



## MEMÒRIA DE L'ANÀLISI D'IMPACTE NORMATIU DE L'AVANTPROJECTE D'ORDENANÇA DE MOBILITAT DE LA CIUTAT DE MATARÓ

### I. OPORTUNITAT DE LA PROPOSTA

#### 1.-Objectius

La proposta d'una nova Ordenança de Mobilitat ve motivada per la profunda transformació que està experimentant la ciutat de Mataró, resultat de la confluència de nous factors, socials, econòmics i ambientals. En aquest context de canvi irreversible dels models, les polítiques i els serveis de mobilitat i seguretat viària, que es materialitza en els pactes i plans de mobilitat, es fa necessària una gestió més flexible, dinàmica i cívica de la via pública, de la circulació i de l'estacionament, així com també, una actualització continua del marc normatiu, que ha de contribuir a donar resposta a les demandes i expectatives de la ciutadania i als objectius de desenvolupament sostenible.

El Pacte per la Mobilitat de Mataró, signat el juliol de 2016 per tots els grups municipals, estableix els criteris que enguany el camí per equilibrar i conciliar les necessitats de mobilitat amb l'exigència de qualitat de vida urbana dels veïns i veïnes de Mataró i el compromís d'adoptar les mesures necessàries per donar prioritat als modes de transport tous, no motoritzats, a tot el nucli urbà, a fomentar l'ús del transport públic i a reduir l'ús del vehicle privat. Així mateix, el Pacte també és el punt de partida del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mataró 2018-2024 que s'haurà de desenvolupar en els propers anys.


Amb aquesta visió, l'avantprojecte de l'Ordenança té els següents objectius:

- L'equitat i l'especial atenció als col·lectius més vulnerables com a estratègia per incrementar la seguretat viària per a tota la població, pacificar i conciliar la circulació de vehicles i vianants i gestionar la mobilitat com un comportament cívic.
- La millora de la qualitat de vida i la salut de les persones, afavorint la sostenibilitat i protecció del medi ambient prioritzant la mobilitat a peu i en modes sostenibles, el transport públic, els vehicles d'ús compartit i els menys contaminants.
- Modernitzar la normativa municipal mitjançant la regulació de noves realitats com els vehicles de mobilitat personal.
- Harmonitzar i ordenar els diferents usos de les vies i espais públics urbans i la racionalització de l'espai d'estacionament en superfície.
- Tecnificar i digitalitzar la mobilitat i la seguretat viària.

#### 2.- Adequació als principis de bona regulació previstos en l'article 129 de la LPAC

L'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPAC), disposa que en l'exercici de la iniciativa legislativa i la potestat reglamentària les administracions públiques han d'actuar d'acord amb els principis de necessitat,

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM</a>	Pàgina	1/17





eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

Respecte al principi de necessitat, l'avantprojecte d'Ordenança respon a la necessitat de satisfer les següents raons d'interès general:

- a) Protegir el dret a la vida i a la seguretat física de la ciutadania de forma compatible amb el seu dret a la lliure circulació i a l'exercici d'activitats personals, familiars, econòmiques, professionals, culturals i d'oci.
- b) Atorgar un règim d'especial protecció en termes de seguretat viària als col·lectius més vulnerables, com són les persones menors d'edat, les persones amb discapacitat, amb mobilitat reduïda, les persones dependents i les d'edat avançada, perquè es puguin moure de manera autònoma.
- c) Protegir la salut i el medi ambient en l'àmbit urbà, en compliment de la normativa sobre qualitat de l'aire.
- d) Establir un règim normatiu que possibiliti la convivència respectuosa entre els diferents modes de mobilitat urbana, en què totes les persones usuàries siguin copartícips de la protecció de la seguretat viària de la resta d'usuaris i usuàries de les vies i espais públics i de la seva pròpia.
- e) Regular els diferents usos de les vies i espais públics, el trànsit de vianants així com la circulació i estacionament de vehicles, incloent la d'aquells vehicles destinats al transport de persones i al transport i distribució de mercaderies.
- f) Regular el transport públic de viatgers i les noves realitats de la mobilitat urbana com els serveis de mobilitat urbana compartida sense base fixa facilitat pel desenvolupament de les noves tecnologies, i la proliferació dels vehicles de mobilitat personal.

Respecte al principi d'eficàcia, permet assolir els objectius que fonamenten la norma i dona compliment al principi de proporcionalitat, en la mesura que només recull aquelles càrregues o restriccions necessàries per a complir les raons d'interès general que la motiven.

Pel que fa al principi de seguretat jurídica, s'ajusta a la normativa europea i desenvolupa en l'àmbit de les competències municipals, la normativa estatal i autonòmica, oferint un marc normatiu precís, ampli i estable.


En aplicació del principi de transparència, el text de l'avantprojecte s'ha sotmès al tràmit de consulta pública prèvia, i s'haurà de sotmetre a audiència i informació pública per assegurar la participació de la ciutadania en general i dels col·lectius especialment afectats.

I respecte al principi d'eficiència, racionalitza la gestió administrativa i la dels recursos públics emprats per a això.

### 3. Anàlisi d'alternatives

L'Ajuntament de Mataró podia oferir diferents respostes als objectius referits en el punt 1 de l'apartat I d'aquesta memòria mitjançant qualsevol de les següents alternatives:

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM</a>	Pàgina	2/17





- a) Realitzar una modificació parcial de la vigent Ordenança de Circulació i Transport de Mercaderies Perilloses. Aquesta opció es considera adequada però no satisfactòria perquè incrementa la complexitat de la norma i dificulta el seu coneixement a la ciutadania.
- b) Elaborar una nova ordenança. Aquesta opció es considera la més adequada i satisfactòria perquè permet, d'una banda, donar resposta a les noves realitats en la mobilitat urbana, innovar solucions eficaces i socialment consensuades als problemes del present i anticipar-se a la mobilitat del futur, i de l'altra, oferir un règim normatiu unitari que millori i simplifiqui les normes.

