administració per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat. Amb aquesta finalitat, aquesta Sindicatura ha dut a terme les accions següents:
 - El 30 de juliol de 2019 l'assessora va iniciar l'anàlisi de la documentació oficial presentada per la persona interessada.
 - El 31 de juliol de 2019 va demanar informe al Districte de Sarrià - Sant Gervasi per tal de conèixer tant les intervencions dutes a terme com les previstes.
 - El 25 de setembre de 2019 es va rebre l'informe del Districte de Sarrià - Sant Gervasi en què es donava resposta a la demanda de la síndica de greuges
 - Durant els mesos següents l'assessora ha estat pendent de l'evolució de la situació.
- El 19 de febrer de 2020 l'assessora, a partir de la documentació oficial aportada per la persona interessada, la informació facilitada pel Districte de Sarrià - Sant Gervasi i l'anàlisi dels fets, va emetre un informe proposta amb les consideracions següents.

CONSIDERACIONS

Descripció de la queixa

La ciutadana ha presentat una queixa per la supressió del servei KanGo que durant cinc anys ha ofert el Districte de Sarrià Sant - Gervasi. La seva denúncia l'acompanya de l'escrit que la Direcció de Serveis a les Persones i al Territori ha adreçat a les famílies usuàries d'aquest servei.

La promotora de la queixa considera que el servei que ofereix el projecte KanGo és excel·lent i permet conciliar la vida laboral amb la familiar, fomenta l'autonomia dels infants alhora que els familiaritza amb el transport públic i és una molt bona alternativa al transport privat. Si es retira aquest servei, les famílies usuàries potser hauran d'utilitzar el transport privat i tindran molt més complicat ajustar els horaris familiars amb els laborals.

Posició municipal

A partir de l'informe municipal i de la informació oficial aportada a aquesta Sindicatura, resulta que el Districte de Sarrià - Sant Gervasi ha ofert als alumnes de les escoles del seu territori el servei KanGo durant cinc anys, el qual ha suprimit en finalitzar el curs 2018-2019. Inicialment estava pensat per a infants a partir de 8 anys, edat que també

s'estableix al projecte *Camí escolar, espai amic*, tot i que l'ús del servei d'un infant de major o menor edat depèn de l'autorització dels seus adults responsables legals.

El Districte de Sarrià - Sant Gervasi explica que acull uns quaranta mil alumnes, excloent els de nivell universitari, escolaritzats en 44 centres públics, concertats i privats. Aquest nombre d'alumnes inclou estudiants del mateix districte, de la resta de la ciutat i també de poblacions que, majoritàriament, pertanyen a les comarques del Baix Llobregat, Vallès Occidental i Maresme. El fet que una part de les escoles siguin privades i concertades i que no es regeixin pel criteri de proximitat en l'assignació, suposa que un 85,5 % dels alumnes no visquin al Districte. Els estudis constaten que els desplaçaments amb vehicle privat són el sistema de transport escolar més utilitzat i que l'índex d'autonomia entre la població és molt baix; en conseqüència, els nivells de concentració de vehicles a l'entorn de les escoles són molt elevats.

Les característiques orogràfiques d'alguns barris del Districte, juntament amb el dèficit existent de transport públic i la presència de grans vies de comunicació, dificulten els desplaçaments a peu o bicicleta i, d'alguna manera, justifiquen l'ús elevat de vehicles privats com el mitjà de transport escolar més utilitzat. Tanmateix, les 24 escoles que han participat en el projecte el curs 2018-2019 tenen, en un radi de 250 m des de l'entrada de l'escola, una parada d'una línia d'autobús de la nova xarxa ortogonal (1 escola), dues línies (14 escoles), tres línies (5 escoles), quatre línies o més (3 escoles).

L'evolució del nombre d'alumnes participants en el projecte i els usos diaris al llarg dels cursos en què hi ha hagut el servei KanGo són els següents:

Curs	Nombre d'escoles	Alumnes inscrits	Usos/dia	Mitjana escola/dia	Data
2014-2015	6	100	44	7,3	Juny 2015
2015-2016	12	211	24	2	Juny 2016
2016-2017	17	387	67	3,9	Juny 2017
2017-2018	21	604	112	5,3	Juny 2018
2018-2019	24	689	137	5,7	Juny 2019

Quant a les dades d'ús i participació del darrer trimestre escolar (abril a juny) dels dos últims cursos:

Curs	Nombre d'escoles	Alumnes potencials	Alumnes inscrits	Marcatsges darrer trim.	Mitjana d'ús alumne/dia	Percentatge dels inscrits
2017-2018	21	6.475	604	6.437	112	18,5 %
2018-2019	24	7.300	689	6.891	137	20 %

*El districte entén com a alumnes potencials els de més de 8 anys però sense indicar el límit d'edat.

