

2021

Acta del Ple Municipal

Sessió del 4 de novembre del 2021

Títol	Acta del Ple municipal	
Elaborat per	Secretaria General	
Data de creació	04/11/2021	
Control de versions	Data	03/01/2022
	Versió	v1
Estat formal	Òrgan d'aprovació	Ple Municipal
	Data d'aprovació	
	Publicació oficial	



**ACTA NÚM. 16/2021 - SESSIÓ ORDINÀRIA DE L'EXCM. AJUNTAMENT EN PLE QUE
TINGUÉ LLOC EL DIA 4 DE NOVEMBRE DE 2021.**

=====

Al Saló de Sessions de la Casa Consistorial de la Ciutat de Mataró, el dia quatre de novembre de dos mil vint-i-u, essent les 19:00 hores, es reuneix l'Ajuntament en Ple, sota la Presidència del Sr. DAVID BOTE PAZ, Alcalde-President,

Hi concorren els/les Senyors i Senyores:

DAVID BOTE PAZ	ALCALDE	(PSC-CP)
LAURA SEIJO ELVIRA	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
NÚRIA MORENO ROMERO	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
JUAN CARLOS JEREZ ANTEQUERA	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
MIQUEL ÀNGEL VADELL TORRES	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
M ^o LUISA MERCHÁN CIENFUEGOS	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
ELIZABET RUIZ MORENO	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTIN	REGIDOR DELEGAT	(PSC-CP)
MARIA BEATRIZ DELGADO CASTRO	REGIDORA DELEGADA	(PSC-CP)
DANIEL HURTADO DÍAZ	REGIDOR DELEGAT	(PSC-CP)
MARIA JOSÉ PÉREZ CARRASCO	REGIDORA DELEGADA	(PSC-CP)
JOSE ANTONIO RICIS SAAVEDRA	REGIDOR/DELEGAT	(PSC-CP)
FRANCESC TEIXIDÓ I PONT	REGIDOR	(ERC-MES-AM)
ANNA SALICRÚ I MALTAS	REGIDORA	(ERC-MES-AM)
ROSA GUANYABENS CASARRAMONA	REGIDORA	(ERC-MES-AM)
CARLES PORTA TORRES	REGIDOR	(ERC-MES-AM)
JOAQUIM CAMPRUBÍ CABANÉ	REGIDOR	(ERC-MES-AM)
IGNASI BERNABEU I VILLA	REGIDOR	(ERC-MES-AM)
SORAYA EL FARHI I ALI AFAKI	REGIDORA	(ERC-MES-AM)
TERESA NAVARRO I ANDREU	REGIDORA	(ERC-MES-AM)
SERGIO MORALES DÍAZ	TINENT D'ALCALDE	(ECPM-ECG)
SARAI MARTÍNEZ VEGA	REGIDORA DELEGADA	(ECPM-ECG)
ALFONS CANELA SERRANO	REGIDOR	(JUNTS)
XAVIER FONT MACH	REGIDOR	(JUNTS)
CRISTINA SANCHO RODRÍGUEZ	REGIDORA	(C's)
JOSE ANTONIO MOLERO BOTE	REGIDOR	(C's)

No assisteix a la sessió:

ANNA VILLARREAL PASCUAL	TINENT D'ALCALDE	(PSC-CP)
-------------------------	------------------	----------

Assisteix com a Secretària General Accidental de la Corporació la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, que dóna fe de l'acte.

També hi assisteix l'Interventor de Fons Municipals, Sr. Josep Canal Codina.

Els reunits representen un quòrum d'assistència mínima suficient d'acord amb la llei per constituir vàlidament la sessió plenària.

L'ordre del dia de la sessió actual és el següent:

DECRET

Assumpte: Convocatòria i Ordre del Dia Ajuntament Ple sessió de 4 de novembre de 2021

Òrgan: Secretaria General

En ús de les atribucions que em confereix la legislació de Règim Local, es convoca els regidors/res que componen l'**Ajuntament en Ple**, a la sessió ordinària que tindrà lloc el proper **dijous 4 de novembre de 2021, a les 19,00 hores**, a la Sala de Plens de la Casa Consistorial, per deliberar els assumptes consignats en el següent

ORDRE DEL DIA

- 1.- Aprovació, si s'escau, de les Actes de les sessions: ordinària del dia 7 d'octubre de 2021 i extraordinària del dia 19 d'octubre de 2021.-
- 2.- DESPATX OFICIAL.-

DICTAMENS

CIM D'ADMINISTRACIÓ GENERAL I BONA GOVERNANÇA DIRECCIÓ DE SERVEIS ECONÒMICS

Servei de Gestió Econòmica

- 3.- Aprovació inicial del pressupost general per a l' exercici 2022.-

- 4.- **Direcció de Recursos Humans**
Aprovació plantilla del Personal de l'Ajuntament de Mataró per a l'any 2022.-

- 5.- Aprovació relació de llocs de treball (RLT) de l'Ajuntament de Mataró per a l'any 2022.-

- 6.- Aprovació modificació article 16 del text Únic dels Acords Municipals Vigents sobre determinació de les condicions de treball del personal laboral de l'Ajuntament de Mataró.-

CIM DE REACTIVACIÓ ECONÒMICA I CREACIÓ D'OCUPACIÓ I DESENVOLUPAMENT DEL TERRITORI

DIRECCIÓ D'URBANISME I PLANIFICACIÓ Servei d'Urbanisme i Patrimoni

- 7.- Aprovació inicial segona de la Modificació puntual del Pla general d'ordenació MPG 107 de regeneració urbana de l'entorn del carrer Biada i carrer Goya.-

DIRECCIÓ DE PROMOCIÓ ECONÒMICA Servei d'Ocupació i Empresa

- 8.- Aprovació de les bases reguladores de la primera edició dels premis Més Mataró – Mataró Societat Empresa- de Responsabilitat Social, promoguts pel Consell Econòmic i Social de Mataró.-

CIM DE QUALITAT URBANA: SOSTENIBILITAT I ESPAIS PÚBLICS Servei de Mobilitat

- 9.- Aprovació definitiva de l'Ordenança de Mobilitat.-

IMPULS I CONTROL DEL GOVERN

PROPOSTES DE RESOLUCIÓ

- 10.- Proposta de Resolució que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES sobre l'execució de l'anella ciclista.-
- 11.- Proposta de Resolució que presenta el grup municipal de Ciutadans-Partido de la Ciudadanía per a la creació d'una oficina d'atenció al ciutadà de l'ocupació.-

PRECS I PREGUNTES

- 12.- Prec que presenta el grup municipal de Ciutadans-Partido de la Ciudadanía en relació a la petició de fons Next Generation per a l'habilitació de les naus històriques de Mataró com a centres de coworking, incubadores o clústers d'empreses.-

- 13.- Prec que presenta el grup municipal de Ciutadans-Partido de la Ciudadanía sobre la incorporació de semàfors intel·ligents per a la integració de persones amb discapacitat visual.-
- 14.- Prec que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES sobre els camins que connecten el Tecnocampus i l'estació de Mataró.-
- 15.- Pregunta que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES sobre el compromís de presentar el Pla d'Oci Nocturn.-
- 16.- Prec que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES per tal de d'establir una regulació per a la nomenclatura dels equipaments o espais municipals.-
- 17.- Pregunta que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES sobre la velocitat dels vehicles al carrer de Cuba.-
- 18.- Pregunta que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES sobre la regulació de la música al carrer.-
- 19.- Pregunta que presenta el grup municipal de Junts per Mataró en relació a les instal·lacions de telecomunicacions a la nostra ciutat.-
- 20.- Prec que presenta el grup municipal de Junts per Mataró perquè s'organitzi un concurs d'idees sobre la construcció d'una carrossa per a la cavalcada de reis a Mataró.-
- 21.- Prec que presenta el grup municipal de Junts per Mataró perquè s'explorin tots els marges possibles per a prendre mesures urgents i pal·liar el cost de l'electricitat.-
- 22.- Pregunta que presenta el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES sobre l'atenció ciutadana de l'ajuntament de Mataró.-

L'Il.lm. Sr. President obre la sessió, i passa a tractar els punts de l'ordre del dia.

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=35.0>

1 - APROVACIÓ, SI S'ESCAU, DE LES ACTES DE LES SESSIONS: ORDINÀRIA DEL DIA 7 D'OCTUBRE DE 2021 I EXTRAORDINÀRIA DEL DIA 19 D'OCTUBRE DE 2021.

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=100.0&endsAt=130.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: Unanimitat. (26).

2 - DESPATX OFICIAL

- No hi han assumptes a tractar.

El Sr. Alcalde disposa el tractament conjunt dels punts de l'ordre del dia núm. 3, 4 i 5 per venir referits a temàtiques coincidents.

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=130.0&endsAt=130.0>

DICTAMENS

CIM D'ADMINISTRACIÓ GENERAL I BONA GOVERNANÇA DIRECCIÓ DE SERVEIS ECONÒMICS

Servei de Gestió Econòmica

3 - APROVACIÓ INICIAL DEL PRESSUPOST GENERAL PER A L'EXERCICI 2022.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=130.0&endsAt=130.0>

El senyor Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat, presenta la proposta següent:

“Relació de fets

L'art. 164.1 del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, estableix que les entitats locals elaboraran i aprovaran anualment un Pressupost general, en el qual s'integraran el Pressupost de la pròpia entitat, els dels organismes autònoms dependents d'aquesta i els estats de previsió de despeses i ingressos de les societats mercantils amb capital social íntegre de l'entitat local.

En data 8 d'octubre de 2021, d'acord amb l'art. 73 del ROM, va ser aprovat per Decret número 9017/2021 del Regidor Delegat d'Administració, Bon Govern i Mobilitat, l'avantprojecte del Pressupost de l'Ajuntament de Mataró per a l'exercici 2022.

ACORDS:

Primer.- Aprovar inicialment el Pressupost general de l'exercici 2022 integrat per:

1.1 El Pressupost de l'Ajuntament pel 2022, amb el següent desglossament per capítols:

Despeses		
Capítol I	Despeses de personal	60.817.251,02
Capítol II	Despeses de béns corrents i serveis	49.115.769,15
Capítol III	Despeses financeres	1.250.626,12
Capítol IV	Transferències corrents	13.124.786,60
Capítol V	Fons de contingència i altres imprevistos	666.643,41
Capítol VI	Inversions reals	16.098.617,22
Capítol VIII	Actius financers	219.025,30
Capítol IX	Passius financers	12.779.990,04
	Total despeses	154.072.708,86

Ingressos		
Capítol I	Impostos directes	56.257.690,32
Capítol II	Impostos indirectes	7.414.053,71
Capítol III	Taxes, preus públics i altres ingressos	23.305.633,99
Capítol IV	Transferències corrents	49.715.556,59
Capítol V	Ingressos patrimonials	2.182.712,26
Capítol VII	Transferències de capital	1.478.036,69
Capítol VIII	Actius financers	219.025,30
Capítol IX	Passius financers	13.500.000,00
	Total ingressos	154.072.708,86

1.2 Els estats de previsió d'ingressos i despeses de les societats mercantils:

Promocions Urbanístiques de Mataró, SA

Despeses: 16.328.894 €

Ingressos: 17.101.234 €

Aigües de Mataró, SA

Despeses: 20.079.973 €

Ingressos: 21.112.160 €

1.3 Els estats de previsió d'ingressos i despeses de les entitats públiques empresarials:

Mataró Audiovisual

Despeses: 1.304.558,77

Ingressos: 1.304.558,77 €

Parc Tecnocampus Mataró

Despeses: 3.700.591€

Ingressos:3.992.406 €

Segon.- Exposar al públic el Pressupost general aprovat inicialment durant el termini de quinze dies, segons determina l'article 169.1 del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals.

Tercer.- L'aprovació definitiva del pressupost general requerirà, en tot cas, novament acord exprés d'aprovació pel ple de l'Ajuntament, per quan es preveu una afectació i/o possible modificació normativa en la regulació de l'impost sobre el increment de valor dels terrenys de naturalesa urbana, motivada per la nota informativa 99/2021 del Tribunal Constitucional de què el ple del TC declara la inconstitucionalitat i nul·litat dels articles 107.1 paràgraf segon, 107.2 A) i 107.4 del Text Refós de la Llei d'Hisendes Locals.

Quart.- Trametre còpia del Pressupost aprovat definitivament a la Generalitat de Catalunya i a la Delegació d'Hisenda de Barcelona, d'acord amb el que disposa l'article 169.4 del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals.”

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=180.0> ???? comprov

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=537.0>

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=898.0>

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=1415.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=1963.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2040.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 14, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12) i corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2).

Vots en contra: 2, corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans.

Abstencions: 10, corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8) i corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2).

Direcció de Recursos Humans

4 - APROVACIÓ PLANTILLA DEL PERSONAL DE L'AJUNTAMENT DE MATARÓ PER A L'ANY 2022.

El senyor Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat, presenta la proposta següent:

I Antecedents

En data 21 d'octubre de 2021, l'oficina tècnica de la Direcció de Recursos Humans i Organització ha emès informe de proposta d'aprovació de la plantilla de personal de l'Ajuntament de Mataró per a l'any 2022, quin contingut es dona per reproduït i s'adjunta al present expedient, respecte de la qual es detalla el seu cost econòmic.

Del referit informe es desprèn una proposta que contempla dues grans línies de treball:

a) Adequació de places vacants a les necessitats actuals dels serveis, mitjançant la seva reconversió en d'altres de tipologia diferent.

b) Creació de noves places, entre les quals es proposa la creació d'un annex a la plantilla de personal laboral amb la denominació de personal laboral subrogat a extingir per raó de la probable integració del personal de la biblioteca Fundació Iluro a la xarxa de biblioteques municipals.

II Fonaments de Dret

1. La vinculació entre plantilla i pressupost troba el seu precedent a l'art. 14 de la *Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública*, norma que en els seus articles 15 i 16 regula també l'instrument tècnic denominat Relació de Llocs de Treball (RLT). L'anterior es complementa mitjançant l'art. 126 del *RD Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en materia de Régimen Local*, que estableix:

Las plantillas, que deberán comprender todos los puestos de trabajo debidamente clasificados reservados a funcionarios, personal laboral y eventual, se aprobarán anualmente con ocasión de la aprobación del Presupuesto y habrán de responder a los principios enunciados en el artículo 90.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril.

L'article 126 esmentat també contempla que a la plantilla s'uniran els antecedents, estudis i documents acreditatius que s'ajusten als principis citats i que es poden ampliar, sense perjudici de les limitacions específiques contingudes en les lleis especials o conjunturals, en els següents supòsits:

a) quan l'increment de la despesa quedi compensat mitjançant la reducció d'altres unitats o capítols de despeses corrents no ampliables.

b) sempre que l'increment de les dotacions sigui com a conseqüència de l'establiment o ampliació de serveis de caràcter obligatori que resultin imposats per disposicions legals.

2. L'article 129.3 del *RD Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en materia de Régimen Local*, estableix que correspon als òrgans de la Corporació local, segons la distribució de competències prevista a la Llei 7/1985, de 2 d'abril, *Reguladora de les bases de règim local, les competències en matèria de personal al seu servei i, en particular, l'aprovació de plantilles i relacions de llocs de treball i llurs modificacions*.

3. *Altrament, l'article 90.1 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, disposa que correspon a cada corporació local aprovar anualment, a través del Pressupost, la plantilla, que haurà de comprendre tots els llocs de treball reservats a funcionaris, personal laboral i eventual.*

Així mateix, cal remarcar que es disposa que les plantilles hauran de respondre als principis de racionalitat, economia i eficiència i establir-se d'acord amb l'organització general de l'economia, sense que les despeses de personal puguin sobrepassar els límits que es fixin amb caràcter general.

4. En anàleg sentit a l'exposat anteriorment, l'article 69 de del Reial Decret Legislatiu 5/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'estatut bàsic de

l'Empleat Públic (en endavant, TREBEP), recull que cada administració pública planificarà llurs recursos humans d'acord amb els sistemes que estableixin les normes que els sigui d'aplicació.

I que aquesta planificació tindrà com a objectiu contribuir a la consecució de l'eficàcia en la prestació dels serveis i de l'eficiència en la utilització dels recursos econòmics disponibles mitjançant la dimensió adequada de llurs efectius, llur millor distribució, formació, promoció professional i mobilitat.

5. El contingut de la plantilla es regula a l'article 25 del Decret 214/1990, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament del personal al servei de les entitats locals, el qual, estableix que aquesta ha d'estar integrada per la relació detallada de cossos, escales, subescales, classes i categories de les places en què s'integren els funcionaris, el personal laboral i l'eventual agrupades, indicant la denominació d'aquests, el nombre de places que les constitueixen, el nombre de les que es trobin vacants i el grup a què pertanyin d'acord amb la titulació exigida per al seu ingrés.

També refereix que l'entitat local ha d'aprovar anualment la plantilla en la mateixa sessió en què s'aprovi el pressupost. I que un exemplar de la plantilla amb el total de les retribucions del personal que se'n dedueixi i de la relació de llocs serà un dels documents que integren el pressupost.

6. Els drets retributius dels empleats públics venen recollits en el Capítol III del Títol III del Reial Decret Legislatiu 5/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'estatut bàsic de l'empleat públic.

Convé destacar l'art. 21 en el què es determinen les quanties i els increments retributius:

1. *Las cuantías de las retribuciones básicas y el incremento de las cuantías globales de las retribuciones complementarias de los funcionarios, así como el incremento de la masa salarial del personal laboral, deberán reflejarse para cada ejercicio presupuestario en la correspondiente ley de presupuestos.*

2. *No podrán acordarse incrementos retributivos que globalmente supongan un incremento de la masa salarial superior a los límites fijados anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el personal.*

7. És rellevant destacar, en relació amb l'anterior, que els costos de personal que es continguin a la plantilla s'han d'ajustar a les previsions contingudes a l'actualment vigent llei de pressupostos, la Llei General Pressupostària per a l'any 2021, aprovada per la Llei 11/2020, de 30 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2021, de conformitat amb l'article 134.4 de la Constitució Espanyola, així com també a les previsions que es contemplin a la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat que s'aprovi per a l'exercici 2022.