## II. CONTINGUT I ANÀLISI JURÍDIC

### 1.-Justificació del rang normatiu

La proposta normativa que conté l'avantprojecte d'Ordenança pretén la seva aprovació en forma d'ordenança municipal per tractar-se d'una disposició administrativa de caràcter general amb rang reglamentari que regula amb vocació de permanència dels seus efectes en el temps, aspectes que afecten als drets i interessos dels ciutadans i ciutadanes.

### 2.Vigència

La norma pretén tenir una vigència indefinida, fins a la seva modificació o derogació, des del dia següent d'haver-se publicat en el Butlletí Oficial de la Província l'acord de la seva aprovació definitiva amb el seu text íntegre i hagi transcorregut el termini previst a l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local (LRBRL).

### 3. Anàlisi jurídic del contingut

L'avantprojecte d'Ordenança consta d'un Preàmbul i de 150 articles distribuïts en un Títol Preliminar i onze Títols. Així mateix, també conté una disposició addicional, una disposició transitòria, una disposició derogatòria, una disposició final i 11 annexos.

Procedeix destacar sobre cadascun dels títols referits, bé per la seva rellevància o pel seu caràcter innovador respecte al regulat en la vigent Ordenança de Circulació i Transport de Mercaderies Perilloses, els següents continguts:

#### Títol Preliminar


Regula l'objecte de la norma reglamentària, identifica el seu àmbit d'aplicació i recull el marc de la normativa en virtut de la qual es formula.

#### Títol I. Normes generals, seguretat viària, regulació i control del trànsit

La seguretat viària és un dels eixos vertebradors de l'avantprojecte d'Ordenança. Es dona una especial protecció als col·lectius més vulnerables, s'estableix la possibilitat d'implantar elements reductors de velocitat a la calçada i es regulen les mesures preventives d'accidents, així com la incorporació de mitjans tecnològics de gestió i de vigilància del trànsit.

#### Títol II. Vianants

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM</a>	Pàgina	3/17





La circulació de vianants queda reservada a les zones de vianants que es defineixen a l'article 18, incloses voreres, andanes i passeigs, i s'estableix la seva prioritat de circulació a les illes de vianants, als carrers residencials i a les Zones 30 que regulen els articles 19, 20 i 21. Així mateix, s'estableix i delimita l'illa de vianants de la zona Centre de Mataró.

Es defineixen els parcs públics a l'article 22 com espais destinats fonamentalment a l'oci i repòs de la ciutadania i a la millora de la salubritat i qualitat ambiental de la ciutat i s'hi prohibeix amb caràcter general, la circulació i l'estacionament de vehicles que no disposin d'autorització municipal.

### Títol III. Vehicles i ginys mecànics

Els articles 26 a 35 regulen les normes relatives a les condicions de circulació i estacionament de les bicicletes i altres cicles. S'estableix que la circulació de bicicletes en les vies urbanes es desenvolupi per la calçada, per les vies ciclistes i per les zones habilitades, quedant prohibit que circulin per les zones de vianants, excepte que la persona conductora sigui menor de 12 anys i ho faci acompanyada d'un adult a peu, a una velocitat que no superi els 5 km/h i mantenint una distància de seguretat d'1 metre respecte dels vianants.

Concretament, l'article 28.1 recull la possibilitat relativa a la circulació de bicicletes per la calçada ocupant la part central del carril que s'estigui utilitzant, i l'article 34 la inscripció voluntària de les bicicletes en el registre municipal de bicicletes i obligatòria per a les destinades al desenvolupament d'una activitat econòmica.

Els articles 36 a 44 regulen les normes relatives a les condicions de circulació i estacionament dels vehicles de mobilitat personal. Es defineix el vehicle de mobilitat personal com el vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics que puguin proporcionar al vehicle una velocitat màxima per disseny compresa entre 6 i 25 km/h.


En concret, pel que fa a les condicions generals i particulars de circulació atenent al tipus de via, s'estableix la prioritat absoluta del vianant respecte del vehicle de mobilitat personal, així com determinades regles de conducció i de manteniment de distàncies i velocitats que han de garantir el compliment d'aquesta prioritat, i de prohibicions de vies i zones per les quals no poden circular.

Els VMP hauran d'obtenir el certificat per la circulació, consistent en un document expedit per un tercer competent designat per l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit en el que s'acredita que el vehicle sotmès a assaig compleix amb els requisits tècnics d'aplicació d'acord amb la normativa tècnica nacional i internacional. La sol·licitud d'aquest certificat serà realitzada pels fabricants, importadors o els seus representants respectius a Espanya.

Els requisits tècnics que els VMP han de complir per a la seva posada en circulació, la classificació dels mateixos, els processos d'assaig per a la seva certificació i els mecanismes que s'empraran per a la seva fàcil identificació s'establiran en el Manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal, document elaborat per l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit i aprovat mitjançant resolució del seu titular.

S'estableix l'edat de 16 anys per conduir un vehicle de mobilitat personal i l'ús obligatori del casc de protecció homologat.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM</a>	Pàgina	4/17





Es preveu a l'article 43 l'habilitació d'un registre municipal de vehicles de mobilitat personal en el que la inscripció serà voluntària però obligatòria pels destinats al desenvolupament d'una activitat econòmica.

Es regulen també les condicions específiques de circulació de bicicletes i altres cicles i de vehicles de mobilitat personal destinats a una activitat econòmica, disposant l'article 45.1 d) que la persona titular dels vehicles ha de contractar una assegurança de responsabilitat civil obligatòria davant de tercers i per cobrir la indemnització de caràcter subsidiari pels danys i perjudicis derivats de l'ús d'aquests vehicles per part dels usuaris i usuàries als quals els cedeixin o lloguin; si bé, és veritat que d'acord amb l'article 1 del Reial Decret 1507/2008, de 12 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil en la circulació de vehicles de motor, els VMP no tenen la consideració de vehicles de motor, als efectes de la responsabilitat civil i de l'obligació d'assegurament, atès que la seva posada en circulació no requereix d'autorització administrativa; també ho és que la Instrucció 16/V-124 de la Direcció General de Trànsit, diu expressament que aquesta assegurança pot ser obligatòria en els casos en els que per a la seva utilització en via urbana, l'autoritat local ho estableixi.