Les campanyes publicitàries per donar a conèixer el servei s'han recolzat en díptics i fullets, amb la pàgina web del Districte i notícies aparegudes en mitjans escrits. Beteve se'n va fer ressò, així com el mitjans propis de TMB i FGC. De manera voluntària, algunes escoles han difós el projecte per les seves pàgines web o altres mitjans.

Les dades de seguiment d'aquests últims anys indiquen una utilització del servei inferior al 2 % dels alumnes potencials, aconsellen la seva supressió tal com estava plantejat i la necessitat de reflexionar sobre la manera d'aconseguir els objectius d'una millor mobilitat de manera més eficient.

Des del Districte, conjuntament amb les àrees de Mobilitat i Educació de l'Ajuntament, informen que seguiran treballant amb la comunitat educativa per aconseguir que les famílies incorporin l'ús del transport públic, els desplaçaments a peu o altres mitjans no motoritzats. L'extensió a tres escoles del projecte *Camí escolar, espai amic*, la pacificació de carrers, l'expansió de la xarxa de carrils bici o la implantació de superilles són alguns dels exemples d'accions a implementar.

Normativa aplicable

L'article 45.1 de la Constitució espanyola reconeix que tothom té dret a disposar d'un medi ambient adequat, així com el deure de conservar-lo.

L'article 27 de l'Estatut d'Autonomia estableix el dret de totes les persones a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut. A la vegada, estableix el deure de totes les persones de col·laborar en les actuacions que tendeixin a eliminar les diferents formes de contaminació.

El Decret legislatiu 2/2003 de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, estableix que els municipis han d'exercir competències en les matèries de medi ambient urbà i específicament de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, i de trànsit i estacionament de vehicles i mobilitat.

L'article XVIII de la Carta Europea de Salvaguarda dels drets humans a la ciutat estableix el dret al medi ambient i l'obligació de les autoritats d'adoptar mesures polítiques de prevenció de la contaminació. L'article XX fa referència al dret a la circulació i a la tranquil·litat a la ciutat, afavorint els transports públics accessibles a tothom i controlant el tràfic automobilístic.

L'article 17 de l'Estatut d'Autonomia estableix el dret que tenen les persones menors d'edat a rebre l'atenció integral necessària pel desenvolupament de llur personalitat i llur benestar en el context familiar i social.

L'article 40.2 de l'Estatut d'Autonomia determina que els poders públics han de promoure les mesures econòmiques i normatives de suport a les famílies dirigides a garantir la conciliació de la vida laboral i familiar.

L'article 5 de la Llei 14/2010, del 27 de maig, dels drets i les oportunitats en la infància de Catalunya fa referència al l'interès superior de l'infant o adolescent i, concretament el punt 5.2. estableix que les normes i les polítiques públiques han de ser avaluades des de la perspectiva dels infants i adolescents, alhora que han de participar activament en aquesta avaluació.

L'article 6 de la Llei 15/2010 parla del desenvolupament de les potencialitats personals dels infants i adolescents, destacant que la seva criança i formació ha de potenciar les seves capacitats educatives i d'aprenentatge i procurar-los benestar físic, psicològic i social.

L'article 55.2 de la Llei 15/2010 deixa palès el deure dels poders públics de fer possible el desenvolupament i l'autonomia dels infants i adolescents en un entorn segur a les ciutats. En el apartat 5c del mateix article, concreta el deure de fomentar l'accés segur dels infants i adolescents als centres escolars.

Valoració i conclusions

Les motivacions de la ciutadana per presentar la queixa contra la supressió del servei KanGo es basaven en el seu bon funcionament, que permetia conciliar la vida laboral amb la familiar, fomentava l'autonomia dels infants, alhora que els familiaritzava amb el transport públic, i era una molt bona alternativa al transport privat. Aquestes motivacions, que en certa mesura coincideixen amb els objectius inicials del projecte, no s'han tingut en compte quan s'ha decidit finalitzar el servei KanGo.