8. L'art. 37.2 del TREBEP, exclou de la necessitat de negociació les decisions de l'administració que afectin a llurs potestats d'organització, no obstant això –continua el precepte– quan les conseqüències de tals decisions tinguin repercussió en les condicions de treball dels funcionaris previstes en el paràgraf anterior (en referència a l'art. 37.1 del TREBEP), procedirà la negociació de tals condicions amb les organitzacions sindicals.

9. Respecte a l'entrada en vigor de la nova classificació professional, la Disposició transitòria tercera del TREBEP, preveu que transitòriament, els grups de classificació existents a l'entrada en vigor de l'Estatut, s'integren en els grups de classificació professional de funcionaris previstos en l'article 76, d'acord amb les següents equivalències que s'hi contenen.

10. L'article 283 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel que s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, que també regula l'aprovació de la plantilla dels ens locals, disposa que, un cop aprovada, ha d'enviar-se'n còpia d'aquesta i de la relació de llocs de treball al Departament de Governació i Relacions Institucionals en el termini de trenta dies des de l'aprovació, havent-se de publicar íntegrament en el BOP i en el DOGC (la publicació en el DOGC només ha de contenir la referència al BOP on s'ha publicat).

11. Pel que fa a la incorporació d'un annex a la plantilla del personal laboral de l'Ajuntament amb la denominació de personal laboral subrogat a extingir per raó de la probable integració de la biblioteca Fundació Iluro a la xarxa de biblioteques municipals, cal fer esment que en el cas d'aquest personal que presta els seus serveis a la biblioteca popular i tenint en compte que es tracta d'un centre de treball o unitat productiva autònoma, l'encaix a les exigències derivades de la successió d'empreses, regulades a la Directiva 2001/23/CE i a l'article 44 de l'Estatut dels treballadors, es compleix en aquest cas.

A aquest personal li serà d'aplicació una categoria "ex novo" de personal subrogat a extingir, sense tenir la condició d'empleats públics, ni de personal laboral per temps indefinit o indefinits no fixos, i amb determinades implicacions en el seu particular estatut jurídic de drets i deures, que serien les següents:

a) La seva inserció en l'organització de l'Ajuntament de Mataró es produeix mitjançant la seva incorporació en un annex de la plantilla pressupostària i de la relació de llocs de treball del personal laboral amb la denominació de "personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro".

b) Al no tenir la consideració d'empleats públics, ja que no han superat cap tipus de procés selectiu d'accés, s'integrarien com a *personal a extingir*, és a dir, les places o llocs de treball estarien cobertes per aquestes persones mentre desenvolupessin aquestes funcions i tasques.

c) A aquest personal subrogat no se li pot reconèixer els drets i expectatives laborals del personal propi laboral de l'Administració municipal i, en particular, aquells drets del personal laboral fix que ha accedit a aquesta condició per mitjà de proves selectives amb exigències del principi d'igualtat, mèrit i capacitat. El seu horitzó de carrera, provisió de llocs i mobilitat ha de quedar circumscrit a l'àmbit estricte de la unitat transmesa, i a l'estructura de llocs de treball en què es desenvolupaven les seves funcions en la situació anterior a la subrogació.

d) Els treballadors es continuaran regint pel conveni col·lectiu anterior, és a dir, pel conveni col·lectiu d'oficines i despatxos.

12. Pel que fa a l'òrgan competent per a la seva aprovació, d'acord amb l'art. 22.2 lletra i) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, és el Ple de la Corporació.

S'ha complert amb el tràmit d'informació amb la representació dels/de les treballadors/es, en sessió de dates 30 de setembre, 7 i 14 d'octubre de 2021, segons es recullen a les actes corresponents, que s'incorporen igualment al present expedient.

Vist l'informe jurídic corresponent.

Per tot allò exposat, el Regidor-Delegat d'Administració, Bon Govern i Mobilitat PROPOSA AL PLE MUNICIPAL l'adopció dels següents **ACORDS**:

Primer.- APROVAR la Plantilla del personal de l'Ajuntament de Mataró per a l'any 2022, segons document aportat per l'oficina tècnica de la Direcció de Recursos Humans i Organització.

Segon.- PUBLICAR l'esmentada aprovació de la plantilla al BOPB i al DOGC (la publicació en el DOGC només ha de contenir la referència al BOP on s'ha publicat) i trametre'n còpia a l'Administració de l'Estat i al Departament de Governació i Relacions Institucionals de la Generalitat de Catalunya.”

INFORME DE L'OFICINA TÈCNICA DE LA DIRECCIÓ DE RECURSOS HUMANS I ORGANITZACIÓ EN RELACIÓ A LA PROPOSTA D'APROVACIÓ DE LA PLANTILLA PER A L'ANY 2022

L'objecte d'aquesta aprovació contempla 2 grans línies de treball:

- A) Adequació de places vacants a les necessitats actuals dels serveis, mitjançant la seva reconversió en d'altres de tipologia diferent.
- B) Creació de noves places.

Les propostes es presenten ordenades segons les àrees, direccions i serveis on es destinaran aquestes places.

A.- Àrea de Presidència i Estratègia Mataró

A.1 - Direcció de Presidència

A.1.1 - Servei de Comunicació

La cap del Servei de Comunicació ha informat, en data 4 d'octubre de 2021, sobre la necessitat de crear a la plantilla de personal funcionari una plaça de tècnic/a superior, subgrup A1, per reforçar l'equip actual. L'equip del Servei ha de donar resposta a les necessitats comunicatives dels diferents àmbits que conformen l'organització del Govern municipal, necessitats marcades alhora pel Pla de mandat 2019-2023 que conté més d'un centenar de compromisos i accions. A aquest full de ruta també s'hi sumen l'Agenda Mataró 2030 amb nous compromisos i el seu pla d'acció, els 11 projectes europeus en els quals l'Ajuntament de Mataró hi participa o les propostes de transformació emmarcades en el NextMataró, entre d'altres, sense deixar de banda els temes clau i estratègics del Govern, com per exemple els nous projectes en matèria de seguretat o neteja i residus, que tindran un gran impacte comunicatiu.

D'altra banda, amb la situació sanitària actual derivada de la COVID-19 el Servei de Comunicació ha passat a ser un servei essencial dins del Pla Bàsic d'Emergències Municipal, per gestionar la situació d'emergència sobreenquada, tot plegat, tenint a més en compte la gran transformació que s'ha produït en la comunicació en els darrers anys, amb la incorporació de nous canals i eines, com les xarxes socials, que han provocat un augment considerable del volum d'informació a posar a disposició i gestionar.

Pel motius exposats, es considera necessari crear una plaça a la plantilla de personal funcionari de tècnic/a superior, subgrup A1, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquesta creació és de 53.032,72 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 40.794,40 € i la cotització a la Seguretat Social 12.238,32 €.)

A.1.2 – Oficina d'Oportunitats

L'Oficina d'Oportunitats és un projecte recollit en el Pla de Mandat 2019-2023, concretament en la prioritat 1 de l'àmbit Presidència i Estratègia Mataró i en el marc de les accions corresponents al compromís número 1, que és el de "Desplegar i executar els projectes estratègics del Mataró 2022 que continuen sent importants per a l'economia i la població mataronina i la resta de plans integrals i estratègics acordats al mandat 2015-19".

A l'actual organització municipal existeix l'Oficina d'Oportunitats dins la direcció de Presidència i des de Gerència s'ha encarregat a la direcció esmentada la posada en marxa durant el 2021 d'aquesta Oficina d'Oportunitats. Actualment, aquest encàrrec s'ha formulat a personal de la pròpia corporació, però que es troba adscrit/a en altres unitats, donat que aquesta unitat orgànica no disposa de personal d'estructura propi.

Per tal de dotar d'estructura pròpia a aquesta oficina, es proposa reconvertir una plaça vacant de la plantilla de personal laboral d'educador/a 1r cicle d'educació infantil, grup A, codi identificador 3945 a una plaça de la plantilla de personal funcionari de tècnic/a superior, subgrup A1, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquesta reconversió és de 18.073,90 € anuals (resultants de la suma de la diferència de retribució bruta 13.760,11 € i la diferència de la cotització a la Seguretat Social 4.313,79 €.)

A.2 - Direcció d'Innovació i Qualitat

Canvi denominació plaça tècnic/a superior informàtica, subgrup A1 (àmbit big data i intel·ligència de dades)

A la plantilla de la corporació existeix una vacant de tècnic/a superior informàtica, subgrup A1, codi identificador 4169, que es va crear amb l'objectiu de dotar d'un perfil d'analista big data i intel·ligència de dades, amb l'objectiu de dotar de màxima transversalitat a l'instrument de plantilla es considera necessari modificar aquesta plaça en el sentit de que passi a denominar-se de tècnic/a superior, subgrup A1.

Aquest moviment no té cost.

A.2.1 – Servei de Sistemes d'Informació i Telecomunicacions

El cap del Servei de Sistemes d'Informació i Telecomunicacions ha informat, en data 6 d'octubre de 2021, ha informat sobre la necessitat de crear una plaça a la plantilla de personal funcionari de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2.

En el marc estratègic de l'Ajuntament de Mataró s'han concretat, entre d'altres instruments, el "Mataró 2022" i el "Pla de transformació", instruments que posen de manifest la voluntat de posar en marxa noves formes de treballar i de relacionar-se amb la ciutadania, així com adequació dels recursos humans i tècnics a les exigències dels projectes del Mataró 2022.

Aquesta adequació passa per desplegar nous projectes, infraestructures i recursos TIC per assolir aquesta gestió global, la transformació digital i assegurar la cobertura pública i uniforme de les necessitats de tota la ciutadania així com fer front als reptes urbans de la ciutat.

El desplegament d'aquests nous projectes és responsabilitat de la Secció d'infraestructures del Servei de Sistemes d'Informació i Telecomunicacions, amb el què per fer front als projectes tecnològics, modernitzar i continuar gestionant l'actual volum de recursos TIC és necessària la creació d'una plaça de tècnic/a mitjà/ana informàtic/a per a la Secció d'Infraestructures del Servei de Sistemes d'Informació i Telecomunicacions.

És per això que es proposa la creació d'una plaça de tècnic/a mitjà/na informàtic, subgrup A2, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especials.

El cost d'aquesta creació és de 46.427,39 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 35.279,75 € i la cotització a la Seguretat Social 11.147,64 €.)

B.- Àrea de Desenvolupament Urbà i Econòmic

B.1 – Direcció de Promoció Econòmica

A la plantilla de personal funcionari existeix una plaça de treballador/a social, subgrup A2, codi identificador 28, que inicialment formava part del servei de Benestar Social i al 18 de novembre de 2015, va ser adscrita al servei d'Ocupació per donar resposta a necessitats organitzatives.

Per tal d'assimilar la naturalesa de la plaça a la resta de les integrants al Servei d'Ocupació, així com dotar a la plantilla de la transversalitat requerida, es considera necessari incloure una observació a la plaça de treballador/a social esmentada en el sentit següent: *"A reconvertir quan quedi vacant a una plaça de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2, de la plantilla de personal funcionari."*

Aquest moviment no té cost.

C.- Àrea de Qualitat Urbana

C.1 – Direcció de Seguretat, Civisme i Convivència

C.1.1 – Servei Policia Local

L'intendent sotscaip del Servei de Policia Local ha informat, en data 1 d'octubre de 2021, sobre la necessitat d'introduir modificacions en l'estructura d'aquesta unitat orgànica en el següent sentit:

Reorganització de l'àmbit policial

En relació a aquest àmbit, la proposta d'organigrama prevista al Pla "Mataró, ciutat segura" suposa la reorganització del Servei en tres àrees policials operatives que es detallen a continuació:

- **Àrea Territorial** que s'encarrega de la prevenció i l'atenció immediata a les demandes de serveis policials que es produeixen a la ciutat, i a la detecció i resolució proactiva de problemes.
- **Àrea de Policia de Barri** que és l'encarregada d'atendre i resoldre les problemàtiques de seguretat que requereixen d'una intervenció planificada i especialitzada, així com també és la interlocutora amb les entitats socials i culturals, així com amb els consells territorials de la ciutat, tot assignant policies de referència.
- **Àrea de Trànsit** que vetlla per la disciplina del trànsit i promou la seguretat viària, en coordinació amb les polítiques i línies d'actuació en matèria de mobilitat: PMUS, Mataró ciutat 30, Ordenança de Mobilitat, etc.

Atès que l'organigrama del Servei de Policia Local atorga el comandament de les seccions policials operatives a un/a sergent/a, i les unitats policials operatives a un/a caporal/a, es considera necessària la creació de les següents places a la plantilla de personal funcionari, per poder completar les funcions de comandament de les diferents unitats:

- Una plaça de sergent, subgrup C1, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Policia Local i els seus vigilants.
- Dues places de caporal, subgrup C2, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Policia Local i els seus vigilants.

El cost de creació d'aquestes tres places és de 172.430,74 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 126.193,44 € i la cotització a la Seguretat Social 46.237,30 €.).

Reconversió d'una plaça d'agent de temporada

A la plantilla de personal funcionari existeix una plaça d'agent de temporada, subgrup C2, codi identificador 437, que segons informe de l'intendent sotscap no té correspondència amb la reorganització de les àrees, seccions i unitats policials.

En aquest sentit, es considera necessari reconvertir la plaça esmentada en una plaça d'agent, subgrup C2, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Policia Local i els seus vigilants

Aquest moviment no té cost.

Reorganització de l'àmbit d'administració

Segons informe de l'intendent sotscap, l'organigrama del Servei de Policia Local implica la creació d'una àrea d'administració per tal de dur a terme les tasques administratives.

Aquesta àrea ha d'assumir totes les funcions d'administració del Servei de Policia Local que inclouen els processos administratius interns (gestió documental d'actes, denúncies, etc.) així com serveis a la ciutadania (gestió d'objectes perduts, vehicles abandonats i cessions de vehicles, etc.). Així mateix, l'àrea ha de cobrir les necessitats de logística del Servei com ara el control de material, la contractació i les compres. Finalment, ha d'assumir les funcions de seguiment i estadística del servei ordinari així com dels plans d'actuació, com ara el Pla Local de Seguretat.

En aquest sentit, i donat que actualment el Servei de Policia Local no disposa de cap lloc de treball de tècnic/a superior que pugui assumir les funcions de direcció de l'àmbit d'administració, i es

considera necessari dotar l'àmbit d'un efectiu més per tal d'assumir la reorganització de les tasques administratives de processos interns, així com dels serveis prestats a la ciutadania

Per tal de dotar de l'estructura necessària a aquest àmbit, es proposa reconvertir una plaça vacant de la plantilla de personal laboral d'oficial 1a, subgrup C1, codi identificador 2039 a una plaça de la plantilla de personal funcionari de tècnic/a superior, subgrup A1, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

Així mateix, es proposa reconvertir una plaça vacant de la plantilla de personal laboral de peó, subgrup AP, codi identificador 2244 a una plaça de la plantilla de personal funcionari d'administratiu/va, subgrup C1, escala Administració General, subescala Administrativa, classe Administratiu A.G.

El cost d'aquestes reconversions és de 21.420,87 € anuals (resultants de la suma de la diferència de retribució bruta 17.132,43 € i la diferència de la cotització a la Seguretat Social 4.288,44 €)

C.1.2 – Servei de Protecció Civil i Salut

El director de Seguretat, Civisme i Convivència ha informat, en data 22 de setembre de 2021, sobre la necessitat d'introduir modificacions en l'estructura d'aquesta unitat orgànica en el sentit següent:

Salut

Creació de 2 places de tècnic/a superior a la plantilla de personal funcionari (Salut)

Per tal de garantir el compliment dels serveis mínims obligatoris recollits a l'article 52 de la Llei 18/2009 de Salut Pública, així com noves competències municipals en matèries de control mediambiental (aigües subterrànies, aigües de bany, emissions contaminants atmosfèriques, acústiques i electròniques, etc) cal dotar de places d'estructura l'àmbit de Salut Pública, donat que l'equip actual de la Secció de Salut es considera que no pot cobrir íntegrament totes les competències obligades per Llei.

És per aquest motiu que es proposa la creació de dues places a la plantilla de personal funcionari de tècnic/a superior, subgrup A1, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquesta creació per ambdues places és de 108.388,75 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 82.519,12 € i la cotització a la Seguretat Social 25.869,72 €.)

Incorporació observació plaça tècnic/a mitjà/na, codi identificador 2208 (Salut)

A la plantilla de personal funcionari existeix una plaça de tècnic/a mitjà, subgrup A2, codi identificador 2208, adscrita al servei de Protecció Civil i Salut desenvolupant funcions a l'àmbit de Salut. A l'informe del director esmentat s'indica de la necessitat de reconvertir aquesta plaça quan quedi vacant a una plaça de tècnic/a superior atès que es necessari que l'equip disposi de la màxima capacitat per realitzar funcions d'inspecció i instrucció d'expedients.

En aquest sentit, es considera necessari incloure a la plaça de tècnic/a mitjà/na esmentada l'observació següent: "A reconvertir quan quedi vacant a una plaça de la plantilla de funcionari de tècnic/a superior, subgrup A1."

Aquest moviment no té cost.

Protecció Civil

El Servei de Protecció Civil és un servei de garantia de drets, amb la missió d'evitar o minimitzar les conseqüències per a les persones, els béns i el medi ambient d'un risc greu col·lectiu, d'una catàstrofe o una calamitat d'abast general.

Això es realitza mitjançant el desenvolupament de les funcions de:

- Previsió.
- Prevenció.
- Planificació.
- Intervenció.
- Restabliment dels serveis prioritaris.
- Informació i formació sobre autoprotecció.
- Coordinació dels serveis d'urgències.

En aquests moments l'equip del Servei de Protecció Civil el conformen dos professionals:

- 1 TAE arquitecta tècnica (A2), cap del Servei de Protecció Civil i Salut.
- 1 tècnic/a mitjà/ana, de protecció civil (A2)

En aquest sentit, es considera necessari reforçar l'estructura d'aquesta unitat orgànica, que amb situacions com la generada per la COVID-19 han vist incrementat el volum i complexitat de la seva feina.