Per últim, respecte als ginys mecànics, les normes relatives a les condicions de circulació les trobem en els articles 47 a 50. Es permet la seva circulació per les voreres i carrers residencials a una velocitat adaptada a pas de persona, de conformitat amb l'article 121.4 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Circulació (RGC), per no rebre el tractament de vehicles i s'estableix l'ús obligatori del casc de protecció homologat per les persones menors de 16 anys.

#### Títol IV: Transport públic de viatgers i altres serveis

Respecte al servei de transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari, l'article 63.1 el subjecta a autorització municipal quan tingui itinerari exclusiu dins el terme municipal de Mataró.


Els articles 66 a 69 estableixen el marc regulador dels serveis de mobilitat urbana compartida sense base fixa (o sharing). De conformitat amb l'article 67, es sotmet l'aprofitament especial del domini públic municipal per part d'aquests serveis a la prèvia obtenció de llicència temporal d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de vehicles d'ús compartit en règim d'explotació econòmica al terme municipal de Mataró i es subjecta l'atorgament de la llicència al procediment d'ajudicació de llicències, que s'haurà de tramitar de conformitat amb la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de Patrimoni de les Administracions Públiques (LPAP) i el Decret 336/1988, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament del Patrimoni dels ens locals (RPEL).

#### Títol V. Senyalització i ordenació del trànsit.

L'article 77 estableix la reducció del límit màxim de velocitat a 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació i la possibilitat d'establir també aquest límit en vies de dos o més carrils per sentit de circulació.

Els articles 79 i 80 recullen respectivament la potestat per establir els carrils multi us i les Zones de Baixes Emissions (ZBE), essent necessària la seva regulació via ordenança municipal, tal i com preveu amb caràcter general la disposició addicional de l'avantprojecte.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM</a>	Pàgina	5/17





L'article 83 regula les restriccions de circulació per motius mediambientals que s'hauran d'adoptar mitjançant decret, que serà objecte de publicació i comunicació. Aquest precepte atribueix funcions a l'òrgan municipal competent de l'Ajuntament de Mataró, les quals s'han de considerar de mera aplicació i no reguladores, per precisar l'aplicació de l'Ordenança de l'emissió dels corresponents actes administratius que han de ser objecte de publicació i comunicació. L'adopció d'aquestes mesures es fonamenta en la necessitat de protegir la salut de les persones, mitjançant l'adopció de mesures proporcionades destinades a evitar els riscos per a la salut que es deriven de l'emissió d'elements contaminants nocius per a l'ésser humà.

#### Títol VI. Parades i estacionaments

En matèria de parades i estacionaments, els articles 86 i 89 remeten a les prohibicions establertes a la normativa sectorial d'aplicació i recullen les pròpies de l'Ordenança. Pel que fa a aquestes darreres, l'article 39.3 del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre de 2015, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària (LTCVMSV), atribueix als municipis la regulació del règim de parada i estacionament en vies urbanes, i per tant, la seva tipificació com a infracció administrativa i corresponent sanció a l'Annex 11 de l'avantprojecte, no vulnera els principis de tipicitat ni de legalitat sancionadora.

L'article 89.2 b) prohibeix l'estacionament en el mateix lloc de la via pública durant més de 15 dies consecutius.

En els articles 90 a 93 s'hi regula un règim especial d'estacionament que aplica a motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal, en funció de si es troben o no destinats a una activitat econòmica que requereix d'una flota de vehicles.

Amb caràcter general, l'estacionament d'aquesta tipologia de vehicles es realitzarà a les zones de reserva que regulen els articles 110 i 115. S'incideix en el contingut de l'apartat 1 de l'article 93 en concordança amb l'article 115, pel caràcter voluntari que ha de revestir la prèvia sol·licitud de la corresponent reserva d'estacionament.


#### Títol VII. Zones d'estacionament regulat

Els articles 95 a 104 regulen les zones d'estacionament regulat, les quals poden estar sotmeses a control horari i tarifari o únicament a control horari; en tot cas, ambdues tipologies, podran disposar de les següents categories d'ús: de resident a la zona, que podran ser bonificades en les tarifes de pagament, temps d'ús o horari i de lliure rotació, en les que hi podrà estacionar qualsevol persona usuària abonant la tarifa corresponent. Aquesta darrera categoria d'ús, podrà ser bonificada en les tarifes de pagament, temps d'ús o horari, quan la persona usuària sigui resident en el municipi de Mataró.

Es regula a l'article 100 el règim especial de resident, diferenciant-se entre les persones residents a la zona i les persones residents en el municipi. La condició de resident s'acreditarà mitjançant autorització municipal, prèviament sol·licitada. Els residents queden obligats a comunicar a l'Ajuntament de Mataró, qualsevol variació de les seves dades relatives a municipi o vehicle, i es disposa la possibilitat d'actuació municipal d'ofici.

S'estableix a l'article 101 que resten exclosos del control horari i exempts del control tarifari, els vehicles utilitzats pel desplaçament de persones amb discapacitat en els quals s'exhibeixi la targeta

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM</a>	Pàgina	6/17





d'estacionament atorgada a l'efecte, sempre que s'estigui desplaçant la persona titular de la targeta, i a l'article 102, els vehicles únicament exempts del control tarifari.

A l'article 103 s'hi regula l'autorització d'estacionament a les zones d'estacionament regulat, que consisteix en comprovant horari en suport paper o digital per a les sotmeses a control horari i tarifari, i en disc horari, per a les sotmeses a control horari.

Per últim, es regula a l'article 104 la possibilitat d'anul·lar la denuncia a les zones d'estacionament regulat sotmeses a control horari i tarifari quan excedeixin en un temps inferior a una hora el límit de temps autoritzat, abonant els tributs municipals establerts, en el seu cas, a les Ordenances Fiscals i de Preus Públics.

#### Títol VIII. Zones de Reserva

Els articles 105 a 118 regulen les zones de reserva, diferenciant entre les reserves dotacionals, que es defineixen com les que s'estableixen per raons d'interès públic i en benefici general, per a la seva utilització pels qui reuneixin els requisits establerts per a cadascuna d'elles tant en l'avantprojecte com en la normativa sectorial que resulti d'aplicació, i les reserves no dotacionals, que es defineixen com les que s'estableixen en benefici particular i a petició de qui tingui interès. D'acord amb l'article 107.2, aquestes darreres es subjecten a autorització municipal.