La carta que van rebre les famílies el mes de juny de 2019, enviada per la Direcció de Serveis a les Persones i Territori del Districte de Sarrià - Sant Gervasi, indicava que l'ús del 9 % dels usuaris potencials, la mitjana d'ús diari del sistema de monitorització situat al voltant del 17 % dels alumnes inscrits, el desplegament de la nova xarxa bus a la ciutat i l'ús cada vegada més estès del telèfon mòbil per part dels alumnes, feien prendre la decisió de finalitzar el projecte.

Les dades aportades pel Districte de Sarrià - Sant Gervasi on es fa el càlcul de l'ús del 2 % dels alumnes potencials no coincideix amb l'anterior. I encara coincideix menys si es fa una anàlisi més profunda de les dades aportades. El nombre d'alumnes potencials se xifra en 7.300 però es desconeix a quins cursos fa referència, perquè no es determina l'edat màxima del grup diana del projecte. Segons la nota de premsa de l'Ajuntament de Barcelona de l'any 2015, quan es va presentar el projecte, les condicions de participació eren tenir 8 anys o més i l'autorització d'un adult responsable legal, disposar de la targeta de transport T12 i tenir la targeta identificativa del servei. Amb aquesta informació podem establir la franja d'edat dels destinataris d'entre 8 i 12 anys. La xifra d'alumnes potencials de cada escola és genèrica, sense poder determinar quins cursos s'han inclòs.

En segon lloc, de la llista de les 24 escoles que hi participen durant el curs 2018-2019, s'observa que algunes, concretament 6, tenen un nombre molt reduït d'alumnes inscrits i que aquests van fer molt pocs marcatges. Aquestes escoles suposen 2.200 alumnes potencials i d'aquests s'han donat d'alta 33. Si de la xifra d'alumnes usuaris totals, que és de 689, se li extreuen aquests 33, es pot fer un càlcul més ajustat del percentatge d'alumnes usuaris respecte dels potencials, que resulta en un 13 %.

Malgrat que la valoració que fa el Districte es basa en el darrer curs, si s'observen les xifres de l'alumnat usuari des del primer curs complet (2015-2016), l'increment ha estat sempre progressiu.

Es desconeix quin seguiment tècnic es feia de la implantació i manteniment del servei a les diferents escoles però cal reflexionar al respecte quan s'observen les dades del darrer curs. Per exemple, dos dels centres educatius que participaven des de la prova pilot, dels 975 alumnes potencials, se'n donen d'alta 12, però al llarg del curs cap utilitza el servei. En un altre centre amb 500 alumnes potencials, va donar-se d'alta un sol alumne, el qual només va fer sis marcatges el primer mes del curs. Que cap alumne s'hagi donat d'alta en una escola o només un 1,2 % de dues de les escoles amb més alumnat del territori, hauria de merèixer una anàlisi de què ha provocat el desinterès de les famílies, quina implicació han tingut les mateixes escoles i quin suport han rebut de l'Administració.

La difusió que s'ha donat al projecte és un altre aspecte a tenir en compte. El Districte fa referència a la distribució de díptics i fulls, però si la distribució d'aquesta informació no s'ha garantit que arribés a tot l'alumnat usuari potencial del servei de totes les escoles participants a l'inici de cada curs, tant les que ja hi són d'anys

anteriors com les de nova incorporació, és probable que moltes famílies no tinguin consciència de la seva existència i els avantatges que els pot aportar.

Tot i el caràcter discrecional de l'Administració en l'adopció de determinades polítiques, sobta que el passat 15 de gener, l'alcalde de la ciutat va donar lectura a la declaració institucional de l'emergència climàtica a Barcelona, en què es feia referència a un seguit de mesures concretes a desenvolupar per fer-hi front de manera efectiva. Entre altres aspectes, va fer esment al fet que a la declaració no s'hi arribava del no-res: s'havien fet passos com la posada en marxa de la zona de baixes emissions més gran del sud d'Europa; com un nou sistema de tarifes del transport públic per potenciar-ne encara més l'ús habitual; com el pla de protecció dels entorns de les escoles...

En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona, en col·laboració amb l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona, El Consorci d'Educació de Barcelona, l'Agència de Salut Pública i d'altres, està duent a terme un seguit d'actuacions encaminades, totes elles, a millorar ambientalment els entorns de les escoles de la ciutat. L'estratègia "Protegim les escoles", per exemple, té com a objectiu millorar la qualitat ambiental i la seguretat dels infants i crear espais d'estada més amables en 120 centres educatius (fins a l'any 2023), i es prioritzen les escoles amb més contaminació i les més vulnerables pel que fa a seguretat viària. "Escola respira" és un programa d'actuació contínua en el temps per a la disminució de la contaminació al voltant de les escoles.