Dins de l'Àrea de Qualitat Urbana, concretament a la Secció de Desenvolupament Sostenible, existeix una plaça vacant de TAE enginyer tècnic/a superior, subgrup A1, codi identificador 395, generada per la jubilació del professional que ocupava aquesta plaça. En desvincular-se de l'organització, les càrregues de treball que desenvolupava es van redistribuir entre altres professionals de l'equip, sense necessitat de fer servir la plaça que ara es proposa reconvertir.

És per això que es proposa la reconversió d'aquesta plaça de la plantilla de personal funcionari de TAE enginyer/a superior, subgrup A1, actualment vacant a una plaça de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial, que pugui servir per dotar l'equip del Servei de Protecció Civil d'un efectiu més.

Aquest moviment suposa un estalvi de 6.383,06 € anuals (resultant de la suma de la diferència de retribució bruta 4.859,58 € i la diferència de seguretat social 1.523,48 €)

C.2 – Direcció de Transició Ecològica, Sostenibilitat i Espai Públic

C.2.1 – Servei d'Equipaments Municipals

La cap del Servei d'Equipaments Municipals ha informat, en data 4 d'octubre de 2021, sobre la necessitat de reconvertir una plaça de l'estructura d'aquesta unitat orgànica, per adequar-la a les necessitats actuals del servei.

En aquest sentit, existeix a la plantilla de personal funcionari una plaça vacant de delineant, subgrup C1, amb codi identificador 47, generada per jubilació del professional que l'ocupava, que segons informe de la cap de servei, ha de ser reconvertida a una plaça d'enginyer/a tècnic/a, subgrup A2. Les funcions de suport tècnic en matèria d'instal·lacions i serveis de manteniment, així com la coordinació i gestió de 12 contractes de prestació de servei de manteniment normatiu, preventiu i correctiu del conjunt d'edificis i equipaments municipals, així com la redacció dels projectes

d'instal·lacions de les noves actuacions requereixen que siguin assumides per un perfil d'enginyer tècnic/a.

És per això que es proposa la reconversió d'aquesta plaça de la plantilla de personal funcionari de delineant, subgrup C1, actualment vacant a una plaça d'enginyer/a tècnic/a, subgrup A2, escala Administració Especial, subescala Tècnica, que pugui per dotar el Servei del perfil necessari per assumir aquestes competències.

El cost d'aquest moviment és de 2.852,72 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 2.171,85 € i la cotització a la Seguretat Social 680,87 €.)

C.2.2 – Servei de Mobilitat

La cap del Servei de Mobilitat ha informat, en data 5 d'octubre de 2021, sobre la necessitat de reconvertir una plaça de l'estructura d'aquesta unitat orgànica, en concret una plaça d'enginyer/a tècnic/a, subgrup A2, amb codi identificador 55, per adequar-la a les necessitats actuals del servei, relacionades amb les polítiques de mobilitat, i la necessitat imperiosa de fer el canvi cap un model de ciutat més sostenible i més centrat en les persones.

En aquest sentit, existeix a la plantilla de personal funcionari la plaça vacant esmentada, d'enginyer/a tècnic/a, subgrup A2, generada per jubilació del seu anterior ocupant, que segons informe de la cap de servei, ha de ser reconvertida per incorporar un ventall més ampli de titulacions de Grau universitari o equivalent d'àmbits tècnics, socials i/o econòmics no reduint aquest a la formació d'enginyers tècnics i/o superiors (arquitectes, economistes, sociòlegs, ambientòlegs, etc.).

El motiu d'aquesta necessitat d'obertura és la gran evolució de les polítiques de mobilitat, així com la necessitat d'acumular coneixements més transversals i relacionats amb la gestió de projectes europeus, l'implantació de projectes com l'Anella verda o la Zona de Baixes Emissions, la identificació d'oportunitats de finançament, l'elaboració d'estudis, estratègies i / o plans de foment de mobilitat sostenible, que no necessàriament s'han de circumscriure a una única titulació, i que eleven en complexitat el perfil requerit.

És per això que es proposa la reconversió de la plaça d'enginyer/a tècnic/a, subgrup A2, amb codi identificador 55, actualment vacant a una plaça de tècnic/a superior, subgrup A1, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquest moviment és de 6.650,08 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 5.062,87€ i la cotització a la Seguretat Social 1.587,21 €.)

D.- Àrea de Serveis a la Ciutadania

D.1 – Direcció de Polítiques d'Igualtat d'Oportunitats

D.1.1 – Servei d'Educació

Actualment, una persona que ocupa una plaça de tècnic/a superior, grup A1, de la plantilla de personal laboral del Servei d'Educació, es va acollir a la jubilació parcial i des del servei es va procedir a sol·licitar que el contracte de relleu es formulés de la categoria de tècnic/a mitjà/na, grup A2, atès les funcions a desenvolupar.

Per aquest motiu, es proposa incloure l'observació "*A reconvertir quan quedi vacant, en una plaça de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2, de la plantilla de personal funcionaris*".

Aquesta modificació actualment no suposa cost econòmic. En el moment que es faci efectiva la reconversió, es portarà a terme la quantificació del cost, en el cas que n'hi hagi.

D.1.2 – Servei de Benestar Social

L'addenda del Contracte programa entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Mataró pels Serveis Socials, incorpora 8,5 administratius de suport pels equips bàsics

Durant l'exercici 2017 es va procedir a modificar la plantilla amb 2 places de l'àmbit administratiu, que han estat cobertes de forma definitiva durant l'any 2019 prèvia finalització del procés selectiu per cobrir places d'administratiu per promoció interna. A la plantilla per a l'exercici 2020 es va procedir a la creació de 2 places més d'administratiu/va, subgrup C1, per a la seva cobertura d'accés per promoció interna.

Amb l'objectiu d'avançar en el compliment als requeriments del contracte programa pel que fa a l'àmbit administratiu, es considera necessari la creació d'1 plaça d'administratiu/va, subgrup C1, de la plantilla de personal funcionari, escala administració general, subescala Administrativa, escala Administratiu/va A.G.. Aquesta plaça serà inclosa a l'Oferta d'Ocupació Pública per ser convocada per promoció interna.

El cost d'aquest moviment és de 2.253,93 € anuals (resultants de la diferència de retribucions entre una plaça del cos C2 i una del cos C1 1.715,98€ i la diferència de cotització a la Seguretat Social 537,96 €.)

D.1.3 – Servei d'Assessorament i Gestió

A la plantilla de personal laboral existeix actualment una plaça vacant d'educador/a 1r cicle d'educació infantil, grup A2, amb motiu de la jubilació de la seva anterior ocupant.

El Servei d'Assessorament i Gestió de l'Àrea de Serveis a la Ciutadania ha informat, en data 7 d'octubre de 2021, sobre la necessitat d'incorporar en el seu equip una plaça d'estructura de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2, per donar suport a tota la gestió de l'àmbit tècnic i administratiu de l'Àrea de Serveis a la Ciutadania, atès que aquest servei dona suport en aquesta matèria als serveis integrats en l'àrea esmentada.

Pel motius exposats, es considera necessari reconvertir aquesta plaça a una plaça de tècnic/a mitjà/na, grup A2, de la plantilla de personal funcionari, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquest moviment és de 11.432,96 € anuals (resultants de la suma de la diferència de retribució bruta 8.704,19€ i la diferència de cotització a la Seguretat Social 2.728,77 € entre ambdues places).

D.2 – Direcció d'Acció Comunitària

D.2.1 – Direcció d'Esports

A la plantilla de personal laboral existeix actualment una plaça vacant de tècnic/a mitjà/na, grup A2, codi identificador 3765, amb motiu de la jubilació del seu anterior ocupant. Aquesta plaça estava adscrita a la Direcció d'Esports.

A nivell organitzatiu, es considera necessari reconvertir aquesta plaça a una plaça de tècnic/a superior, subgrup A1, de la plantilla de personal funcionari, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquest moviment és de 5.401,87 € anuals (resultants de la suma de la diferència de retribució bruta 4.112,58 € i la diferència de cotització a la Seguretat Social 1.289,29 € entre ambdues places).

E.- Àrea d'Administració General

A nivell organitzatiu, es considera necessari dotar a l'Àrea d'Administració General d'una plaça d'estructura de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2, per reforçar l'equip tècnic de l'àrea esmentada i així poder donar suport a les funcions de gestió tècnica i administrativa dels diferents serveis integrats en aquesta àrea, impulsar nous projectes, etc.

Per tant, es proposa crear una plaça de tècnic/a mitjà/na, subgrup A2, a la plantilla de personal funcionari, escala Administració Especial, subescala Serveis Especials, classe Comeses Especial.

El cost d'aquesta creació és de 46.706,28 € anuals (resultants de la suma de la retribució bruta 35.279,75 € i la cotització a la Seguretat Social 11.147,64 €.)

Les modificacions proposades produiran efectes a partir de l'aprovació definitiva per part del Ple del Pressupost municipal per a l'exercici 2022.

F.- Diversos Plantilla

F.1 – Direcció d'Acció Comunitària

F.1.1 – Direcció de Cultura

És voluntat de l'Ajuntament de Mataró i de la Fundació Iluro, actual titular d'una biblioteca ubicada a un edifici de la seva propietat amb entrada pel carrer Palau, 18 de Mataró, integrar de forma permanent i definitiva l'esmentada biblioteca a la Xarxa de Biblioteques públiques del municipi de Mataró. Així mateix, les parts han mantingut converses amb la Diputació de Barcelona amb l'objecte de dur a terme totes les gestions que resultin necessàries per a la posterior integració de la biblioteca popular a la Xarxa de Biblioteques de la Diputació.

En aquest sentit, ja el passat 14 de juny de 2017, l'Ajuntament de Mataró i la Fundació Iluro van signar el protocol per a la incorporació de la Biblioteca Popular a la xarxa de biblioteques municipals, i en data 12 de desembre de 2018, van signar un conveni de col·laboració per la gestió de la biblioteca popular mentre es portaven a terme les accions necessàries per a la futura integració.

Per decret d'alcaldia núm. 4657 de 27 de maig de 2021 es va resoldre incoar l'expedient per a la incorporació de la Biblioteca Popular de la Fundació Iluro a la Xarxa de Biblioteques Municipals, sol·licitant als diversos serveis municipals implicats la preparació d'aquest expedient amb les necessàries actuacions per dur-ho a terme. En aquest cas, la Direcció de Recursos Humans i Organització ha de preparar la incorporació del personal de la Fundació, motiu pel qual recull les places que hauran d'ocupar en aquest expedient de plantilla, amb la següent denominació, extreta dels contractes laborals i rebuts de nòmina facilitats per la Fundació:

Annex de personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro

- 1 plaça operador/a (grup cotització 05)
- 1 plaça auxiliar administratiu/va 20 anys endavant (grup cotització 05)
- 1 plaça auxiliar (grup cotització 07)
- 2 places conserge (grup cotització 06)
- 1 plaça Oficial 2a (grup cotització 10)

A aquest personal li serà d'aplicació una categoria "ex novo" de personal subrogat a extingir, sense tenir la condició d'empleats públics, ni de personal laboral per temps indefinit o indefinits no fixos, i amb determinades implicacions en el seu particular estatut jurídic de drets i deures, que serien les següents:

- a) La seva inserció en l'organització de l'Ajuntament de Mataró es produeix mitjançant la seva incorporació en un annex de la plantilla pressupostària i de la relació de llocs de treball del personal laboral amb la denominació de "personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro".
- b) Al no tenir la consideració d'empleats públics, ja que no han superat cap tipus de procés selectiu d'accés, s'integrarien com a *personal a extingir*, és a dir, les places o llocs de treball estarien cobertes per aquestes persones mentre desenvolupessin aquestes funcions i tasques.
- c) A aquest personal subrogat no se li pot reconèixer els drets i expectatives laborals del personal propi laboral de l'Administració municipal i, en particular, aquells drets del personal laboral fix que ha accedit a aquesta condició per mitjà de proves selectives amb exigències del principi d'igualtat, mèrit i capacitat. El seu horitzó de carrera, provisió de llocs i mobilitat ha de quedar circumscrit a l'àmbit estricte de la unitat transmesa, i a l'estructura de llocs de treball en què es desenvolupaven les seves funcions en la situació anterior a la subrogació.
- d) Els treballadors es continuaran regint pel conveni col·lectiu anterior, és a dir, pel conveni col·lectiu d'oficines i despatxos.

Aquesta integració de l'Annex de plantilla del personal subrogat laboral a extingir de la Fundació Iluro, resta condicionada a l'aprovació definitiva de la subrogació pel Ple de la Corporació.

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2085.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2182.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 14, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12) i corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2).

Vots en contra: Cap

Abstencions: 12, corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8), corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans (2).

5 - APROVACIÓ RELACIÓ DE LLOCS DE TREBALL (RLT) DE L'AJUNTAMENT DE MATARÓ PER A L'ANY 2022.

El senyor Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat, presenta la proposta següent:

I. Antecedents

En data 21 d'octubre de 2021, l'oficina tècnica de la Direcció de Recursos Humans i Organització ha emès informe tècnic d'aprovació de la relació de llocs de treball (RLT) de l'Ajuntament de Mataró per a l'any 2022, quin contingut es dona per reproduït i s'adjunta al present expedient. L'objecte d'aquesta aprovació contempla tres grans línies de treball:

- a) Racionalització de la RLT en diferents aspectes: modificacions d'aspectes de llocs de treball, inclusió d'observacions, esmenes de llocs existents, i supressió de diversos llocs.
- b) Revisió de llocs de treball
- c) Integració annex personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro

II. Fonaments de Dret

1. Les qüestions referents a la RLT i la seva modificació es regulen, entre d'altres, a l'article 283 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel que s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, i en els articles 29 i següents del Decret 214/1990, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de personal al servei de les entitats locals, en el què es preveu el mateix tràmit per la seva aprovació i per les seves modificacions.
2. L'article 31 del Decret 214/1990, de 30 de juliol, disposa que la relació de llocs de treball s'ha d'elaborar ajustant-se a criteris de racionalitat, economia i eficàcia, respecte dels quals

aquesta assessora no pot pronunciar-se davant la manca d'elements suficients per a la seva valoració.

3. En relació a l'òrgan competent, d'acord amb l'article 32, apartat 1, del Decret 214/1990, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament del personal al servei de les entitats locals, el Ple de la Corporació és l'òrgan competent per efectuar l'aprovació de la relació de llocs de treball i de totes les seves modificacions.

4. Igualment, estableix l'esmentat article, en el seu apartat 2, que les relacions de llocs de treball són públiques i poden ser consultades en períodes d'exposició pública del pressupost anual o de les seves modificacions, en la forma que cada entitat local tingui establerta.

5. La RLT s'ha d'ajustar a les previsions del marc pressupostari. Atès que a dia d'avui no ha estat aprovada la llei pressupostària per a l'any 2022, el marc legal a contemplar és la Llei 11/2020, de 30 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2021 (BOE 31/12/2020).

Cal destacar en aquest sentit el seu article 18, punt dos, relatiu a les despeses del personal al servei del sector públic, el qual estableix en quant a les bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica en matèria de les indicades despeses de personal el següent:

“Dos. En el año 2021, las retribuciones del personal al servicio del sector público no podrán experimentar un incremento global superior al 0,9 por ciento respecto a las vigentes a 31 de diciembre de 2020, en términos de homogeneidad para los dos períodos de la comparación, tanto por lo que respecta a efectivos de personal como a la antigüedad del mismo (...).

Cuatro. La masa salarial del personal laboral, que podrá incrementarse en el porcentaje máximo previsto en el apartado Dos de este artículo, en términos de homogeneidad para los dos períodos objeto de comparación, está integrada por el conjunto de las retribuciones salariales y extrasalariales devengadas por dicho personal en el año anterior.”

6. L'art. 37.2 del TREBEP, exclou de la necessitat de negociació les decisions de l'administració que afectin a llurs potestats d'organització, no obstant això –continua el precepte- quan les conseqüències de tals decisions tinguin repercussió en les condicions de treball dels funcionaris previstes en el paràgraf anterior (en referència a l'art. 37.1 del TREBEP), procedirà la negociació de tals condicions amb les organitzacions sindicals.

7. L'article 283 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel que s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, que també regula l'aprovació de la plantilla dels ens locals, disposa que, un cop aprovada, ha d'enviar-se'n còpia d'aquesta i de la relació de llocs de treball al Departament de Governació i Relaciones Institucionals en el termini de trenta dies des de l'aprovació, havent-se de publicar íntegrament en el BOP i en el DOGC (la publicació en el DOGC només ha de contenir la referència al BOP on s'ha publicat).

8. Pel que fa a la incorporació d'un annex a la plantilla del personal laboral de l'Ajuntament amb la denominació de personal laboral subrogat a extingir per raó de la probable integració de la biblioteca Fundació Illuro a la xarxa de biblioteques municipals, cal fer esment que en el cas d'aquest personal que presta els seus serveis a la biblioteca popular i tenint en compte que es tracta d'un centre de treball o unitat productiva autònoma, l'encaix a les exigències

derivades de la successió d'empreses, regulades a la Directiva 2001/23/CE i a l'article 44 de l'Estatut dels treballadors, es compleix en aquest cas.

A aquest personal li serà d'aplicació una categoria "ex novo" de personal subrogat a extingir, sense tenir la condició d'empleats públics, ni de personal laboral per temps indefinit o indefinits no fixos, i amb determinades implicacions en el seu particular estatut jurídic de drets i deures, que serien les següents:

a) La seva inserció en l'organització de l'Ajuntament de Mataró es produeix mitjançant la seva incorporació en un annex de la plantilla pressupostària i de la relació de llocs de treball del personal laboral amb la denominació de "personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro".

b) Al no tenir la consideració d'empleats públics, ja que no han superat cap tipus de procés selectiu d'accés, s'integrarien com a *personal a extingir*, és a dir, les places o llocs de treball estarien cobertes per aquestes persones mentre desenvolupessin aquestes funcions i tasques.

c) A aquest personal subrogat no se li pot reconèixer els drets i expectatives laborals del personal propi laboral de l'Administració municipal i, en particular, aquells drets del personal laboral fix que ha accedit a aquesta condició per mitjà de proves selectives amb exigències del principi d'igualtat, mèrit i capacitat. El seu horitzó de carrera, provisió de llocs i mobilitat ha de quedar circumscrit a l'àmbit estricte de la unitat transmesa, i a l'estructura de llocs de treball en què es desenvolupaven les seves funcions en la situació anterior a la subrogació.

d) Els treballadors es continuaran regint pel conveni col·lectiu anterior, és a dir, pel conveni col·lectiu d'oficines i despatxos.