#### Títol IX. Distribució urbana de mercaderies

Els articles 119 a 125 regulen la Distribució urbana de mercaderies, recollint l'article 120 tot un seguit de definicions entre les que s'hi troba la relativa al sistema d'identificació DUM, que permetrà la identificació electrònica de tots els vehicles i operadors que realitzen distribució de mercaderies a la ciutat.

D'acord amb l'article 121, únicament es permet la càrrega i descàrrega en via pública a les zones de reserva, degudament senyalitzades, i que són les zones de distribució urbana de mercaderies (DUM) i les zones de càrrega i descàrrega (CID).

Respecte l'autorització municipal d'estacionament, l'article 123 la subjecta a la que es regula a l'article 103 per a les zones d'estacionament regulat.

#### Títol X. Circulació de vehicles amb transport de mercaderies perilloses

El contingut d'aquest Títol s'ajusta a l'Acord Europeu sobre el transport internacional de mercaderies perilloses per carretera (ADR 2017) i també, al Reial Decret 97/2014, de 14 de febrer, pel que es regulen les operacions de transport de mercaderies perilloses per carretera en territori espanyol.

Incidir en que es redueix a 40 km/h el límit de velocitat per les vies urbanes del terme municipal de Mataró per a tots els vehicles que transportin mercaderies perilloses i que de l'article 133.2 es desprèn que aquest límit aplica també als vehicles que transportin mercaderies especialment perilloses.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM</a>	Pàgina	7/17





## Títol XI. Disciplina viària

Els articles 142 a 145 regulen el tractament residual dels vehicles que són abandonats a la ciutat de Mataró, contemplant-se a l'article 142.2 la possible incoació d'un expedient administratiu sancionador per abandonament del vehicle amb l'objectiu de dissuadir aquesta mala praxis que colapsa la via pública.

Es considera que la nova regulació del procediment per al tractament residual del vehicle establert a l'article 143.1 s'ajusta al contingut de l'article 106.1 b) de la LTCVMSV, atès que, una vegada constatat pels agents de l'autoritat, mitjançant acta, que un vehicle es troba estacionat a la via pública en les condicions referides a l'article 142.4, ja es podrà efectuar requeriment a la persona titular del mateix, sense necessitat d'aixecar una segona acta transcorregut un mes des de l'aixecament de la primera, amb advertiment que de no procedir a la retirada del vehicle en el termini d'un mes, comptat a partir del següent al de la recepció del requeriment, es procedirà a la seva retirada i trasllat pels serveis municipals a un CAT; per tant, des de l'aixecament de la primera acta i el trasllat a un CAT, el vehicle restarà estacionat per un període superior a un mes en el mateix lloc amb els desperfectes exigits legalment.

L'article 144 regula les especialitats en el tractament residual de bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal, disposant a l'empara de la LPEL i el RPEL, que si aquesta tipologia de vehicles es trobés en bon estat d'ús o fos susceptible de reparació, es podrà procedir a la seva reutilització en activitats municipals o en qualsevol altre tipus d'activitat que es desenvolupi per organitzacions, associacions o entitats públiques o privades sense ànim de lucre que tinguin finalitats educatives, socials, culturals, mediambientals o d'interès general, mitjançant la subscripció de conveni.

Respecte al règim sancionador, s'assenyala que l'article 146 fa una remissió a l'Annex 13 de l'avantprojecte d'Ordenança que recull les infraccions administratives pròpies de l'Ordenança i les sancions previstes per a cadascuna d'elles, i que l'article 147.2 recull la figura del personal que exerceix tasques de control a les zones d'estacionament regulat, establint que denunciarà totes les infraccions d'estacionament que observi en l'exercici de les seves funcions.


### La part final del projecte normatiu

La Disposició addicional fa una transcripció de l'article 7.2 de la LTCVMSV i subjecta al contingut d'aquest article, i per tant al procediment general d'aprovació d'ordenances, qualsevol regulació dels usos de les vies urbanes de Mataró posterior a l'aprovació de l'Ordenança.

La Disposició transitòria diu que d'acord amb la Disposició transitòria única del Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, l'obligació de disposar del Certificat per a la circulació dels vehicles de mobilitat personal, és aplicable als vint-i-quatre mesos de la publicació del Manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal en el Butlletí Oficial de l'Estat.

La Disposició final diu que la Disposició final única del Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, estableix que la modificació de l'article 50 del RGC entrarà en vigor als sis mesos de la seva publicació al BOE i a aquest efecte, també l'article 77.1 b) de l'avantprojecte d'Ordenança.

<b>CSV (Codi segur de verificació)</b>	IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM	<b>Data i hora</b>	01/02/2021 13:27:21
<b>Normativa</b>	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
<b>Signat per</b>	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
<b>Signat per</b>	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
<b>URL de verificació</b>	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM</a>	<b>Pàgina</b>	8/17







#### 4.- Atribució de potestats d'execució de l'Ordenança

L'avantprojecte d'Ordenança recull al llarg del seu articulat diverses remissions a l'Ajuntament de Mataró, del que formen part diferents òrgans municipals, que per raó de la seva atribució material resultaran competents per a la concreció i execució de l'Ordenança. Aquesta concreció es realitza a l'empara de la potestat autoorganitzativa municipal d'acord amb el que preveuen els articles 4.1.a) de la LRBRL i 1.2 de la LPAC.

#### 5.- Normes que quedarien derogades a l'entrada en vigor de l'Ordenança

La Disposició derogatòria de l'avantprojecte d'Ordenança diu que queden derogades totes les disposicions d'igual o inferior rang que s'hi oposin i en particular l'Ordenança de Circulació i Transport de mercaderies perilloses.