El foment d'aquestes iniciatives municipals no escau amb la decisió de suprimir el servei KanGo, el qual estaria completament en línia amb la política de foment del medi ambient, la reducció de la circulació de vehicles i l'estímul de l'ús de la xarxa del transport públic com a mitjà saludable, sostenible i econòmic.

En un altre ordre de coses, es vol destacar que, l'any 2018, l'Ajuntament de Barcelona va crear els premis Barcelona Innovació Educativa per reconèixer aquelles iniciatives que comportessin una millora de la pràctica educativa i que contribuïssin a promoure les oportunitats educatives i la inclusió. En l'àmbit districte, el jurat va decidir premiar el projecte KanGo, per davant de totes les iniciatives presentades de Sarrià-Sant Gervasi.

Aquesta Sindicatura vol posar en valor una iniciativa d'aquestes característiques amb la participació altruista de diferents empreses i fundacions privades amb un objectiu tan necessari com el de potenciar l'ús del transport públic entre el públic escolar. I més encara en un districte com el de Sarrià Sant - Gervasi, en què els mateixos autors de l'informe reconeixen que "els desplaçaments amb vehicle privat són el sistema de transport escolar més utilitzat i que l'índex d'autonomia entre la població és molt baix; en conseqüència, els nivells de concentració de vehicles a l'entorn de les escoles són molt elevats". Alhora, els arguments municipals que sostenen la decisió de posar fi al projecte, no es poden compartir des d'aquesta institució:

- El desplegament de la xarxa ortogonal al Districte facilita encara més la implantació del servei perquè totes les escoles participants tenen d'una a quatre parades d'autobús a un radi de 250 metres.
- L'afirmació que es fa que cada vegada més els alumnes fan un ús més generalitzat del telèfon mòbil suposa, d'alguna manera, normalitzar l'ús d'aquest aparell en infants de 8 a 12 anys, cosa que contradueix les recomanacions dels experts que proposen no facilitar l'accés a aquesta tecnologia abans dels 12 anys.
- Utilitzar la xifra d'un 2 % d'alumnes usuaris del servei partint d'unes xifres d'alumnes potencials en què s'inclouen escoles que no tenen cap usuari des

del principi de curs o amb unes xifres d'inscrits insignificants, condueix a conclusions errònies.

La síndica coincideix plenament amb l'orientació del consistori de treballar amb l'objectiu d'assolir *l'Agenda 2030 de desenvolupament sostenible* i dona suport a totes les iniciatives que tinguin com a fita protegir el planeta de la degradació ambiental i iniciar mesures urgents per reduir el canvi climàtic. En aquest sentit, considera que el servei KanGo és un projecte que s'ajusta a aquest plantejament perquè propicia l'ús del transport públic en els escolars en detriment de l'ús per part de les famílies del vehicle privat, amb l'objectiu principal de reduir el trànsit en l'horari d'entrada i sortida a les escoles. A més, el KanGo fa seu el contingut de l'article 55 de la Llei 15/2010, perquè afavoreix el desenvolupament i l'autonomia dels infants en un entorn segur i fomenta el seu l'accés segur als centres escolars.

sobretot als centres escolars, tal i com indica l'article 55, els ajuda a prendre consciència que formen part activament d'una ciutat que cuida el medi ambient. , concreta el deure de fomentar

I, per tant, emeto la següent

DECISIÓ

- Estimar la queixa perquè tot i la potestat discrecional de l'Ajuntament en suprimir el servei KanGo, no s'adiu a les polítiques o mesures encaminades a la protecció del medi ambient ni al foment de l'autonomia dels infants i adolescents.
- Recomana al Districte de Sarrià - Sant Gervasi que repensi la decisió presa, i que analitzi, des d'una altra perspectiva, les xifres d'alumnes inscrits, la intervenció tècnica de suport, la supervisió i difusió del projecte, la implicació de les entitats privades i que incorpori la valoració dels infants i adolescents que van ser-ne usuaris.
- Recordar al Districte de Sarrià - Sant Gervasi el deure legal dels poders públics de fer possible el desenvolupament i l'autonomia dels infants i adolescents en un entorn segur i saludable.

Aquesta decisió es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i del seu contingut s'informarà la persona interessada.

Barcelona, 6 de març de 2020