9. Pel que fa a l'òrgan competent per a la seva aprovació, d'acord amb l'art. 22.2 lletra i) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, és el Ple de la Corporació.

S'ha complert amb el tràmit de negociació amb la representació dels/de les treballadors/es, en sessió de dates 30 de setembre, 7 i 14 d'octubre de 2021, segons es recullen a les actes corresponents, que s'incorporen igualment al present expedient.

Vist l'informe jurídic corresponent.

Per tot allò exposat, el Regidor-Delegat d'Administració, Bon Govern i Mobilitat PROPOSA AL PLE MUNICIPAL l'adopció dels següents **ACORDS**:

Primer.- APROVAR la relació de llocs de treball de l'Ajuntament de Mataró de l'any 2022, segons document aportat per la oficina tècnica de la Direcció de Recursos Humans i Organització.

Segon.- PUBLICAR la relació de llocs de treball de l'Ajuntament de Mataró al BOPB."

INFORME DE L'OFICINA TÈCNICA DE LA DIRECCIÓ DE RECURSOS HUMANS I ORGANITZACIÓ EN RELACIÓ A LA PROPOSTA D'APROVACIÓ DE LA RELACIÓ DE LLOCS DE TREBALL PER A L'ANY 2021

De conformitat amb els articles 9 i 11 del Text únic dels acords municipals vigents sobre determinació de les condicions de treball del personal funcionari de l'Ajuntament de Mataró 2004-2007 i del Text únic dels acords municipals vigents sobre determinació de les condicions de treball del personal laboral de l'Ajuntament de Mataró 2004-2007, informem de l'aprovació de la Relació de Llocs de Treball prevista per la sessió del Ple municipal d'aprovació inicial del Pressupost.

L'objecte d'aquesta aprovació contempla 3 grans línies de treball:

- a) Racionalització de la RLT en diferents aspectes: modificacions d'aspectes de llocs de treball, inclusió d'observacions, esmenes de llocs existents, i supressió de diversos llocs
- b) Revisió de llocs de treball
- c) Integració annex personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Illuro

A. Racionalització de la Relació de Llocs de Treball en diferents aspectes

A.1. Modificacions característiques llocs de treball d'Assessor/a jurídic/a especialitzat i tècnic/a de suport especialitzat

A l'actual RLT, existeixen els llocs de treball de:

- Assessor/a jurídic/a especialitzat
- Tècnic/a de suport especialitzat

Ambdós tenen indicat com a tipus de lloc "especialitzat" i forma de provisió el "concurs de mèrits".

A nivell organitzatiu, s'ha detectat que aquests llocs a la pràctica han esdevingut a ser un tipus de lloc d'assignació inicial.

Pel que fa al lloc de treball d'assessor/a jurídic especialitzat, la diferència amb el lloc d'assignació inicial d'assessor jurídic/a, analitzat en quan a funcions, és el fet que el primer prepara i representa a la corporació en judicis, motiu pel qual en un inici va ser considerat com una evolució del segon. En la pràctica s'ha fet evident que es tracta de dos llocs de treball diferents, atès que segons la unitat orgànica d'adscripció, amb necessitat d'assistència a judicis o no, existirà la necessitat d'un lloc o l'altre, i per tant, el lloc especialitzat no és una evolució de l'anterior, sinó que es tracta d'un lloc diferent dependent de la unitat orgànica d'adscripció.

D'altra banda, amb la tendència de dotar de màxima transversalitat als instruments bàsics de Recursos Humans, a la Plantilla s'està impulsant la creació de places genèriques per buscar la polivalència en el moment de la seva cobertura, utilitzant el lloc de tècnic/a de suport especialitzat per cobrir llocs de treball on l'assignació és inicial (economista, psicòleg, etc.). Així, com per impulsar nous projectes amb el personal tècnic de la corporació al qual cal buscar llocs de treball que permetin aquest empoderament.

Per tant, es considera necessari modificar les característiques dels llocs de treball de:

- Assessor/a jurídic/a especialitzat
- Tècnic/a de suport especialitzat

Modificació que suposa passar a que siguin un tipus de lloc “base” amb una forma de provisió “d’assignació inicial”.

En conseqüència, el personal funcionari de carrera o laboral fix que està ocupant els llocs de treball esmentat passen a tenir una adscripció definitiva als llocs des de la data de publicació de l’acord de Ple als butlletins oficials.

El personal afectat és el que a continuació es relaciona:

Lloc de treball d’assessor/a jurídic especialitzat:

- Ridaura García, Arturo
- Hamed Marchal, Yasmina
- Garcia Ramos, Gemma
- Colomer Subira, Noema
- Pelegrin Vargas, Noemi
- Puigvert Cobos, Alexandra

Lloc de treball de tècnic/a de suport especialitzat:

- Payà Rovira, Jorge
- Calvo Verges, Maria
- Valls Juana, Olga
- Castellà Parull, Xavier
- García Álvarez, Luz
- Cusachs Bruguera, Maria Carmen
- Tarradellas Codina, Jordi
- Sans Pérez, Eva

Aquest moviment no suposa cap cost.

La present modificació generarà efectes en el contingut de la RLT des de la data de publicació de l’acord del Ple.

A.2. Supressió dels llocs de treball de director/a d’Esports i director/a d’Ensenyament

A l’actual Relació de Llocs de Treball, existeixen els llocs de treball de director/a d’Esports i director/a d’Ensenyament vacants des de la jubilació dels anteriors ocupants.

Des de la jubilació dels titulars, aquests dos àmbits estan liderats per figures de caps de servei i amb el nou model organitzatiu es preveu que aquestes unitats orgàniques esdevinguin serveis dins de la futura organització de l’administració municipal.

Pels motius exposats, cal procedir a la supressió dels llocs de treball de:

- Director/a d’Esports
- Director/a d’Ensenyament

Aquests moviments no suposen cost.

La present modificació generarà efectes en el contingut de la RLT des de la data de publicació de l'acord del Ple.

B. Revisió de llocs de treball

B.1.- Revisió del lloc de treball de coordinador/a i tècnic Prevenció de Riscos Laborals

Dins del servei de Prevenció de Riscos Laborals, entre d'altres, existeixen els llocs de treball de:

- Coordinador/a de Prevenció de Riscos Laborals (grup A2)
- Tècnic/a de prevenció nivell superior (grup A2)

Durant l'actual situació sanitària derivada de la COVID19, s'ha detectat que aquest llocs de treball necessiten disposar de flexibilitat i disponibilitat horària per atendre la casuística de la competència que exerceixen. Aquest fet ha impulsat a realitzar un anàlisi dels factors valorats en aquests llocs i en conseqüència revisar-los i fer una nova proposta de valoració.

Per tot l'exposat, s'ha procedit a realitzar l'estudi de valoració amb el manual esmentat, essent el resultat el següent:

	Codi lloc tipus	Lloc tipus retributiu	TITULACIÓ/EXPER.	ESPECIALITZACIÓ	DIFICULTAT/DIVERSITAT	COORDINACIÓ FUNCIONAL	SUPERVISIÓ PERSONAL	AMPLITUD DE GESTIÓ ECONÒMICA	MAXIMA RESP. GESTIÓ PRESUP.	SAZOLLIM. SOBRE RESULTATS	RELACIONS INTERPERSONALS	AUTONOMIA/INICIATIV A	TOTAL Factors Comuns	JORNADA FLEXIBLE	PROLONGACIÓ DE JO	DISPONIBILITAT	TORNOS	AMBIENT DE TREBALL	ESFORÇ FÍSIC	PERILLOSTAT	INCOMPATIBILITAT	TOTAL Factors Complementaris	TOTAL FINAL	Grup	NCD	NCE	
Actual valoració	22	Tècnic/a PRL Niv. Superior	7	66	6	64	5	86	4	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	446	A2	21	XI
Proposta valoració	22	Tècnic/a PRL Niv. Superior	7	66	6	64	5	86	4	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	474	A2	22	XII
Actual valoració	118	Coordinador/a PRL	7	66	6	64	5	86	4	50	2	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	517	A2	23	XIV
Proposta valoració	118	Coordinador/a PRL	7	66	6	64	5	86	4	50	2	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	545	A2	24	XV

Aquesta valoració, que afecta a un col·lectiu de 3 persones de plantilla: Jordi Catarina Solano – (coordinador/a PRL); Joan Pou Vidal i Elisabet Bofill i Roca (tècnic/a PRL nivell superior), té un cost brut total anual de 4.793,59 € (3.687,38 € corresponen a retribucions i 1.106,21 € a seguretat social. Els imports són contemplant les 3 persones ocupants).

Es proposa que aquesta valoració entri en vigor a partir del dia 1 del mes següent a la publicació de l'aprovació definitiva del pressupost corresponent a l'exercici 2020 pel Ple.

B.1.- Revisió del lloc de treball de tècnic Protecció Civil

Dins del servei de Protecció Civil i Salut, a l'àmbit de Protecció Civil, existeix el lloc de treball de:

- Tècnic/a de Protecció Civil (grup A2)

Tal i com s'ha donat en l'àmbit de Prevenció de Riscos Laborals, també l'actual situació sanitària derivada de la COVID19 ha fet evident que aquest lloc de treball necessita disposar de flexibilitat i disponibilitat horària per atendre la casuística de la competència que exerceix. Aquest fet ha impulsat a realitzar un anàlisi dels factors valorats en aquests llocs i en conseqüència revisar-los i fer una nova proposta de valoració.

Per tot l'exposat, s'ha procedit a realitzar l'estudi de valoració amb el manual esmentat, essent el resultat el següent:

	Codi lloc tipus	Lloc tipus retributiu	TITULACIÓ/EXPER.	ESPECIALITZACIÓ	DIFICULTAT/DIVERSITAT	COORDINACIÓ FUNCIONAL	SUPERVISIÓ PERSONAL	AMPLITUD DE GESTIÓ	IMPACTE SOBRE RESULTATS	RELACIONS INTERPERSONALS	AUTONOMIA/INICIATIV	TOTAL Factors Comuns	JORNADA FLEXIBLE	PROLONGACIÓ DE JORNADA	DISPONIBILITAT	TURNS	AMBIENT DE TREBALL	ESFORÇ FÍSIC	PERILLOSITAT	INCOMPATIBILITAT	TOTAL Factors Complementaris	TOTAL FINAL	Grup	NCD	NCE
Actual valoració	123	Tècnic/a protecció civil	7	66	5	53	5	86	5	63	0	0	0	0	0	1	14	0	0	0	23	451	A2	20	XI
Proposta valoració	123	Tècnic/a protecció civil	7	66	5	53	5	86	5	63	0	0	0	0	0	1	14	0	0	0	37	465	A2	22	XII

Aquesta valoració, afecta a una persona de plantilla: Xavier Benet Terrats, té un cost brut total anual de 2.265,18 € (1.742,45 € corresponen a retribucions i 522,73 € a seguretat social).

Es proposa que aquesta valoració entri en vigor a partir del dia 1 del mes següent a la publicació de l'aprovació definitiva del pressupost corresponent a l'exercici 2020 pel Ple.

C. Integració annex personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro

C.1 – Direcció d'Acció Comunitària

C.1.1 – Direcció de Cultura

És voluntat de l'Ajuntament de Mataró i de la Fundació Iluro, actual titular d'una biblioteca ubicada a un edifici de la seva propietat amb entrada pel carrer Palau, 18 de Mataró, integrar de forma permanent i definitiva l'esmentada biblioteca a la Xarxa de Biblioteques públiques del municipi de Mataró. Així mateix, les parts han mantingut converses amb la Diputació de Barcelona amb l'objecte de dur a terme totes les gestions que resultin necessàries per a la posterior integració de la biblioteca popular a la Xarxa de Biblioteques de la Diputació.

En aquest sentit, ja el passat 14 de juny de 2017, l'Ajuntament de Mataró i la Fundació Iluro van signar el protocol per a la incorporació de la Biblioteca Popular a la xarxa de biblioteques municipals, i en data 12 de desembre de 2018, van signar un conveni de col·laboració per la gestió de la biblioteca popular mentre es portaven a terme les accions necessàries per a la futura integració.

Per decret d'alcaldia núm. 4657 de 27 de maig de 2021 es va resoldre incoar l'expedient per a la incorporació de la Biblioteca Popular de la Fundació Iluro a la Xarxa de Biblioteques Municipals, sol·licitant als diversos serveis municipals implicats la preparació d'aquest expedient amb les necessàries actuacions per dur-ho a terme. En aquest cas, la Direcció de Recursos Humans i Organització ha de preparar la incorporació del personal de la Fundació, motiu pel qual recull les places que hauran d'ocupar en aquest expedient de plantilla, amb la següent denominació, extreta dels contractes laborals i rebuts de nòmina facilitats per la Fundació:

Annex RLT del personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro

- 1 lloc d'administratiu/va (grup cotització 05)
- 1 lloc d'auxiliar administratiu/va 20 anys endavant (grup cotització 05)
- 1 lloc d'auxiliar (grup cotització 07)
- 2 llocs conserge (grup cotització 06)
- 1 lloc d'Oficial 2a (grup cotització 10)

A aquest personal li serà d'aplicació una categoria "ex novo" de personal subrogat a extingir, sense tenir la condició d'empleats públics, ni de personal laboral per temps indefinit o indefinits no fixos, i

amb determinades implicacions en el seu particular estatut jurídic de drets i deures, que serien les següents:

- e) La seva inserció en l'organització de l'Ajuntament de Mataró es produeix mitjançant la seva incorporació en un annex de la plantilla pressupostària i de la relació de llocs de treball del personal laboral amb la denominació de "personal laboral subrogat a extingir de la Fundació Iluro".
- f) Al no tenir la consideració d'empleats públics, ja que no han superat cap tipus de procés selectiu d'accés, s'integrarien com a *personal a extingir*, és a dir, les places o llocs de treball estarien cobertes per aquestes persones mentre desenvolupessin aquestes funcions i tasques.
- g) A aquest personal subrogat no se li pot reconèixer els drets i expectatives laborals del personal propi laboral de l'Administració municipal i, en particular, aquells drets del personal laboral fix que ha accedit a aquesta condició per mitjà de proves selectives amb exigències del principi d'igualtat, mèrit i capacitat. El seu horitzó de carrera, provisió de llocs i mobilitat ha de quedar circumscrit a l'àmbit estricte de la unitat transmesa, i a l'estructura de llocs de treball en què es desenvolupaven les seves funcions en la situació anterior a la subrogació.
- h) Els treballadors es continuaran regint pel conveni col·lectiu anterior, és a dir, pel conveni col·lectiu d'oficines i despatxos.

Aquesta integració de l'Annex RLT del personal subrogat laboral a extingir de la Fundació Iluro, resta condicionada a l'aprovació definitiva de la subrogació pel Ple de la Corporació.

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2190.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2286.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 14, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12) i corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2).

Vots en contra: Cap

Abstencions: 12, corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8), corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans (2).

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2297.0>

6 - APROVACIÓ MODIFICACIÓ ARTICLE 16 DEL TEXT ÚNIC DELS ACORDS MUNICIPALS VIGENTS SOBRE DETERMINACIÓ DE LES CONDICIONS DE TREBALL DEL PERSONAL LABORAL DE L'AJUNTAMENT DE MATARÓ.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2297.0>

El senyor Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat, presenta la proposta següent:

“Fets

1.- En el si de la comissió negociadora del conveni col·lectiu, així com a la reunió de la mesa general de negociació del personal funcionari de l'Ajuntament de Mataró, portades a terme en data 30 de setembre de 2021, es va negociar i finalment acordar la modificació de l'article 16 del Text Únic dels Acords Municipals Vigents sobre determinació de les condicions de treball del personal laboral de l'Ajuntament de Mataró, el qual restarà redactat en els següents termes:

“Art. 16.- Jornada de treball

El total anual de dies laborables es calcularà descomptant del total de dies naturals de l'any els diumenges, els dissabtes, les festes oficials no recuperables i els dies de vacances.

La jornada ordinària de treball serà de trenta-set hores i mitja setmanals de mitjana, de dilluns a divendres.

L'horari ordinari de treball es realitzarà mitjançant la presència obligada del personal de les 9 h a les 14 h, de dilluns a divendres. El temps restant de la jornada diària es podrà realitzar de dilluns a divendres en règim d'horari flexible entre les 7.30 h i les 16.30 h. La recuperació serà trimestral.

Mentre sigui vigent, s'aplicarà el contingut del punt 8.1 de la Resolució de l'Administració General de l'Estat de 28 de desembre de 2012, que estableix que “Els empleats públics que tinguin al seu càrrec persones majors, fills menors de 12 anys o persones amb discapacitat, així com qui tingui al seu càrrec directe un familiar amb malaltia greu fins al segon grau de consanguinitat o afinitat, tindran dret a flexibilitzar en una hora diària l'horari fix de jornada que

tinguin establerta”, condicionat a que no comporti la modificació dels horaris d’obertura i tancament dels equipament municipals i que s’acreditin els requisits que donen lloc a la mesura conciliadora.

S’estableix una interrupció de la jornada laboral ordinària de 30 minuts diaris, que computaran com a treball efectiu.

En els casos d’emergència es podrà variar l’horari de treball del personal. Caldrà comunicar-ho prèviament als òrgans unitaris de representació dels treballadors/es.

Horaris específics

Prenent en consideració les característiques especials d’alguns serveis, en els llocs de treball on calgui es farà règim de jornada partida.

Els horaris específics, els horaris dels llocs de treball que no poden gaudir de la flexibilitat horària d’entrada i sortida i els calendaris i horaris dels llocs de treball que es regeixen per un calendari anual seran presentats anualment a la Comissió Paritària, sens perjudici de les previsions legals al respecte. Els criteris a partir dels quals s’elaboren els calendaris anuals, que s’hauran negociat amb la part social, es podran revisar a petició del servei i/o de la representació del personal quan qualsevol de les dues parts ho consideri necessari.