### III. ANÀLISI SOBRE L'ADEQUACIÓ DE LA NORMA PROPOSADA A L'ORDRE DE DISTRIBUCIÓ DE COMPETÈNCIES

Les Ordenances Municipals són disposicions o normes jurídiques administratives de caràcter general, de rang inferior a la llei i constitueixen un instrument derivat de la potestat reglamentària que tenen els ens locals en la seva qualitat d'Administracions Públiques, conforme s'estableix en els articles 4.1 a) de la LRBRL i 128.1 de la LPAC. En virtut d'aquesta facultat, en l'esfera de les seves competències, disposa l'article 55 del Reial Decret Legislatiu 781/1986, de 18 d'abril, pel que s'aprova el Text Refós de les Disposicions Legals vigents en matèria de Regim Local, que les entitats locals podran dictar Ordenances i Reglaments i els Alcaldes dictar Bans.

Les competències específiques en matèria de mobilitat les trobem a l'article 84.2 h) de la Llei Orgànica 6/2006, de 19 de juliol, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya (EAC), a l'article 25.2 g) de la LRBRL, i a l'article 66.3 b) del 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 (LMRLC). A banda d'aquesta legislació, en tractar-se el trànsit d'una competència estatal, d'acord amb l'article 149.1 21ª de la Constitució Espanyola (CE), el marc normatiu sectorial està constituït fonamentalment per la LTCVMSV, pel RGC i pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Vehicles (RGV).

En l'article 7 de la LTCVMSV es relacionen les competències pròpies dels municipis, entre les que s'hi troba, a l'apartat 2, la regulació mitjançant ordenança municipal de circulació, dels usos de les vies urbanes, fent compatible l'equitativa distribució dels aparcaments entre tots els usuaris amb la necessària fluïdesa del trànsit rodat i amb l'ús de vianants dels carrers, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat, amb la finalitat de garantir la rotació dels aparcaments, prestant especial atenció a les necessitats de les persones amb discapacitat que tenen reduïda la seva mobilitat i que utilitzen vehicles, tot això amb la finalitat d'afavorir la seva integració social.

### IV. IMPACTE PRESSUPOSTARI I FISCAL

L'article 129.7 de la LPAC diu que quan la iniciativa normativa afecti a les despeses o ingressos públics presents o futurs, s'hauran de quantificar i valorar-ne les repercussions i efectes, i supeditar-se al compliment dels principis d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.

L'article 3.2 de l'avantprojecte d'Ordenança estableix que es regeixen pel que disposen les

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM</a>	Pàgina	9/17





corresponents Ordenances Fiscals i de Preus Públics, totes aquelles qüestions que es suscitin en relació amb les exaccions que s'hagin de satisfer com a conseqüència del règim d'usos de les vies i espais públics urbans que s'hi regulen.

Primerament cal incidir en que l'avantprojecte d'Ordenança no crea cap carril multi us ni cap ZBE, només preveu la potestat d'establir aquests nous usos de les vies, disposant el seu règim jurídic bàsic; tal i com s'ha exposat en el Títol II, apartat 3 relatiu a l'Anàlisi jurídic del contingut, qualsevol regulació dels usos de les vies urbanes de Mataró posterior a l'aprovació de l'Ordenança es subjecta al procediment general d'aprovació d'ordenances. Per tant, és en aquest moment quan s'haurà d'avaluar el seu impacte pressupostari i fiscal.

Pel que fa als ingressos públics, l'aprovació de l'avantprojecte d'Ordenança té la següent repercussió fiscal:


1. Ingressos per capítol III. Taxes i altres ingressos.
  - a) Ingressos per l'emissió d'autoritzacions. La taxa per la tramitació dels documents que s'expedeixin o que estengui l'Administració o autoritats municipals, es troba aprovada actualment a les Ordenances Fiscals i de Preus Públics, però caldrà incorporar les tarifes per a cadascuna de les distintes autoritzacions que recull l'avantprojecte d'Ordenança.
  - b) Ingressos per les despeses que s'originin com a conseqüència de la immobilització o l'enganxament i trasllat del vehicle al dipòsit municipal, o com a conseqüència de l'enganxament del vehicle sense trasllat al dipòsit municipal, d'acord amb els articles 140 i 141.
  - c) Ingressos per sancions que es poden derivar de les infraccions tipificades a l'avantprojecte d'Ordenança, articles 145 a 150, o a la normativa sectorial que resulti d'aplicació, així com per l'anul·lació de la denuncia aixecada per excedir en un temps inferior a una hora el límit de temps autoritzat indicat en el comprovant horari, d'acord amb l'article 104.
  - d) Ingressos a través de l'establiment de taxes, cànon o preus públics, a partir de l'estudi per part de l'Ajuntament, per l'ocupació del domini públic que preveu l'article 69 per l'estacionament de vehicles d'ús compartit en règim d'explotació econòmica (sharing), l'article 96 per l'estacionament de vehicles en les zones d'estacionament regulat, l'article 107.4 per l'estacionament en les zones de reserva no dotacionals, o l'article 122.2 per les zones de reserva DUM i CID.

Pel que fa a les despeses públiques, l'aprovació de l'avantprojecte d'Ordenança té la següent repercussió fiscal:

1. Despeses per capítol I. Remuneracions de personal.

No es preveu increment de recursos humans en el Servei de Policia Local que vingui motivat per l'aprovació de l'Ordenança, ni de tècnics i administratius municipals en el Servei de Mobilitat per la planificació viària i de transport o per la tramitació d'expedients administratius, ni de tècnics i administratius en el Servei d'Assessorament i Gestió per la tramitació d'expedients administratius sancionadors. Els mitjans personals són els que actualment disposa l'Ajuntament de Mataró per aquestes finalitats.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPksYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPksYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPksYFC6QTUMM</a>	Pàgina	10/17