A efectes informatius es recullen com a annex 1 en aquest Conveni, els llocs de treball afectats pel règim de jornada partida”.

Fonaments de dret

1.- L’article 3 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 (en endavant TRLMRLC) estableix que el municipi té naturalesa territorial i gaudeix d’autonomia per a la gestió dels interessos respectius.

L’article 8 del TRLMRLC inclou com a potestats dels ens locals, entre d’altres, la potestat d’autoorganització i la de programació o de planificació.

2.- L’article 37.1 m del Reial Decret Legislatiu 5/2015, de 30 d’octubre, pel qual s’aprova el text refós de la Llei de l’Estatut Bàsic de l’Empleat Públic (en endavant, EBEP), estableix que són matèries objecte de negociació “Les referides a calendari laboral, horaris, jornades, vacances, permisos, mobilitat funcional i geogràfica, així com els criteris generals sobre la planificació estratègica dels recursos humans, en els aspectes que afectin condicions de treball dels empleats públics”.

En aquest sentit, en sessió de data 30 de setembre de 2021, la mesa general de negociació del personal funcionari i del personal laboral de l’Ajuntament de Mataró ha acordat aprovar aquesta modificació de l’article 16 del Text Únic dels Acords Municipals Vigents sobre determinació de les condicions de treball del personal laboral de l’Ajuntament de Mataró, en els termes inclosos a les actes signades que consten a l’expedient.

Vist l’informe jurídic corresponent.

En virtut de l'anterior, el Regidor-Delegat d'Administració, Bon Govern i Mobilitat PROPOSA al Ple l'adopció del següents ACORDS:

Primer.- Modificar l'article 16 del Text Únic dels Acords Municipals Vigents sobre determinació de les condicions de treball del personal laboral que quedarà redactat en els termes següents:

Art. 16.- Jornada de treball

El total anual de dies laborables es calcularà descomptant del total de dies naturals de l'any els diumenges, els dissabtes, les festes oficials no recuperables i els dies de vacances.

La jornada ordinària de treball serà de trenta-set hores i mitja setmanals de mitjana, de dilluns a divendres.

L'horari ordinari de treball es realitzarà mitjançant la presència obligada del personal de les 9 h a les 14 h, de dilluns a divendres. El temps restant de la jornada diària es podrà realitzar de dilluns a divendres en règim d'horari flexible entre les 7.30 h i les 16.30 h. La recuperació serà trimestral.

Mentre sigui vigent, s'aplicarà el contingut del punt 8.1 de la Resolució de l'Administració General de l'Estat de 28 de desembre de 2012, que estableix que "Els empleats públics que tinguin al seu càrrec persones majors, fills menors de 12 anys o persones amb discapacitat, així com qui tingui al seu càrrec directe un familiar amb malaltia greu fins al segon grau de consanguinitat o afinitat, tindran dret a flexibilitzar en una hora diària l'horari fix de jornada que tinguin establerta", condicionat a que no comporti la modificació dels horaris d'obertura i tancament dels equipament municipals i que s'acreditin els requisits que donen lloc a la mesura conciliadora.

S'estableix una interrupció de la jornada laboral ordinària de 30 minuts diaris, que computaran com a treball efectiu.

En els casos d'emergència es podrà variar l'horari de treball del personal. Caldrà comunicar-ho prèviament als òrgans unitaris de representació dels treballadors/es.

Horaris específics

Prenent en consideració les característiques especials d'alguns serveis, en els llocs de treball on calgui es farà règim de jornada partida.

Els horaris específics, els horaris dels llocs de treball que no poden gaudir de la flexibilitat horària d'entrada i sortida i els calendaris i horaris dels llocs de treball que es regeixen per un calendari anual seran presentats anualment a la Comissió Paritària, sens perjudici de les previsions legals al respecte. Els criteris a partir dels quals s'elaboren els calendaris anuals, que s'hauran negociat amb la part social, es podran revisar a petició del servei i/o de la representació del personal quan qualsevol de les dues parts ho consideri necessari.

A efectes informatius es recullen com a annex 1 en aquest Conveni, els llocs de treball afectats pel règim de jornada partida”.

Segon.- Notificar aquests acords a la Junta de Personal i al Comitè d'Empresa de l'Ajuntament de Mataró. “

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2488.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2560.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2597.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: Unanimitat. (26).

CIM DE REACTIVACIÓ ECONÒMICA I CREACIÓ D'OCUPACIÓ I DESENVOLUPAMENT DEL TERRITORI

DIRECCIÓ D'URBANISME I PLANIFICACIÓ Servei d'Urbanisme i Patrimoni

**7 - APROVACIÓ INICIAL SEGONA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL
DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ MPG 107 DE REGENERACIÓ
URBANA DE L'ENTORN DEL CARRER BIADA I CARRER GOYA.**

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2606.0>

La senyora Núria Moreno Romero, regidora delegada d'Urbanisme i Promoció de Ciutat i Comerç, presenta la proposta següent:

“El Ple de l'Ajuntament, en sessió de 5 de novembre de 2020, va aprovar inicialment la Modificació puntual del Pla general d'ordenació MPG 107 de regeneració urbana de l'entorn del carrer Biada i carrer Goya, redactada pel servei tècnic municipal.

El projecte ha estat sotmès a informació pública, pel termini d'un mes, mitjançant publicació al BOPB de 17 de novembre de 2020, a El Periódico de 11 de novembre de 2020, al tauler d'edictes electrònic i a la web municipal.

Han estat notificades individualment les persones propietàries afectades per l'actuació, i en el cas de les notificacions infructuoses han estat notificades mitjançant publicació al BOE de 14 de desembre de 2020.

En tràmit d'informació pública s'han presentat tres al·legacions de les persones propietàries següents:

- IBI-BONA, SAU.
- Manuel Villalba Villalba i Dolores Tudela Martínez
- RODESAN, SAU

El resultat del tràmit d'evacuació d'informes a altres organismes afectats i serveis de l'ajuntament, ha estat el següent:

- El 4 de desembre de 2020, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) presenta informe amb propostes de modificacions, que una vegada realitzades cal enviar còpia del document, cosa que es compleix el 14 de maig de 2021 amb la seva tramesa a l'ATM.
- El 15 de desembre de 2020, la Direcció General de Comerç presenta informe favorable.

Les al·legacions formulades han estat estimades o desestimades d'acord amb l'Annex II que s'incorpora al document tècnic i també s'annexa a l'acord d'aprovació provisional.

Les modificacions efectuades al document aprovat inicialment arran de l'informe de l'ATM, l'estimació de part de les al·legacions presentades, i de la iniciativa de l'equip tècnic municipal redactor, es resumeixen en:

- S'inclou una part de la finca del c. Goya, 5 (49 m²) dins el polígon d'actuació delimitat al considerar vàlides les al·legacions en relació al tractament jurídicament inadequat de la finca que donava el planejament proposat. D'acord a això, el polígon d'actuació augmenta 49 m² i incorpora una nova propietat.
- S'estableixen tres illes en substitució de les UMP definides al document inicial. La delimitació per illes es considera més adequada des del punt de vista tècnic que per UMPs. Tot i així s'inclou una UMP en l'àmbit de l'illa 3 per garantir un ordre compostiu en cas que es produeixi la divisió en dues parcel·les.
- Es realitzen diferents ajustos en l'ordenació, atenent les al·legacions rebudes, a fi i efecte de garantir una correcta implantació del sostre edificable assignat a cada illa, i permetre

una adequada implantació dels diferents usos d'habitatge i terciari o altres usos compatibles.

- Es modifica la regulació i ordenació relativa a les edificacions industrials a rehabilitar o restituir, atenent les al·legacions rebudes, a fi i efecte de donar major flexibilitat per a la implantació de noves activitats.
- Es revisen els valors de repercussió dels règims HPO d'acord als nous mòduls publicats arran del Decret Llei 50/2020 fet que suposa un lleu increment de l'aprofitament del polígon. Així mateix s'estableixen qualificacions específiques per a l'HPO específic i l'HPO genèric d'acord a allò previst pel Decret 17/2019.
- Es modifica i redueix lleugerament l'àmbit del projecte d'urbanització, atenent les al·legacions rebudes, reduint la superfície a urbanitzar al c. Tetuan. Es garanteix però la urbanització necessària per donar continuïtat a l'espai públic resultant als carrers Goya i Miquel Biada. L'ajust de l'àmbit d'urbanització i l'augment de l'aprofitament suposen una millora dels indicadors de viabilitat del polígon, pel que es dona així resposta a les al·legacions rebudes en aquest sentit.
- S'ha completat l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada d'acord a les indicacions de l'informe de l'Autoritat del Transport Metropolità de 4 de desembre

La jurisprudència té establert que les modificacions substancials, motiu d'una segona aprovació inicial i exposició al públic, són un concepte jurídic indeterminat a definir en cada cas.

Si bé les modificacions efectuades no tenen consideració de substancials en relació al sector, d'acord amb l'article 112 del Reglament de la Llei d'Urbanisme, si que la tenen en relació a la finca del c. Goya, 5, que s'incorpora al sector en una part del pati construït i que cal notificar a la persona propietària als efectes de poder presentar al·legacions, d'acord amb l'article 87.7 del Reglament Orgànic Municipal, amb igualtat de tracte amb la resta de propietaris afectats i per no crear indefensió.

Vist l'informe jurídic; l'article 112 del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme; l'article 87 del Reglament Orgànic Municipal de Mataró, i els articles 52 i 114.3.k del Text refós de la Llei Municipal i de règim local de Catalunya, proposo al Ple de l'Ajuntament, si s'escau, l'adopció dels següents ACORDS:

Primer.- Aprovar inicialment per segona vegada la Modificació puntual del Pla general d'ordenació MPG 107 de regeneració urbana de l'entorn del carrer Biada i carrer Goya, redactada pel servei tècnic municipal, amb els canvis introduïts arran dels informes sectorials, l'estimació de part de les al·legacions i les propostes del servei tècnic municipal redactor.

Segon.- Resoldre les al·legacions presentades que s'estimen, s'estimen en part o es desestimen d'acord amb l'Annex II incorporat al document tècnic i que s'annexa a aquest acord.

Tercer.- Iniciar un període d'informació pública pel termini d'un mes, prèvia publicació d'edictes en el Butlletí Oficial de la Província, en un dels diaris de mes divulgació a Catalunya i al tauler d'anuncis de la web municipal.

Quart.- Sol·licitar als organismes afectats per raó de llurs competències sectorials, emetin informe en el termini d'un mes, d'acord amb l'article 85.5 del Text refós de la Llei d'urbanisme.

Cinquè.- Notificar els presents acords a les persones interessades.”

Intervenció de la Sr. Núria Moreno Romero, regidora delegada d'Urbanisme i Promoció de Ciutat i Comerç:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2627.0>

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2831.0>

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=2964.0>

Intervenció de la Sr. Núria Moreno Romero, regidora delegada d'Urbanisme i Promoció de Ciutat i Comerç:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3046.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3140.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3185.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 14, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12) i corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2).

Vots en contra: 2, corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans.

Abstencions: 10, corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8) i corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2).

**DIRECCIÓ DE PROMOCIÓ ECONÒMICA
Servei d'Ocupació i Empresa**

8 - APROVACIÓ DE LES BASES REGULADORES DE LA PRIMERA EDICIÓ DELS PREMIS MÉS MATARÓ –MATARÓ SOCIETAT EMPRESA- DE RESPONSABILITAT SOCIAL, PROMOGUTS PEL CONSELL ECONÒMIC I SOCIAL DE MATARÓ.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3193.0>

El senyor Sergio Morales Díaz, regidor delegat d'Ocupació i Empresa, presenta la proposta següent:

“Antecedents

1.- El Consell Econòmic i Social de Mataró es un òrgan consultiu, de participació i concertació de l'Ajuntament de Mataró en que els màxims representants d'empreses i sindicats participen en les polítiques socioeconòmiques de la ciutat.

Com a part dels seus objectius es troba promoure debats en matèria socioeconòmica, d'ocupació i de promoció de l'activitat econòmica del municipi. En aquest sentit es contempla la promoció d'iniciatives i bones pràctiques en l'àmbit de la Responsabilitat social en el sector empresarial i fomentar la mirada social de l'activitat empresarial, present cada cop amb més força en el conjunt del teixit productiu de la ciutat.

2.- En aquest context, en sessió plenària de 12 de maig de 2021, el Consell Econòmic i Social de Mataró ha aprovat el Pla de Treball per l'exercici 2021 que contempla l'organització de la primera edició dels Premis *Més*–MATARÓ EMPRESA SOCIETAT a les millors iniciatives de responsabilitat social (RS) en el sector empresarial.

3.- Els objectius d'aquests premis són:

- Promoure la integració de les polítiques d'RS en el marc de la iniciativa empresarial i professional, amb una perspectiva holística de les mateixes, que contempli l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica, mediambiental, laboral i de bon govern.
- Contribuir al desenvolupament socioeconòmic responsable de Mataró, a través de donar suport, reconeixement i promoció a les empreses i persones treballadores autònomes que porten a terme iniciatives i bones pràctiques en l'àmbit d'RS.
- Promoure bones pràctiques d'RS que puguin servir de referència per a d'altres, de manera que incentivin la transferibilitat i la intercooperació.

4.- Les iniciatives candidates podran estar orientades a tots o alguns dels següents àmbits:

- SOCIAL: relacionades amb la vinculació i la contribució positiva de l'activitat empresarial amb el seu entorn social, ja sigui intern – treballadors/es, proveïdors/es...- com extern –la ciutadania, el territori...-.
- MEDIAMBIENTAL: relacionades amb la sensibilitat per l'impacte mediambiental, ja sigui derivada de l'activitat empresarial o per compromís corporatiu amb la cura mediambiental.
- ECONÒMIC: relacionades amb l'ètica del model econòmic, la innovació en clau social, models participatius de gestió o governança (bon govern).

5.- Es plantegen tres categories diferents dins aquesta edició dels Premis:

- I. Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a grans i mitjanes empreses, adreçat a iniciatives o bones pràctiques per part d'una gran empresa o mitjana empresa, o fruit de la intercooperació entre 2 d'aquestes o més.
- II. Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per petites empreses i microempreses, adreçat a iniciatives o bones pràctiques per part d'una petita empresa o microempresa o fruit de la intercooperació entre 2 d'aquestes o més.
- III. Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a persones treballadores autònomes, adreçat a una persona treballadora autònoma per la seva iniciativa o bona pràctica, o fruit de la intercooperació entre 2 o més persones treballadores autònomes.

6.- La Cap d'Àrea de Desenvolupament Econòmic i Territori, en data 8 d'octubre de 2021, ha emès informe favorable a l'aprovació de les bases reguladores per la dotació als guanyadors de la primera edició dels premis *Més-MATARO EMPRESA SOCIETAT*- a les millors iniciatives de responsabilitat social (RS) en el sector empresarial:

- a) Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a grans i mitjanes empreses.
 - Premi en metàl·lic de dos mil euros (2.000€)
 - Reconeixement per part del CESH i l'Ajuntament de Mataró.
 - Suport en la promoció i presència a mitjans de la iniciativa guanyadora.
- b) Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a petites empreses i microempreses.
 - Premi en metàl·lic de dos mil euros (2.000€)
 - Reconeixement per part del CESH i l'Ajuntament de Mataró.
 - Suport en la promoció i presència a mitjans de la iniciativa guanyadora.
- c) Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a persones treballadores autònomes.

- Premi en metàl·lic de dos mil euros (2.000€)
- Reconeixement per part del CESH i l'Ajuntament de Mataró.
- Suport en la promoció i presència a mitjans de la iniciativa guanyadora.

7.- La dotació econòmica per l'import de 6.000 € anirà a càrrec a l'aplicació pressupostaria 420000.433710.48100 del pressupost municipal de 2022, condicionat a la seva aprovació definitiva.

Vist l'informe favorable dels Serveis jurídics amb el vistiplau de Secretaria General, l'informe d'Intervenció de Fons i 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, proposo al Ple de l'Ajuntament, l'adopció, si s'escau, dels següents **ACORDS**:

Primer.- Aprovar les següents bases reguladores per a l'atorgament dels Premis *Més-MATARÓ EMPRESA SOCIETAT* organitzats pel Consell Econòmic i Social de Mataró, d'acord amb els termes següents:

»BASES REGULADORES DE LA 1A EDICIÓ DELS PREMIS *Més - MATARÓ EMPRESA SOCIETAT*-, A LES MILLORS INICIATIVES DE RESPONSABILITAT SOCIAL (RS) EN EL SECTOR EMPRESARIAL

El Consell Econòmic i Social de Mataró es un òrgan consultiu, de participació i concertació de l'Ajuntament de Mataró en que els màxims representants d'empreses i sindicats participen en les polítiques socioeconòmiques de la ciutat.

Com a part dels seus objectius es troba promoure debats en matèria socioeconòmica, d'ocupació i de promoció de l'activitat econòmica del municipi. En aquest sentit es contempla la promoció d'iniciatives i bones pràctiques en l'àmbit de la Responsabilitat social en el sector empresarial i fomentar la mirada social de l'activitat empresarial, present cada cop amb més força en el conjunt del teixit productiu de la ciutat.

Per donar resposta a aquest objectiu el Consell Econòmic i Social de Mataró (en endavant CESH) convoca per 1a any els Premis "*Més MATARÓ EMPRESA SOCIETAT*".

Article 1. Objectius dels premis

- Promoure la integració de les polítiques d'RS en el marc de la iniciativa empresarial i professional, amb una perspectiva holística de les mateixes, que contempli l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica, mediambiental, laboral i de bon govern.
- Contribuir al desenvolupament socioeconòmic responsable de Mataró, a través de donar suport, reconeixement i promoció a les empreses i persones treballadores autònomes que porten a terme iniciatives i bones pràctiques en l'àmbit d'RS.

- Promoure bones pràctiques d'RS que puguin servir de referència per a d'altres, de manera que incentivin la transferibilitat i la intercooperació.