2. Despeses per capítol II i VI. Despeses de béns corrents i de serveis i d'inversions:
- a) La gestió de l'ocupació del domini públic (emissió d'autoritzacions...) per l'estacionament de vehicles d'ús compartit en règim d'explotació econòmica (sharing), article 69; l'estacionament de vehicles en les zones d'estacionament regulat, art. 96; l'estacionament en les zones de reserva no dotacionals, article 107.4; i les zones de reserva DUM i CID, article 122.2.
  - b) La inversió i el manteniment de nova senyalització horitzontal i vertical.
  - c) La inversió i el manteniment en noves tecnologies de:
    - control del trànsit entre els que s'hi troba la instal·lació d'un sistema de control tecnològic per càmeres dotades de lector OCR a l'illa de vianants de la zona Centre.
    - gestió dels vehicles adscrits als serveis de sharing, interoperable amb els sistemes tecnològics d'informació municipals, que garanteixi la informació en temps real a l'Ajuntament de Mataró de la geolocalització dels mateixos.
  - d) La inversió en xarxes d'estacionament per a la mobilitat ciclista i elèctrica i de punts de recàrrega elèctrica, serveis de mobilitat urbana compartida sense base fixa (o sharing), zones DUM, o reserves d'estacionament no dotacionals.
  - e) La inversió en la creació de registres municipals de vehicles que poden estar vinculats a l'emissió d'autoritzacions municipals, d'acord amb l'article 19.7 per la circulació i/o estacionament de vehicles a la illa de vianants de la zona Centre, articles 34 i 43 per les bicicletes i altres cicles i els VMP, o l'article 120.3 per la identificació dels vehicles de distribució urbana de mercaderies (DUM).

El finançament d'aquestes despeses es preveu que provingui de la seva inclusió en els pressupostos municipals vigents en cada moment, en funció de l'existència de crèdit adequat i suficient, i dels majors ingressos, d'acord amb el previst a l'apartat anterior relatiu als ingressos públics.

## V. REDUCCIÓ DE CÀRREGUES ADMINISTRATIVES


### 1.- Simplificació procedimental

- a) Per a tots els procediments definits a l'avantprojecte d'Ordenança, la presentació de sol·licituds o documentació associada a les mateixes davant l'Ajuntament de Mataró, es realitzarà obligatòriament de manera electrònica per a persones jurídiques i la resta de subjectes que recull l'apartat 2 de l'article 14 de la LPAC.
- b) S'han suprimit els tràmits que no aporten elements essencials per a la presa de decisió de l'Administració o que suposen dilacions innecessàries.

### 2.- Simplificació documental

S'han estudiat i racionalitzat tots els procediments que regulen l'obtenció de les diferents autoritzacions recollides en l'avantprojecte d'Ordenança, exigint únicament a les persones

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM</a>	Pàgina	11/17





sol·licitants la presentació de les dades que són estrictament necessàries per a la consecució de la finalitat que es persegueix. L'avantprojecte d'Ordenança evita la presentació d'informació addicional en diversos procediments, essent suficient la presentació d'una declaració responsable.

### 3.- Tramitació electrònica

L'avantprojecte d'Ordenança preveu la possibilitat de tramitació electrònica. Això explica perquè en alguns casos s'hagi optat per la utilització del condicional per referir-se a la possibilitat futura d'implementar la gestió electrònica, com per exemple en el sistema d'identificació DUM o per la disjunció "o" en l'atorgament de les autoritzacions municipals, establint-se que podran ser emeses en suport paper o digital, com per exemple en les Zones d'estacionament regulat o en les Zones de Reserva.

## VI. IMPACTE PER RAÓ DE GÈNERE, A LA INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I EN LA FAMÍLIA:

### 1.-Impacte per raó de gènere

S'ha de destacar l'absència de dades estadístiques oficials quantitatives i qualitatives sobre els efectes de la aplicació de l'Ordenança per raó de gènere; si bé, des del punt de vista municipal es considera necessari que pels òrgans competents comencin a realitzar-se estudis i enquestes que permetin crear, analitzar i estudiar indicadors sobre les condicions, finalitats, usos, temps i mitjans de mobilitat de les persones, que tinguin en compte la seva edat, gènere, situació econòmica entre d'altres, a l'objecte de poder avaluar l'impacte normatiu que la regulació vigent en cada moment i les propostes de modificació futures puguin tenir en la dimensió de gènere.

Tanmateix, cal tenir en compte el marc de referència en matèria d'Igualtat al municipi, el III Pla d'igualtat de gènere per a la ciutadania de Mataró 2018-2022. L'objectiu d'aquest Pla és promoure la igualtat de gènere entre la ciutadania de Mataró i l'erradicació de qualsevol forma de violència relacionada, afavorint la transformació cap a una societat més igualitària.


Aquest Pla entra en consonància amb el conjunt dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) que l'Assemblea General de la ONU del 2015 va adoptar per unanimitat en l'Agenda 2030, el cinquè dels quals fa referència a la igualtat de gènere.

El Pla s'estructura en set reptes, el cinquè dels quals: Disseny de la ciutat, mobilitat i seguretat. Els objectius per a aquest repte són:

- a) Introduir la perspectiva de gènere en el disseny de la ciutat.
- b) Introduir la perspectiva de gènere en l'àmbit de la seguretat pública.

Introduir la perspectiva de gènere en aquesta ordenança suposa tenir en compte que els patrons de mobilitat masculins i femenins moltes vegades no coincideixen. La persona que assumeix un rol femení i s'encarrega de les tasques de cura fa més desplaçaments de proximitat, curts i freqüents, moltes vegades amb transport públic o caminant; i és diferent a la persona que assumeix un rol masculí i concentra els seus desplaçaments de casa a la feina i a la inversa.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM</a>	Pàgina	12/17





L'avantprojecte d'Ordenança presenta elements que poden incidir positivament en la transformació de les desigualtats de gènere com:

- a) L'increment de la seguretat viària, conciliant la circulació dels diferents tipus de vehicles (motoritzats i no motoritzats) amb la circulació de vianants.
- b) La millora de la qualitat de vida i de la salut de les persones prioritzant la mobilitat a peu i en modes de mobilitat més sostenibles.
- c) La regulació del transport públic i nous serveis de vehicles compartits.
- d) La regulació de noves realitats com els vehicles de mobilitat personal.
- e) La reducció de la contaminació: zones de baixes emissions, illes de vianants, carrers residencials, vehicles no contaminants o mobilitat activa.
- f) La regulació de les reserves d'estacionament i de les reserves per a la Distribució Urbana de Mercaderies.
- g) La incorporació de noves tecnologies per a una gestió més eficient de l'espai públic.