Article 2. Categories

Les iniciatives candidates poden estar orientades a tots o alguns dels següents àmbits:

- **SOCIAL:** relacionades amb la vinculació i la contribució positiva de l'activitat empresarial amb el seu entorn social, ja sigui intern – treballadors/es, proveïdors/es...- com extern –la ciutadania, el territori...-.
- **MEDIAMBIENTAL:** relacionades amb la sensibilitat per l'impacte mediambiental, ja sigui derivada de l'activitat empresarial o per compromís corporatiu amb la cura mediambiental.
- **ECONÒMIC:** relacionades amb l'ètica del model econòmic, la innovació en clau social, models participatius de gestió o governança (bon govern).

A tal efecte es plantegen tres categories diferents dins aquesta edició dels Premis:

I. Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a grans i mitjanes empreses, adreçat a iniciatives o bones pràctiques per part d'una gran empresa o mitjana empresa, o fruit de la intercooperació entre 2 d'aquestes o més.

II. Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per petites empreses i microempreses, adreçat a iniciatives o bones pràctiques per part d'una petita empresa o microempresa o fruit de la intercooperació entre 2 d'aquestes o més.

III. Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a persones treballadores autònomes, adreçat a una persona treballadora autònoma per la seva iniciativa o bona pràctica, o fruit de la intercooperació entre 2 o més persones treballadores autònomes.

Article 3.- Beneficiaris/àries

Podran sol·licitar participar en els premis regulats per aquestes bases:

a) Empreses, tant de nova creació com amb una trajectòria consolidada, que presentin una iniciativa o bona pràctica en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental. En aquesta categoria hi podran participar empreses de l'economia mercantil, així com empreses de l'economia social i solidària, empreses del tercer sector i entitats sense ànim de lucre que realitzin activitats econòmiques com a activitat principal.

Sobre la definició de microempreses, petites i mitjanes empreses s'estarà al que recull l'Annex I del Reglament UE número 651/2014, de la Comissió Europea.

a) Persones treballadores autònomes, tant emprenedors/es com amb una trajectòria consolidada, que presentin una iniciativa o bona pràctica en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental.

Serà requisit per participar-hi: Fixar el domicili de l'activitat de l'empresa o persona treballadora autònoma, a la ciutat de Mataró.

Article 4. Criteris de valoració dels projectes participants

Per a la selecció dels projectes es tindran en compte els següents criteris:

A) En relació a la RS a l'empresa/autònom:

1. La presència de valors d'RS en la seva trajectòria o model empresarial com a empresa o com a persona treballadora autònoma.
2. Bones pràctiques contrastables en l'àmbit de l'RS.

B) En relació a la iniciativa presentada a la convocatòria

3. L'impacte positiu d'aquesta/tes pràctica/ques en la societat, especialment en la repercussió directa sobre el seu entorn social i territorial més immediat.
4. La viabilitat de transferència d'aquestes pràctiques a altres realitats o projectes empresarials.
5. L'existència de bones pràctiques d'intercooperació empresarial a la iniciativa.
6. La qualitat de la presentació del projecte.

Article 5. Procediment per participar-hi i termini

Les empreses i persones treballadores autònomes interessades en participar-hi hauran de presentar la sol·licitud de participació al Registre general de l'Ajuntament de Mataró.

El termini de presentació de sol·licituds començarà el dia 21 de gener de 2022 i acabarà el dia 21 de març de 2022, ambdós inclosos:

Formes de presentació de les sol·licituds:

1) Les persones no obligades a relacionar-se electrònicament amb l'Administració podran presentar la documentació:

- Presencialment: Amb cita prèvia a les Oficines d'Atenció Ciutadana (consultar els horaris en el web municipal www.mataro.cat).

-Telemàticament: A través de la Seu Electrònica del web de l'ajuntament www.mataro.cat, tràmit "Presentació Premis Més + Mataró Empresa Societat".

2) Les persones jurídiques i aquells que representin a un interessat obligat a relacionar-se electrònicament amb l'Administració, hauran de presentar la sol·licitud obligatòriament per mitjans electrònics pel Tràmit "Presentació Premis Més + Mataró Empresa Societat" a la Seu Electrònica del web de l'ajuntament www.mataro.cat.

La sol·licitud i tota la resta de documents que s'adjuntin hauran d'estar signats electrònicament per algun dels sistemes de signatura admesa per l'article 10 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

En cas que es detecti alguna deficiència en la documentació presentada, es requerirà la persona sol·licitant perquè l'esmeni en el termini de 10 dies hàbils i es descartaran aquelles sol·licituds que presentin algun tipus d'errada o deficiència.

Per consultes i aclariments: a l'adreça electrònica promocieconomica@ajmataro.cat

La sol·licitud anirà acompanyada de:

- a) DNI/NIE del representant del projecte o del representant legal de l'empresa
- b) CIF de l'empresa
- c) Declaració responsable de complir els requisits per ser beneficiari/ària de l'article 3 i de no trobar-se en cap de les circumstàncies que impedeixin adquirir la condició de beneficiari/ària de subvencions, previstes a l'article 13 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions.
- d) Resum del projecte: els/les participants hauran de presentar un resum d'una extensió màxima de 5 fulls amb grandària de lletra mínima 11. (S'adjunta fitxa-guia com Annex II)
- e) Opcionalment es podrà presentar una memòria complementària, material gràfic, enllaços, etc., com element de qualitat de la presentació del projecte.
- f) Documentació acreditativa dels criteris de valoració del projecte.

La presentació d'una sol·licitud a la present convocatòria de premis, comporta l'acceptació d'aquestes bases.

Article 6. Desenvolupament del concurs

El desenvolupament del concurs finalitzarà amb l'elecció, d'entre totes les candidatures, dels 3 millors projectes en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental, respectivament en les 3 categories següents:

- I. Premi a la millor iniciativa empresarial d'RS en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a grans i mitjanes empreses.
- II. Premi a la millor iniciativa empresarial d'RS en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a petites empreses i microempreses.

III. Premi a la millor iniciativa empresarial d'RS en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a persones treballadores autònomes.

Un jurat seleccionarà com a guanyador, d'entre tots els projectes presentats, el millor projecte dins de cadascuna de les 3 categories.

En cas que hi hagi més de 4 projectes per alguna de les categories, el jurat seleccionarà, d'entre tots els projectes presentats, en una primera fase, els 4 millors projectes com a finalistes i, en una segona fase, el projecte guanyador d'entre els quatre finalistes.

El jurat estarà integrat per:

- El president del CESM
- Les dues vicepresidències del CESM
- Un professional expert en l'àmbit d'RS en el sector empresarial
- Una persona representant del consell de participació municipal en l'àmbit del medi ambient
- Una persona representant del consell de participació municipal en l'àmbit social.

La composició del jurat es farà pública al web de l'Ajuntament de Mataró 15 dies hàbils després de l'endemà d'haver transcorregut el període de presentació de candidatures (projectes participants).

Les decisions adoptades pel jurat seran per majoria simple. El president del CESM actuarà com a president del jurat, i podrà fer ús, en cas d'empat, del vot de qualitat.

El jurat decidirà únicament a partir del projecte i la documentació i material aportats per els/les candidats/es, i podrà contactar amb el/la titular del projecte, si fora necessària alguna informació addicional o algun aclariment.

A part del projecte guanyador, el jurat podrà fer una menció especial a aquell projecte que no hagi estat premiat, però que presenti alguna singularitat que s'hagi destacat en el decurs de les seves deliberacions.

El jurat elevarà el seu veredictes al Regidor Delegat d'Ocupació i Empresa per a que adopti la corresponent resolució.

En cas de renúncia a algun premi per part dels guanyadors, aquest serà re-assignat al següent classificat.

No obstant això, el jurat també podrà declarar deserts els premis de forma total o parcial.

En aquesta primera edició, la presentació pública dels premis es realitzarà l'11 de novembre de 2021, en el marc de la Nit de l'Emprenedoria.

Els projectes guanyadors es donaran a conèixer durant el primer semestre del 2022, en el marc d'una jornada pública promoguda pel Consell Econòmic i Social de Mataró.

Article 7. Criteris de selecció

Per a la selecció dels projectes es tindran en compte els següents criteris i puntuacions: (Total màxim 30 punts)

A) En relació a l'RS a l'empresa o persona treballadora autònoma:

- 1) Presència de valors d'RS en la trajectòria o model empresarial: màxim 5 punts
- 2) Existència de bones pràctiques contrastables en l'àmbit de l'RS: màxim 5 punts

B) En relació a la iniciativa presentada a la convocatòria:

- 3) Impacte positiu en la societat/el territori: màxim 5 punts
- 4) Bones pràctiques transferibles a altres empreses o persones treballadores autònomes: màxim 5 punts
- 5) Existència de bones pràctiques d'intercooperació empresarial a la iniciativa: màxim 5 punts
- 6) Qualitat de la presentació del projecte: màxim 5 punts

Per a la valoració d'aquests criteris, es tindrà en compte com a marc referent de responsabilitat social, l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible.

Article 8. Dotació dels premis

Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a grans i mitjanes empreses.

- Premi en metàl·lic de dos mil euros (2.000€) (*)
- Reconeixement per part del CESM i l'Ajuntament de Mataró.
- Suport en la promoció i presència a mitjans de la iniciativa guanyadora.

Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a petites empreses i microempreses.

- Premi en metàl·lic de dos mil euros (2.000€) (*)
- Reconeixement per part del CESM i l'Ajuntament de Mataró.
- Suport en la promoció i presència a mitjans de la iniciativa guanyadora.

Premi a la millor iniciativa empresarial en l'àmbit de la sostenibilitat social, econòmica i/o mediambiental per a persones treballadores autònomes.

- Premi en metàl·lic de dos mil euros (2.000€) (*)
- Reconeixement per part del CESM i l'Ajuntament de Mataró.
- Suport en la promoció i presència a mitjans de la iniciativa guanyadora.

(*) Premis subjectes a les retencions legalment establertes.

Article 9. Obligacions dels beneficiaris/àries

- Acceptar i complir la normativa general reguladora de les subvencions, aprovada per l'Ajuntament, i la restant normativa d'aplicació: Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions i RD 887/2006, de 21 de juliol, per la qual s'aprova el reglament de la llei, en els preceptes que li siguin d'aplicació.

- Col·laborar en les actuacions de comprovació i informació que dugui a terme l'Ajuntament.

- Complir amb la normativa comunitària relativa de les ajudes de "minimis" (Reglament (UE) 1407/2013 de 18 de desembre de 2013 relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea), que estableix que l'import total dels ajuts que es puguin rebre no podrà superar la quantia de 200.000 € en un període de tres exercicis fiscals. Aquest límit s'aplicarà a tots els ajuts de "minimis" percebuts per la persona beneficiària, sigui quina sigui la seva procedència, la seva forma i l'objecte dels mateixos.

- Complir qualsevol altra obligació que es derivi de les bases particulars, d'aquestes bases generals o d'altres disposicions generals vigents.

Article 10. Protecció de dades de caràcter personal i a la pròpia imatge

Les dades de caràcter personal de la persona participant (inclosa la seva fotografia) serà recollida i tractada amb la fi explícita, legítima i determinada d'aquest esdeveniment. El CESM i l'Ajuntament de Mataró (P081200H), responsables del tractament, poden difondre les dades personals (inclòs Internet), per a la notificació de la participació de les persones sol·licitants/beneficiàries i/o guanyadores. El CESM i l'Ajuntament de Mataró són els únics destinataris i adopten les mesures de seguretat necessàries, d'acord amb la normativa aplicable i el Reglament de Protecció de Dades de Caràcter Personal i Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu.

La persona participant autoritza la cessió de dades al jurat i institucions o persones que el configuren per la finalitat per la que són recollides, tot preservant la seva confidencialitat.

Es podrà accedir a les dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-se al tractament i sol·licitar-ne la limitació, o exercir el dret a la portabilitat de les dades dirigint una petició a l'adreça postal Ajuntament de Mataró - La Riera, 48 - 08301 Mataró, o accedint a <http://mataro.cat/drets> o contactant amb el DPD: dpd@ajmataro.cat

Les dades seran conservades durant el temps necessari per les finalitats del tractament per les quals han estat recollides o quan la persona interessada les cancel·li.

Mentre no ens comunicui el contrari, s'entendrà que les dades no han estat modificades, que es compromet a notificar a l'Ajuntament de Mataró qualsevol variació i que aquest té el seu consentiment per utilitzar-les per a les finalitats esmentades.

La persona participant té dret a presentar una reclamació adreçada a l'Ajuntament de Mataró, mitjançant la seu electrònica de l'Ajuntament: dpd@ajmataro.cat (<https://seu.mataro.cat>). Tanmateix, també tindrà dret a presentar una reclamació davant l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades.

Article 11. Difusió d'imatges

Donat que el dret a la pròpia imatge és un dret reconegut a l'article 18.1 de la Constitució i regulat per la Llei 5/1982, de 5 de maig; la persona participant dóna el seu consentiment al CESH i a l'Ajuntament de Mataró per tal que les imatges (tant fotogràfiques com fotogràfiques i veu), corresponents a aquests premis, puguin ser difoses amb finalitats divulgatives per qualsevol mitjà de comunicació (inclòs Internet).

Disposició final

Les persones participants, pel fet de presentar la seva sol·licitud de participació als premis, accepta les presents bases i la decisió del jurant, renunciant a tota reclamació.

Les persones participants seran les responsables de garantir l'exactitud de les dades i el compliment dels requisits legals que s'assenyalen en aquestes bases. La falsedat de dades o l'incompliment dels requisits donarà lloc a la desqualificació dels premis i, en el cas de que es produeixi amb posterioritat a la concessió, a la devolució del premi percebut.»

Segon.- Sotmetre les bases a informació pública durant el termini de trenta dies hàbils, mitjançant la seva publicació íntegra al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona i al tauler d'anuncis de l'Ajuntament de Mataró. Transcorregut el termini fixat sense que s'hi hagin presentat al·legacions, les bases quedaran definitivament aprovades.”

Intervenció del Sr. Sergio Morales Díaz, regidor delegat d'Ocupació i Empresa:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3228.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3416.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3448.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: Unanimitat. (26).

CIM DE QUALITAT URBANA: SOSTENIBILITAT I ESPAIS PÚBLICS

Servei de Mobilitat

9 - APROVACIÓ DEFINITIVA DE L'ORDENANÇA DE MOBILITAT.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3455.0>

El senyor Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat, presenta la proposta següent:

“Relació de fets

El Ple de l'Ajuntament de Mataró, en sessió extraordinària celebrada el dia 20 de maig de 2021, va acordar aprovar inicialment l'Ordenança de Mobilitat de la ciutat de Mataró, sotmetre-la a un període d'informació pública durant un termini de 30 dies a comptar des de l'endemà de la publicació de l'anunci al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB), de conformitat amb allò previst a l'article 178.1 del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, i disposar que si durant el període d'informació pública no es formulessin al·legacions ni reclamacions es tindrà per definitivament aprovada. Així mateix, s'acordà publicar -la també al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, en un dels mitjans de comunicació escrita diària, al tauler d'anuncis de la corporació i 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>

L'acord referit va ser degudament publicat al BOPB de data 31 de maig de 2021, i durant el termini comprès entre l'1 de juny i el 13 de juliol de 2021, ambdós inclosos, s'hi podien formular les al·legacions i/o reclamacions que s'estimessin oportunes en les oficines de Registre municipals o a qualsevol altra oficina de registre prevista a l'article 16 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Finalitzat el tràmit de presentació d'al·legacions i/o reclamacions, la relació de les al·legacions presentades dins de termini que passen a incorporar-se a l'expedient, és la següent:

Sr.

Registre d'entrada: E-08121-2021-031012

Data entrada registre: 17/06/2021
Registre d'entrada: E-08121-2021-032124
Data entrada registre: 28/06/2021

Així mateix, la relació de les al·legacions presentades fora de termini que també passen a incorporar-se a l'expedient però que no han estat tractades a l'informe abans referit atès la seva extemporaneïtat, és la següent:

Negociempresamataró (NEM)
Registre d'entrada: [E-08121-2021-046991](#)
Data entrada registre: 01/10/2021

En data 19 d'octubre de 2021, la cap del Servei de Mobilitat emet informe sobre tractament de les al·legacions presentades dins de termini, i en data 20 d'octubre de 2021 emet informe sobre modificació dels articles 19 i 19 bis de l'Ordenança de Mobilitat, derivada de l'estimació parcial de les al·legacions presentades a la seva aprovació inicial i d'ofici.

S'ha emès informe jurídic conjunt per la secretària municipal i per la cap del Servei d'Assessorament i Gestió en data 21 d'octubre de 2021, favorable a l'aprovació definitiva de l'Ordenança de Mobilitat.

S'ha actualitzat la memòria de l'anàlisi d'impacte normatiu de l'Ordenança de Mobilitat.

Fonaments de dret

La competència per aprovar l'Ordenança de Mobilitat correspon al Ple de la corporació, d'acord amb els articles 49 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local (LRBRL) i 63.1 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel que s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals (ROAS); competència de caràcter indelegable, a tenor de l'article 22 apartats 2.d) i 4 de la LRBRL.

Per aplicació de l'article 47 de la LRBRL, el quòrum necessari per a la seva aprovació és de majoria simple, en no tractar-se d'ordenances fiscals, ni urbanístiques, ni del Reglament orgànic municipal.

L'article 63.2 del ROAS, disposa que l'acord d'aprovació, juntament amb el projecte de la norma, s'han de sotmetre a informació pública mitjançant anunci que es publicarà en el Butlletí Oficial de la província, al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, en un dels mitjans de comunicació escrita diària i al tauler d'anuncis de la corporació, pel termini mínim de trenta dies, per a la formulació d'al·legacions i reclamacions.

Conclòs el període d'informació pública, si s'han presentat al·legacions i/o reclamacions, s'han de resoldre, incorporant-se al text de l'Ordenança les modificacions derivades de la seva resolució.

Els articles 49.c) de la LRBRL i 178.1.c) del Reial Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel que s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (LMRLC), disposen que les ordenances s'entendran aprovades definitivament amb caràcter automàtic

si no s'hi presenta cap al·legació ni reclamació durant la informació pública i l'audiència als interessats subsegüent a l'aprovació inicial.