D'altra banda, a nivell formal l'avantprojecte d'Ordenança té la voluntat de redactar-se en un llenguatge inclusiu no sexista.

## 2.- Impacte en la infància i adolescència

D'acord amb l'article 9 de l'avantprojecte d'Ordenança, les persones menors d'edat són un col·lectiu especialment protegit i l'òrgan municipal competent està obligat a adoptar mesures particulars relatives al disseny viari, la senyalització i el control de la disciplina viària que garanteixin que es puguin moure de manera autònoma, el que reverteix en la seva seguretat.

Així mateix, l'article 30.2 afavoreix especialment als menors de 12 anys, al ser l'únic col·lectiu al que es permet circular en bicicleta per les voreres, sempre que ho facin acompanyats d'una persona major d'edat a peu, a una velocitat que no superi els 5 km/h i mantenint una distància de seguretat d'1 metre respecte dels vianants.


## 3.-Impacte en la família

L'aprovació d'aquesta norma no tindria una incidència directa en la família, atès que el seu objecte no està vinculat als objectius i principis recollits a la Llei 18/2003, de 4 de juliol, de suport a les famílies, ni als beneficis d'acció protectora recollits en el Títol II de la Llei 40/2003, de 18 de novembre, de protecció de les famílies nombroses

## VII. IMPACTE EN MATÈRIA D'IGUALTAT D'OPORTUNITATS, NO DISCRIMINACIÓ I ACCESSIBILITAT UNIVERSAL DE LES PERSONES AMB DISCAPACITAT

L'article 1 de l'avantprojecte d'Ordenança, diu que té per objecte fer compatibles els diferents usos de les vies i espais públics de forma equilibrada amb la garantia de la seguretat i la salut de les persones, la seguretat viària, la convivència cívica, la necessària fluïdesa del trànsit i l'ús eficient

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM</a>	Pàgina	13/17





dels aparcaments, la millora de la qualitat de l'aire i la protecció del medi ambient, l'accessibilitat i els drets de les persones amb mobilitat reduïda i la protecció del patrimoni públic i privat.

L'article 3.e) disposa que el seu contingut es formula en el marc de la normativa europea, estatal i autonòmica, vigent en cada moment, en matèria de: Drets de les persones amb discapacitat, actualment el Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda, el Reial Decret 1056/2014, de 12 de desembre, pel que es regulen les condicions bàsiques d'emissió i ús de la targeta d'estacionament per a persones amb discapacitat i la Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat.

L'article 9 estableix que les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda són un col·lectiu especialment protegit, i que l'Ajuntament de Mataró adoptarà mesures particulars relatives al disseny viari, la senyalització i el control de la disciplina viària que garanteixin que es puguin moure de manera autònoma, el que reverteix en la seva seguretat.

Per últim, el Títol VIII de l'avantprojecte regula específicament com a reserves dotacionals la zona de reserva per a persones amb discapacitat.

## VIII. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA, INFORMES I APROVACIÓ DE L'AVANTPROJECTE D'ORDENANÇA.

### 1. Consulta pública previa


La LPAC ha introduït la consulta pública en el procediment per dictar normes generals. L'article 129.5 d'aquest text normatiu estableix l'obligació de possibilitar la participació activa dels possibles destinataris en l'elaboració de les normes i a aquest efecte, el seu article 133.1 disposa que amb caràcter previ a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o de reglament, s'ha de substanciar una consulta pública, a través del portal web de l'Administració competent en la qual es demanarà l'opinió dels subjectes i de les organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma en relació als problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa, la necessitat i oportunitat de la seva aprovació, els objectius de la norma i les possibles solucions alternatives reguladores i no reguladores.

S'ha donat compliment al contingut de l'article 133.1 de la LPAC, mitjançant Decret 5936 de 22 de setembre de 2020, que resol sotmetre a consulta pública prèvia l'elaboració d'una nova Ordenança de Mobilitat per a la ciutat de Mataró a través del portal web <https://www.seu-e.cat/ca/web/mataro/govern-obert-i-transparencia/accio-de-govern-i-normativa/normativa-plans-i-programes/memories-i-documents-dels-projectes-normatius-en-curs> des del 23 de setembre de 2020 fins al 7 d'octubre de 2020, ambdós inclosos. La ciutadania i les organitzacions més representatives que així ho consideressin podien fer arribar les seves opinions sobre els aspectes plantejats en aquest qüestionari mitjançant el següent correu electrònic [mobilitat@ajmataro.cat](mailto:mobilitat@ajmataro.cat)

Segons constata l'informe emès per la cap del Servei de Mobilitat, de data 2 de novembre de 2020, 24 persones varen participar en el tràmit de consulta pública donant la seva opinió, i mostrant-se a favor de:

- a) Que en matèria de seguretat viària, l'ús de les voreres es limiti als vianants.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPksYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPksYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPksYFC6QTUMM</a>	Pàgina	14/17





- b) Que l'Administració potenciï la mobilitat de vianants i ciclista, proposant habilitar vies ciclistes, xarxes viàries interconnectades i estacionaments per a bicicletes; reduir la velocitat de circulació en determinades vies per incrementar la seguretat dels ciclistes.
- c) Que els vehicles de mobilitat personal circulin per la calçada i per les vies ciclistes, que el seu ús estigui prohibit als menors de 16 anys, que disposin d'una assegurança de responsabilitat civil, establir l'ús obligatori del casc per les persona conductora, i que es tipifiquin les infraccions i sancions d'aplicació.
- d) Que es potenciï el transport públic "Mataró Bus" augmentant la freqüència d'algunes línies, rebaixant les tarifes dels bitllets i l'aplicació de noves mesures tecnològiques.
- e) Que es limiti a 30 km/h la velocitat de circulació a tota la ciutat.
- f) Que s'habilitin places d'estacionament gratuït o de baix cost en determinats punts estratègics de la ciutat.
- g) Que es reguli el tractament residual dels vehicles.

A fi i efecte de fer públics els resultats de la participació ciutadana obtinguda, aquest informe s'ha publicat al portal web <https://www.seu-e.cat/ca/web/mataro/govern-obert-i-transparencia/accio-de-govern-i-normativa/normativa-plans-i-programes/memories-i-documents-dels-projectes-normatius-en-curs>.