Tal i com disposen els articles 70.2 de la LRBRL i 66 del ROAS, les ordenances i reglaments locals no entraran en vigor fins que s'hagi publicat completament el seu text i hagi transcorregut el termini previst a l'article 65.2 de la LRBRL, que és de quinze dies hàbils a partir de la recepció de la comunicació de l'acord d'aprovació definitiva de l'Ordenança i còpia íntegra de la mateixa per part de l'administració estatal i autonòmica (Subdelegació del Govern de Barcelona i Departament de Governació i Relacions Institucionals de la Generalitat de Catalunya).

L'article 10.1 c) de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern (LTBG), estableix que s'ha de publicar al portal de transparència els procediments normatius en curs d'elaboració amb la indicació de l'estat de tramitació en què es troben. Igualment, les memòries i els documents justificatius de la tramitació, els diversos textos de les disposicions i la relació i valoració dels documents originats pels procediments d'informació pública i participació ciutadana i per la intervenció dels grups d'interès, si escau.

D'acord amb l'art. 42.2 del Decret 8/2021, de 9 de febrer, sobre transparència i el dret d'accés a la informació pública, als efectes de la lletra c) de l'art. 10.1 de la LTBG, s'ha de publicar al portal de transparència la versió inicial del text normatiu, les memòries que l'acompanyen i l'informe jurídic preliminar. Al final de la tramitació, s'han de fer públics el text sotmès a aprovació, la versió més actualitzada de les memòries que l'acompanyen, l'informe jurídic final i el text definitiu de la norma aprovada, mitjançant enllaç al diari o butlletí oficial corresponent.

Per tot l'exposat, el regidor delegat d'Administració, Bon Govern i Mobilitat que sotasigna proposa al Ple l'adopció dels següents,

ACORDS:

Primer.- Estimar, estimar parcialment i desestimar les al·legacions presentades pel Sr. , en base als fonaments que consten en l'informe emès per la cap del Servei de Mobilitat en data 19 d'octubre de 2021, que s'annexa als presents acords.

Segon.- Inadmetre les al·legacions presentades per Negociempresamataró (NEM) atès la seva extemporaneïtat.

Tercer.- Aprovar definitivament l'Ordenança de Mobilitat, segons el text que s'annexa als presents acords.

Quart.- Publicar els presents acords així com el text íntegre de l'Ordenança de Mobilitat al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB), i 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>.

Cinquè.- Notificar els presents acords a les persones interessades amb trasllat dels seus annexos i comunicar l'acord d'aprovació definitiva de l'Ordenança de Mobilitat i còpia íntegra de la mateixa a l'administració estatal i autonòmica (Subdelegació del Govern de Barcelona i Departament de Governació i Relacions Institucionals de la Generalitat de Catalunya).”

INFORME CAP SERVEI DE MOBILITAT

Exp. Núm. 2020/39745

Òrgan: Servei de Mobilitat

Assumpte: Tractament de les al·legacions presentades a l'aprovació inicial de l'Ordenança de Mobilitat

Primer.- Antecedents

El Ple de l'Ajuntament de Mataró, en sessió extraordinària celebrada el dia 20 de maig de 2021, va acordar aprovar inicialment l'Ordenança de Mobilitat de la ciutat de Mataró, sotmetre-la a un període d'informació pública durant un termini de 30 dies a comptar des de l'endemà de la publicació de l'anunci al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB), de conformitat amb allò previst a l'article 178.1 del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, i disposar que si durant el període d'informació pública no es formulessin al·legacions ni reclamacions es tindrà per definitivament aprovada. Així mateix, s'acordà publicar -la també al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, en un dels mitjans de comunicació escrita diària, al tauler d'anuncis de la corporació i 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-documentos-dels-projectes-normatius-en-curs>

L'acord referit va ser publicat al BOPB de data 31 de maig de 2021, i durant el termini comprès entre l'1 de juny i el 13 de juliol de 2021, ambdós inclosos, s'hi podien formular les al·legacions i/o reclamacions que s'estimessin oportunes en les oficines de Registre municipals o a qualsevol altra oficina de registre prevista a l'article 16 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Finalitzat el tràmit de presentació d'al·legacions i/o reclamacions, la relació de les al·legacions presentades dins de termini que passen a incorporar-se a l'expedient i que seran tractades en el present informe, és la següent:

Sr.

Registre d'entrada: E-08121-2021-031012

Data entrada registre: 17/06/2021

Registre d'entrada: E-08121-2021-032124

Data entrada registre: 28/06/2021

Així mateix, la relació de les al·legacions presentades fora de termini que també passen a incorporar-se a l'expedient però que no seran tractades en el present informe atès la seva extemporaneïtat, és la següent:

Negociempresamataró (NEM)

Registre d'entrada: [E-08121-2021-046991](#)

Data entrada registre: 01/10/2021

Segon.- Tractament de les al·legacions.

Al·legant: (Registres d'entrada: E-08121-2021-031012 i E-08121-2021-032124)

Contingut de les al·legacions:

1. Suprimir els apartats finals dels articles 31 i 41 de l'Ordenança de Mobilitat que regulen les condicions particulars de circulació pels carrers residencials i zones 30 aplicables a bicicletes i VMP, atès que habiliten la seva possible circulació en contra direcció, no essent possible circular en sentit contrari a l'habitual excepte quan hi hagi un carril complet, tal i com disposa l'article 41 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació. Annexa stc. del Tribunal Suprem de 10 d'abril de 2014 (Rec. 2094/2012) relativa a la nul·litat de l'article 26 paràgraf quart de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Ciclistes aprovada per l'Ajuntament de Saragossa.

Tractament: DESESTIMAR.

Els articles 31 i 41 de l'ordenança regulen les condicions particulars de circulació pels carrers residencials i zones 30 que apliquen a bicicletes i VMP. Ambdós preceptes habiliten la seva possible circulació en doble sentit per aquesta tipologia de vies mitjançant l'oportuna senyalització; en cap cas, la seva possible circulació en contra direcció, tal i com s'al·lega; és a dir, l'Ajuntament de Mataró té potestat per senyalitzar el doble sentit de circulació en les vies urbanes de la seva competència i per a una determinada tipologia de vehicles. Instal·lada la senyalització a aquest efecte, la via en qüestió passa a ser de doble sentit per a la tipologia de vehicles que s'hi indiqui, motiu pel qual aquests mai hi circularan en sentit contrari. Tanmateix, no tots els carrers residencials i zones 30 de la ciutat permetrien la circulació de bicicletes i VMP en doble sentit, per la seva pròpia amplada i usos d'estacionament; únicament quan la infraestructura de la via ho permeti, i amb l'oportuna senyalització.

Per contra, i centrant-nos ara en l'article 26 de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Ciclistes aprovada per l'Ajuntament de Saragossa, resulta que el seu paràgraf quart diu: "*Con carácter excepcional, y en viales de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario.*"

L'article transcrit, sí permet la circulació ciclista en sentit contrari en vies d'únic sentit, i va ser impugnat, entre d'altres, mitjançant el recurs contenciós administratiu núm.368/2009, que resol la sentència del TSJ d'Aragó de 17 de febrer de 2012, declarant-lo nul en base al seu Fonament Nou que diu que: "*El artículo 26, párrafo cuarto, permite la circulación de*

ciclistas excepcionalmente en sentido contrario, en caso de viales de un solo sentido. Esta posibilidad contraría la previsión del artículo 41 del RGC, que autoriza la habilitación para circulación en sentido contrario, pero exige que sea un carril completo, y sólo en los casos y condiciones especiales que tal situación de riesgo comporta, pero no que, manteniendo el carril en un sentido, por el mismo puedan circular vehículos de cualquier clase en sentido contrario.”

L'Ajuntament de Saragossa va interposar el recurs de cassació núm. 2094/2012 contra aquesta sentència, que desestima la sentència del Tribunal Suprem de 10 d'abril de 2014 invocada, la qual diu textualment en el seu Fonament Setè que: *“En el motivo sexto, se alega infracción del art. 41 del Reglamento General de Circulación. Sostiene el recurrente que la sentencia impugnada hace una interpretación excesivamente rígida de dicho precepto, al considerar que nunca cabe que las bicicletas circulen en sentido contrario al habitual; pero la verdad es que, tal como atinadamente afirma la sentencia impugnada, la circulación en sentido contrario sólo está permitida por el citado art. 41 cuando hay un carril completo, algo que no ocurre en el presente caso. De aquí que este motivo sexto haya de ser desestimado”*.

Dit això, es conclou que els articles 31 i 41 de l'ordenança de Mobilitat de Mataró s'ajusten a dret; d'una banda, perquè els seus apartats finals reiteren el contingut dels seus apartats primers, que diuen que les bicicletes i els VMP podran circular pels carrers residencials i zones 30 en el sentit de la circulació establert, motiu pel qual si s'habilita la circulació en doble sentit en aquesta tipologia de vies i per aquesta tipologia de vehicles, aquests hi circularan en el sentit de la circulació establert, i d'altra, perquè com ja s'ha dit, l'Ajuntament té potestat per senyalitzar el doble sentit de circulació en les vies urbanes de la seva competència.

2. Suprimir l'apartat final de l'article 19.3 lletres a) i b) que estableix que les restriccions de circulació i/o estacionament de vehicles a les illes de vianants no aplicaran a les bicicletes i VMP destinats a una activitat econòmica de transport de mercaderies, que hi circulin o estacionin per a realitzar-hi les operacions de distribució urbana de mercaderies que defineix l'article 120.1, ni a les bicicletes en general. En cas que es desestimi aquesta al·legació es proposa el canvi de nom de l'illa de vianants de la Zona Centre pel d'illa de bicicletes, patinets i vianants de la Zona Centre, i la reurbanització de la Zona Centre amb la finalitat de construir-hi voreres i calçada.

Tractament: ESTIMAR PARCIALMENT.

El Preàmbul de l'ordenança de Mobilitat que s'aprova recull com a un dels seus principals objectius, millorar la qualitat de vida i la salut de les persones, afavorint la sostenibilitat i la protecció del medi ambient, prioritzant la mobilitat a peu i en modes sostenibles, com ara el transport públic, els vehicles d'ús compartit i els menys contaminants, i fent viable la intermodalitat; es pretén doncs, afavorir la utilització de la bicicleta i dels VMP com a mitjà de transport habitual a la ciutat, perquè es considera que són una opció saludable per al desplaçament diari, i el seu ús implica reduir el consum energètic i la contaminació acústica i atmosfèrica.

L'illa de vianants, quan es troba oberta al trànsit de vehicles, s'assimila a un carrer residencial, senyalitzat amb el senyal S-28.

L'article 159 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació, diu que el senyal S-28. Carrer residencial. Indica les zones de circulació especialment condicionades que estan destinades en primer lloc als vianants i en les quals s'apliquen les normes especials de circulació següents: la velocitat màxima dels vehicles està fixada en 20 Km/h i els conductors han de concedir prioritat als vianants. Els vehicles no poden estacionar més que en els llocs designats per senyals o per marques. Els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació. Els jocs i els esports estan autoritzats en ella. Els vianants no han de destorbar inútilment als conductors de vehicles.

D'aquest precepte, es desprèn que les persones vianants tenen prioritat en els carrers residencials respecte els vehicles que hi circulin però no hi tenen reservada la circulació que estableix l'Annex I del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, Circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària, quan regula la zona de vianants (concepte bàsic número 59), definint-la com la part de la via, elevada o delimitada d'altra forma, reservada a la circulació dels vianants, i incloent en aquesta definició la vorera, l'andana i el passeig.

Per tant, les illes de vianants no són una zona de vianants amb reserva de circulació per aquests sinó zones de la ciutat d'ús i circulació preferent de vianants, en les que es restringeix la circulació i/o l'estacionament de vehicles. Aquestes restriccions poden establir-se amb caràcter permanent o referir-se únicament a unes determinades hores del dia, o a uns determinats dies, poden afectar a totes les vies de la zona delimitada o només a algunes, i a qualsevol tipologia de vehicles o només a alguna.

Dit això, no podem obviar que el centre històric de la ciutat esdevé d'interès general per a la ciutadania concentrant oferta econòmica i de lleure i restauració tant pel conjunt de municipi com per la població de la resta de la comarca; en conseqüència, es valora preservar l'illa de vianants de la zona Centre com a espai preferent per a aquests i limitar-hi l'accés de bicicletes no destinades a una activitat econòmica de transport de mercaderies; si bé, l'Ajuntament podrà establir itineraris pels quals aquestes darreres puguin circular-hi.

No procedeix modificar el nom de l'illa de vianants de la zona Centre en el sentit proposat, així com tampoc la seva reurbanització amb la finalitat de construir-hi voreres i calçada perquè l'illa de vianants no és una zona de vianants, és a dir una part de la via elevada o necessàriament delimitada d'altra forma sinó una zona d'ús i circulació preferent de vianants que admet la plataforma única.

3. Suprimir l'apartat de l'article 19.1 que diu: "així com altres formes de mobilitat sostenible" per no equiparar els vianants amb els vehicles.

Tractament: DESESTIMAR.

L'article 7 b) del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, Circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària, atorga la competència als municipis per regular mitjançant ordenança municipal de circulació, els usos de les vies urbanes.

En ús d'aquesta potestat, l'article 19.1 de l'ordenança estableix la possibilitat de donar l'ús d'illa de vianants a determinades zones de la ciutat, que facilitaran el desplaçament a peu de les persones així com el seu desplaçament amb altres formes de mobilitat sostenible, i fent exprés incís en la preferència del vianant respecte qualsevol tipologia de vehicles.

4. Reduir a 10 km/h la velocitat màxima de circulació dels vehicles a les illes de vianants atès que l'article 19.2 l'estableix en 20 km/h.

Tractament: DESESTIMAR.

Els articles 17.2 i 19.1 de l'ordenança recullen el concepte de preferència de vianants respecte de vehicles.

Tal i com s'ha dit en el tractament de l'al·legació número 2, l'illa de vianants, quan es troba oberta al trànsit de vehicles, s'assimila a un carrer residencial, senyalitzat amb el senyal S-28. D'acord amb l'article 159 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació, l'article 20 de l'ordenança estableix que les condicions de circulació de vehicles queda restringida a favor de la circulació i ús per part dels vianants, i que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 20 km/h.

Així mateix, l'article 5 de l'ordenança regula les normes de comportament en la circulació per part de les persones usuàries, conductores i titulars de vehicles.

Es considera que els 20 km/h que estableix amb caràcter general l'article 159 transcrit és una velocitat adequada que permet dominar el vehicle davant qualsevol obstacle o imprevist, i que no resulta necessari reduir-la a 10 km/h, sense perjudici de la potestat municipal per a fer-ho quan calgui en algun vial concret.

5. Suprimir l'apartat 2 de l'article 19 bis que regula el control d'accés a l'illa de vianants de la Zona Centre per evitar modificar l'Ordenança de Mobilitat si en qualsevol moment es volgués modificar el sistema de control.

Tractament: DESESTIMAR.

Tal i com s'ha dit en el tractament de l'al·legació número 3, és l'article 7 b) del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, Circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària, el que atorga la competència als municipis per regular mitjançant ordenança municipal de circulació, els usos de les vies urbanes.

L'article 19 bis de l'ordenança estableix i delimita l'illa de vianants de la zona Centre per tal de donar compliment a l'article 7 b) referit, però el seu sistema de control d'accés no requereix l'aprovació per acord de Ple sinó que es pot establir per decret de l'òrgan municipal que per raó de la seva atribució material resulti competent per a la concreció i execució de l'Ordenança, a l'empara de la potestat autoorganitzativa municipal d'acord amb el que preveuen els articles 4.1.a) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases del Règim Local i 1.2 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

6. Afegir a l'article 29 c) de l'Ordenança de Mobilitat que les voreres bici són vies ciclistes a extingir i que s'evitarà posar-ne de noves.

Tractament: DESESTIMAR.

L'Annex I del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, Circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària, defineix en el concepte 74 la via ciclista i concretament en el concepte 77 defineix la vorera-bici com la via ciclista senyalitzada sobre la vorera.

Així doncs, la pròpia norma estatal regula les voreres-bici com a vies ciclistes, i si bé, els ens locals disposen de la potestat reglamentària, aquesta no pot conculcar normes de rang superior; en conseqüència, l'ordenança es troba subordinada a la legislació sectorial i no pot establir que la vorera-bici és una via ciclista a extingir.

Tanmateix, és el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de la ciutat de Mataró, a desenvolupar en els proper anys, l'instrument bàsic per configurar les diferents estratègies de mobilitat sostenible.

7. Reduir a 10 km/h la velocitat màxima de circulació dels vehicles en els carrers residencials atès que l'article 20.1 l'estableix en 20 km/h.

Tractament: DESESTIMAR.

Tal i com s'ha dit en el tractament de l'al·legació número 4, d'acord amb l'article 159 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació, l'article 20 de l'ordenança estableix que les condicions de circulació de vehicles queda restringida a favor de la circulació i ús per part dels vianants, i que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 20 km/h.

Així mateix, l'article 5 de l'ordenança regula les normes de comportament en la circulació per part de les persones usuàries, conductores i titulars de vehicles.

Es considera que els 20 km/h que estableix amb caràcter general l'article 159 referit és una velocitat adequada que permet dominar el vehicle davant qualsevol obstacle o imprevist, i que no resulta necessari reduir-la a 10 km/h, sense perjudici de la potestat municipal per a fer-ho quan calgui en algun vial concret.

8. Fixar en 10 km/h la velocitat màxima de circulació dels vehicles en les vies de plataforma única atès que l'article 77.1 a) l'estableix en 20 km/h amb caràcter genèric i l'apartat 2 del mateix article permet rebaixar-la prèvia senyalització específica.

Tractament: DESESTIMAR.

L'article 77 de l'ordenança regula la velocitat en via urbana de conformitat amb el Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de

Circulació i concretament l'apartat 2 d'aquest article preveu la possibilitat de rebaixar-la prèvia senyalització específica.