## 2. Informació Pública (Tràmit pendent)

L'article 133.2 de la LPAC diu que sense perjudici de la consulta prèvia a la redacció del text de la iniciativa, quan la norma afecti els drets i interessos legítims de les persones, el centre directiu competent publicarà el text al portal web corresponent, amb l'objectiu de donar audiència als ciutadans afectats i demanar totes les aportacions addicionals que puguin fer-se per altres persones o entitats.


S'ha de donar compliment al contingut de l'article 133.2 de la LPAC, mitjançant Decret que resolgui publicar el text de l'avantprojecte d'Ordenança de Mobilitat al portal web <https://www.seu-e.cat/ca/web/mataro/govern-obert-i-transparencia/accio-de-govern-i-normativa/normativa-plans-i-programes/memories-i-documents-dels-projectes-normatius-en-curs> amb l'objectiu de donar audiència als ciutadans i ciutadanes afectades i demanar totes les aportacions addicionals que puguin fer-se per altres persones o entitats.

## 3. Audiència (Tràmit pendent)

L'article 133.2 de la LPAC també diu que el centre directiu competent podrà demanar directament l'opinió de les organitzacions o associacions reconegudes per llei que agrupin o representin les persones, els drets o interessos legítims de les quals, es veiessin afectats per la norma i amb fins que guardin relació directa amb el seu objecte.

Assenyalar respecte d'aquest darrer tràmit que el mateix article 133.2 de la LPAC el preveu com a potestatiu i que es pot portar a terme mitjançant convocatòria del Consell de Mobilitat.

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSYFC6QTUMM</a>	Pàgina	15/17





#### 4. Sotmetiment a informes tècnics

S'han emès informes tècnics favorables a l'avantprojecte d'Ordenança de Mobilitat, per la cap del Servei de Mobilitat, per l'Intendent Major, cap del Servei de Policia Local i per la cap del Servei de Protecció Civil i Salut, en data 29 de gener de 2021.

#### 5. Sotmetiment a informe jurídic

S'ha emès informe jurídic per la cap del Servei d'Assessorament i Gestió, en data 1 de febrer de 2021, que informa favorablement l'aprovació de l'avantprojecte d'Ordenança de Mobilitat.

#### 6. Sotmetiment a informe de la Direcció de Serveis Econòmics (Tràmit pendent)

S'ha d'emetre informe per part de la Direcció de Serveis Econòmics en relació a l'aprovació de l'avantprojecte d'Ordenança de Mobilitat.

#### 7. Aprovació de l'avantprojecte d'Ordenança de Mobilitat (Tràmit pendent)

L'article 73 del Reglament Orgànic Municipal (ROM) regula els drets dels regidors i regidores municipals, i concretament el seu apartat 10 recull el relatiu a ser informats dels avantprojectes d'Ordenances, Reglaments i Pressupostos, així com de les seves modificacions, el text dels quals, després de ser aprovat pel govern municipal, serà lliurat als grups municipals pel seu examen en un termini mínim de 15 dies.

Durant aquest període els regidors i regidores podran presentar les esmenes que considerin oportunes, les quals seran tractades en una sessió especial de la Comissió Informativa corresponent que tindrà lloc per tal de dictaminar el projecte que hagi de ser objecte de l'aprovació inicial pel Ple de l'Ajuntament.


### IX. PROCEDIMENT D'APROVACIÓ DE L'ORDENANÇA DE MOBILITAT (Tràmits pendents)

L'article 49 de la LRBRL preveu l'aprovació inicial de les ordenances pel Ple, previ dictamen de la Comissió Informativa i l'obertura d'un període d'informació pública, per un termini mínim de trenta dies hàbils, perquè les persones interessades puguin presentar les reclamacions i suggerències que estimin oportunes. L'acord d'aprovació inicial es publicarà en el Butlletí Oficial de la Província i en el Tauler d'Anuncis de l'Ajuntament.

Conclòs el període d'informació pública, si s'han presentat reclamacions i/o suggeriments, s'han de resoldre aquests, incorporant-se al text de l'Ordenança les modificacions derivades de la seva resolució. L'aprovació definitiva correspon a Ple, de conformitat amb el que disposen els articles 22.2.d) i 49 de la LRBRL, previ dictamen de la Comissió Informativa. En el cas que no es presentin reclamacions en relació amb l'aprovació inicial de l'Ordenança en el termini d'informació pública, s'entendrà definitivament adoptat l'acord fins llavors provisional, estenent diligència d'Alcaldia que acrediti l'elevació a definitiva de l'aprovació inicial.

L'acord d'aprovació definitiva (expressa o tàcita) de l'Ordenança, amb el text íntegre de la mateixa, s'ha de publicar per al seu general coneixement en el Tauler d'Anuncis de l'Ajuntament i en el Butlletí Oficial de la Província, tal com disposa l'article 70.2 de la LRBRL i no entrarà en vigor fins

CSV (Codi segur de verificació)	IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM	Data i hora	01/02/2021 13:27:21
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
Signat per	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
URL de verificació	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HQX24NM6Y3XPKSIFYC6QTUMM</a>	Pàgina	16/17







que no s'hagi publicat completament el seu text i hagi transcorregut el termini previst a l'article 65.2, que és de quinze dies hàbils a partir de la recepció de la comunicació de l'acord d'aprovació definitiva per part de l'administració estatal i autonòmica.

A més, s'ha de publicar també, al portal web corresponent de conformitat amb l'article 10.1 a) de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern (LTAIPBG).

<b>CSV (Codi segur de verificació)</b>	IV7HGX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM	<b>Data i hora</b>	01/02/2021 13:27:21
<b>Normativa</b>	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
<b>Signat per</b>	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
<b>Signat per</b>	VICTORIA COSTA COTO (CAP DE SERVEI ASSESSORAMENT, GESTIÓ I PLANIFICACIÓ)		
<b>URL de verificació</b>	<a href="https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HGX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM">https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7HGX24NM6Y3XPKEYFC6QTUMM</a>	<b>Pàgina</b>	17/17