Amb la nova disposició de les velocitats en zona urbana, la majoria de vials estaran limitats a velocitat de 30 km/h, o seran carrers residencials o Zona 30. Només es mantindran uns vials de connexió i accés a la ciutat a 50 km/h clarament identificats amb senyalització horitzontal i vertical.

Es reitera que els 20 km/h que estableix amb caràcter general l'article 159 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació, és una velocitat adequada que permet dominar el vehicle davant qualsevol obstacle o imprevist, i que no resulta necessari reduir-la a 10 km/h, en aquest cas, en les vies de plataforma única, sense perjudici de la potestat municipal per a fer-ho quan calgui en algun vial concret.

9. Incloure un article a la nova Ordenança de Mobilitat on s'especifiqui que les infraccions a les que es refereix la Fiscalia General de l'Estat en l'informe emès en data 21 de juny de 2021, podran comportar la retirada del vehicle de la via i el seu dipòsit en el lloc que designi l'Ajuntament. Annexa l'informe referit.

Tractament: DESESTIMAR.

Els supòsits de retirada i dipòsit del vehicle són els establerts a l'article 105 del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, Circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària, que transcriu l'article 138.1 de l'ordenança i els establerts a l'apartat 2 d'aquest darrer precepte.

L'Annex II, lletra A del Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel que s'aprova el Reglament General de Vehicles, regula les definicions i categories dels vehicles entre les quals s'hi troba la dels VMP.

En aquest sentit, els VMP són vehicles i com a tals els hi són d'aplicació els supòsits de retirada i dipòsit regulats tant a la normativa sectorial com a la pròpia ordenança i per tant, no resulta necessari incloure l'article proposat; no sols generen la retirada i dipòsit la comissió de les infraccions previstes en l'informe de la Fiscalia General de l'Estat sinó la comissió de qualsevol altra que es trobi prevista a la normativa abans referida.

Tercer.- Tractament de les propostes d'esmenes al redactat.

Contingut de les propostes d'esmenes al redactat:

1. Corregir el terme "els mateixos" de la casella Parada pàgina 78.

Tractament: ESTIMAR.

Es corregeix el terme "els mateixos" de la casella Parada pàgina 78 pel terme "d'aquests".

2. Revisar redacció de l'article 86.2 b).

Tractament: DESESTIMAR.

S'ha revisat la redacció de l'article 86.2 b) de l'ordenança i no es desprèn la mala redacció que s'al·lega; tampoc no se n'ha proposat cap altra, i en tot cas, el text de l'ordenança s'ha sotmès a revisió lingüística.

3. Suprimir l'apartat a) de l'article 101 perquè té aquest sol apartat i redactar un paràgraf seguit.

Tractament: DESESTIMAR

Es tracta d'un format de redacció que no afecta al contingut de l'article en qüestió; així mateix, tal i com es va informar en el tractament de l'aportació número 24 a l'avantprojecte d'ordenança formulada per ciutadania/entitats, el text de l'ordenança s'ha sotmès a revisió lingüística.

4. Modificar redacció de l'article 102 c) en aquest sentit: " Els vehicles expressament declarats exempts per l'Ajuntament de Mataró".

Tractament: DESESTIMAR.

Acceptar la modificació que es proposa comportaria duplicitat amb la lletra b) prevista en el mateix article 102 de l'ordenança, en tant que aquesta declara exempts d'abonar els tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics, als vehicles que dites ordenances declari exempts.

5. Donar nova redacció a l'article 144 d'acord amb la proposta que es formula.

Tractament: ESTIMAR PARCIALMENT.

Es modifica l'apartat 3 de l'article 144 en aquest sentit: "Es considera que les bicicletes i altres cicles i els VMP no disposen dels elements mínims necessaris per circular que en fan presumir l'abandonament quan no disposin de més d'un dels següents elements: a)... b)...c)..."

Es modifica l'apartat 4 de l'article 144 en aquest sentit: " Si les bicicletes i altres cicles i els VMP que es presumeixen abandonats tenen algun tipus de distintiu (...)".

6. Modificar article 147.1 d) substituint "persona" per "agent".

Tractament: ESTIMAR.

Es modifica l'article 147.1 d) substituint "persona" per "agent".

7. Error en la Disposició Final relatiu a confusió en articles de la LRBRL, indicant que es tracta de l'article 49 i no del 65.2.

Tractament: DESESTIMAR.

L'article 49 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Regim Local regula el procediment d'aprovació de les ordenances locals; si bé, aquest precepte s'ha de posar en

concordança amb el seu article 70.2 que diu que, les ordenances, inclosos l'articulat de les normes dels plans urbanístics, així com els acords corresponents a aquests quan l'aprovació definitiva sigui competència dels ens locals, es publicaran en el Butlletí Oficial de la Província i no entraran en vigor fins que s'hagi publicat completament el seu text i hagi transcorregut el termini previst en l'article 65.2.

En el mateix sentit, els articles 65.3 i 66 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel que s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals, regulen respectivament, la tramesa de l'acord d'aprovació definitiva de l'ordenança i la còpia íntegra i fefaent de la mateixa a l'Administració de l'Estat i de la Generalitat, i l'entrada en vigor publicat completament el seu text en el Butlletí Oficial de la Província i transcorregut el termini de quinze dies hàbils previst a l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local.

8. Suprimir el segon paràgraf de la Disposició Final perquè l'entrada en vigor de l'Ordenança de Mobilitat és posterior a l'11 de maig de 2021.

Tractament: ESTIMAR.

Es suprimeix el segon paràgraf de la Disposició Final atès que l'entrada en vigor de la modificació de l'article 50 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació es produeix en data 11 de maig de 2021 i atès que l'entrada en vigor de l'ordenança serà posterior a aquesta data.

9. Suprimir segona coma de l'apartat a) article 19.3.

Tractament: ESTIMAR.

Es suprimeix la segona coma de l'apartat a) article 19.3.

10. L'informe sobre tractament de les aportacions presentades per la ciutadania i entitats diu que s'accepta l'aportació núm.15 però l'article 27.2 queda inalterat.

Tractament: DESESTIMAR.

L'aportació número 15 a l'avantprojecte d'ordenança formulada per ciutadania/entitats proposava la següent redacció de l'article 27.2: A les vies urbanes, la circulació de bicicletes s'ha de desenvolupar per la calçada, per les vies ciclistes i per les zones especialment habilitades, però mai per les voreres i zones de vianants.

L'article 27.2 queda inalterat perquè regula les condicions generals de circulació de les bicicletes i la voluntat de l'aportació referida era prohibir la seva circulació per voreres i zones de vianants, que regula l'article 30 de l'ordenança relatiu a les condicions particulars de circulació per les zones de vianants (incloses voreres, andanes i passeigs); en aquest sentit, s'accepta l'aportació, indicant que l'article 121.5 del Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el Reglament General de Circulació, diu que la circulació de tota classe de vehicles en cap cas s'ha de fer per les voreres i altres zones de vianants, i es procedeix a suprimir l'apartat 2 de l'article 30 de l'avantprojecte d'ordenança que establia que les persones menors de 12 anys podien circular en bicicleta per les zones de vianants, complint determinades condicions.

Quart.-Conclusions.

Les al·legacions i propostes d'esmenes al redactat de l'ordenança han estat examinades i tractades en el present informe. Es proposa la incorporació de les modificacions que se'n deriven al text de l'ordenança.

ORDENANÇA DE MOBILITAT

ÍNDEX

PREÀMBUL

TÍTOL PRELIMINAR. OBJECTE, ÀMBIT D'APLICACIÓ I COMPETÈNCIA

- Article 1. Objecte.
- Article 2. Àmbit d'aplicació.
- Article 3. Normativa aplicable.
- Article 4. Sol·licituds i documentació.

TÍTOL I. NORMES GENERALS, SEGURETAT VIÀRIA, REGULACIÓ I CONTROL DEL TRÀNSIT

Capítol I. Normes de comportament en la circulació

- Article 5. Persones usuàries, conductores i titulars de vehicles.
- Article 6. Emissions acústiques i contaminants.

Capítol II. Seguretat viària

- Article 7. Xarxa viària.
- Article 8. Punts o trams de concentració d'accidents.
- Article 9. Col·lectius especialment protegits.
- Article 10. Disseny viari i elements reductors de la velocitat.
- Article 11. Pilonos a la calçada.
- Article 12. Retirada d'obstacles.

Capítol III. Regulació i control del trànsit

- Article 13. Mitjans tecnològics de gestió del trànsit.
- Article 14. Vigilància del trànsit.
- Article 15. Mitjans tecnològics de vigilància del trànsit.

TÍTOL II. VIANANTS

Capítol I. Normes generals

- Article 16. Concepte.
- Article 17. Mobilitat del col·lectiu de vianants.

Capítol II. Zona de vianants, illes de vianants, carrers residencials i zones 30

- Article 18. Zona de vianants.
- Article 19. Illes de vianants.
- Article 19 bis. Illa de vianants de la zona centre.

Article 20. Carrers residencials.
Article 21. Zones 30.

Capítol III. Parcs públics

Article 22. Concepte.
Article 23. Parcs públics.

TÍTOL III. VEHICLES I GINYNS MECÀNICS

Capítol I. Motocicletes i ciclomotors

Article 24. Condicions particulars de circulació per la calçada, vies ciclistes i zones de vianants.
Article 25. Estacionament.

Capítol II. Bicicletes i altres cicles

Article 26. Objecte i conceptes.
Article 27. Condicions generals de circulació.
Article 28. Condicions particulars de circulació per la calçada.
Article 29. Condicions particulars de circulació per les vies ciclistes.
Article 30. Condicions particulars de circulació per les zones de vianants.
Article 31. Condicions particulars de circulació per determinats carrers.
Article 32. Regulació específica en l'ordenació i en els girs.
Article 33. Transport de càrrega, persones i animals domèstics.
Article 34. Registre de bicicletes.
Article 35. Estacionament.

Capítol III. Vehicles de mobilitat personal

Article 36. Objecte i concepte.
Article 37. Condicions generals de circulació.
Article 38. Condicions particulars de circulació per la calçada.
Article 39. Condicions particulars de circulació per les vies ciclistes.
Article 40. Condicions particulars de circulació per les zones de vianants.
Article 41. Condicions particulars de circulació per determinats carrers.
Article 42. Regulació específica en l'ordenació.
Article 43. Registre de vehicles de mobilitat personal.
Article 44. Estacionament.

Capítol IV. Bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal destinats a una activitat econòmica

Article 45. Condicions específiques de circulació.
Article 46. Estacionament.

Capítol V. Ginys mecànics

Article 47. Objecte i concepte.
Article 48. Condicions generals de circulació.
Article 49. Condicions particulars de circulació per la calçada i vies ciclistes.
Article 50. Condicions particulars de circulació per les zones de vianants i determinats carrers.

Capítol VI. Vehicles pesants

Article 51. Objecte i concepte.
Article 52. Condicions particulars de circulació pel nucli urbà.

TÍTOL IV. TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS I ALTRES SERVEIS

Capítol I. Normes generals del transport públic de viatgers.

Article 53. Concepte.

Article 54. Objecte.

Article 55. Classificació del transport públic de viatgers.

Article 56. Xarxa bàsica de transport.

Article 57. Règim de parada.

Capítol II. Transport públic urbà regular

Article 58. Naturalesa del servei.

Article 59. Règim jurídic.

Article 60. Mesures de promoció i protecció física.

Article 61. Mesures de protecció jurídica.

Capítol III. Transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari

Article 62. Règim jurídic.

Article 63. Autoritzacions de transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari.

Article 64. Sol·licitud de l'autorització municipal.

Article 65. Atorgament i condicions de l'autorització municipal.

Capítol IV. Serveis de mobilitat urbana compartida sense base fixa

Article 66. Concepte.

Article 67. Ús del domini públic.

Article 68. Competència.

Article 69. Tributs.

TÍTOL V. SENYALITZACIÓ I ORDENACIÓ DEL TRÀNSIT

Capítol I. Dels senyals de trànsit

Article 70. Concepte.

Article 71. Competència.

Article 72. Prescripció obligatòria dels senyals i ordre de preferència.

Article 73. Retirada, substitució i alteració dels senyals.

Article 74. Senyals informatius direccionals.

Article 75. Senyals horitzontals no normatius.

Article 76. Senyalització extraordinària.

Capítol II. Ordenacions permanents

Article 77. Velocitat.

Article 78. Massa o dimensió.

Article 79. Carrils multiusos.

Article 80. Zona de baixes emissions.

Capítol III. Ordenacions temporals

Article 81. Ocupacions.

Article 82. Proves esportives.

Article 83. Restriccions de circulació per motius mediambientals.

TÍTOL VI. PARADES I ESTACIONAMENTS

Capítol I. Parada

Article 84. Concepte.

Article 85. Normes generals.

Article 86. Prohibicions.

Capítol II. Estacionament

- Article 87. Conceptes.
- Article 88. Normes generals.
- Article 89. Prohibicions.

Capítol III. Règim especial d'estacionament

- Article 90. Objecte.
- Article 91. Conceptes.
- Article 92. Motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.
- Article 93. Motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal destinats a una activitat econòmica que requereix una flota de vehicles.
- Article 94. Estacionament en períodes alterns.

TÍTOL VII. ZONES D'ESTACIONAMENT REGULAT

Capítol I. Normes generals

- Article 95. Objecte, àmbit d'ordenació i informació a la ciutadania.
- Article 96. Tributs.
- Article 97. Temps màxim d'estacionament.

Capítol II. Categories d'ús, exclusions i exempcions

- Article 98. Zones d'estacionament regulat amb control horari i tarifari. Categories d'ús.
- Article 99. Zones d'estacionament regulat amb control horari. Categories d'ús.
- Article 100. Règim especial de residència.
- Article 101. Vehicles exclosos del control horari i exempts del control tarifari.
- Article 102. Vehicles exempts del control tarifari.

Capítol III. Acreditació de l'estacionament

- Article 103. Autorització d'estacionament.
- Article 104. Anul·lació de la denúncia a les zones d'estacionament regulat.

TITOL VIII. ZONES DE RESERVA

Capítol I. Normes generals

- Article 105. Concepte.
- Article 106. Classes de zones reservades.
- Article 107. Règim d'establiment i ús.
- Article 108. Modificació i supressió de les autoritzacions.
- Article 109. Règim d'extinció i revocació de les autoritzacions.

Capítol II. Reserves dotacionals

- Article 110. Zona de reserva per a motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.
- Article 111. Zona de reserva per a persones amb discapacitat.
- Article 112. Zona de reserva per al transport públic de viatgers.
- Article 113. Zona de reserva per a autotaxis.
- Article 114. Zona de reserva per a recàrrega de vehicles elèctrics.

Capítol III. Reserves no dotacionals

- Article 115. Zona de reserva en origen per a activitats econòmiques que requereixen una flota de vehicles.
- Article 116. Zona de reserva per a organismes públics.

Article 117. Zona de reserva per a centres sanitaris o assistencials.
Article 118. Zona de reserva per a establiments hotelers.

TÍTOL IX. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Capítol I. Objecte i conceptes

Article 119. Objecte.
Article 120. Conceptes.

Capítol II. Espais destinats a la càrrega i descàrrega

Article 121. Zones DUM i CiD.

Capítol III. Horaris, tarifes i normes d'ús

Article 122. Regulació horària i tarifària de les zones DUM i CiD.
Article 123. Autorització d'estacionament.
Article 124. Normes d'ús a les zones DUM i CiD.
Article 125. Utilització de mitjans mecànics.

TÍTOL X. CIRCULACIÓ DE VEHICLES AMB TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

Capítol I. Normes generals

Article 126. Objecte.
Article 127. Restriccions de circulació per raons de seguretat de la circulació.
Article 128. Velocitat.

Capítol II. Circulació

Article 129. Circulació per les vies del municipi.
Article 130. Prohibicions de circular.

Capítol III. Estacionament i càrrega i descàrrega en les vies urbanes

Article 131. Estacionament.
Article 132. Immobilització del vehicle per indisposició o avaria.

Capítol IV. Mercaderies especialment perilloses

Article 133. Concepte.
Article 134. Entrades i sortides del terme municipal amb origen o destinació als sectors industrials de l'annex 10.
Article 135. Entrades i sortides del terme municipal amb origen o destinació diferent dels sectors industrials de l'annex 10.
Article 136. Operacions de càrrega i descàrrega.

TÍTOL XI. DISCIPLINA VIÀRIA

Capítol I. Immobilització, retirada i dipòsit de vehicles

Article 137. Immobilització.
Article 138. Retirada i dipòsit.
Article 139. Supòsits de retirada per perill o pertorbació greu de la circulació de vehicles o persones, o per deteriorament d'algun servei o patrimoni públic.
Article 140. Despeses d'immobilització, retirada i dipòsit.
Article 141. Suspensió de la retirada i dipòsit. Despeses d'enganxament.

Capítol II. Tractament residual dels vehicles

Article 142. Conceptes.

Article 143. Procediment.

Article 144. Especialitats del tractament residual de bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.

Capítol III. Règim sancionador

Article 145. Règim jurídic sancionador.

Article 146. Infraccions i sancions de trànsit.

Article 147. Denúncies.

Article 148. Graduació de les sancions.

Article 149. Subjectes responsables.

Article 150. Garanties procedimentals.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

DISPOSICIÓ FINAL

ANNEX 1. Plànol de l'illa de vianants de la zona centre.

ANNEX 2. Taula de carrers residencials.

ANNEX 3. Taula i plànol de zones 30.

ANNEX 4. Quadre resum dels capítols II, III i V del títol III.

ANNEX 5. Senyals horitzontals no normatius.

ANNEX 6. Plànols de les zones d'estacionament regulat.

ANNEX 7. Mercaderies exemptes de la prohibició de circular.

ANNEX 8. Dates en què es prohibeix el transport de mercaderies perilloses.

ANNEX 9. Mercaderies especialment perilloses.

ANNEX 10. Itineraris d'accés als sectors industrials.

ANNEX 11. Taula d'infraccions i sancions pròpies de l'Ordenança.

PREÀMBUL

La gestió de la mobilitat a les grans ciutats europees està experimentant una profunda transformació, com a 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 una actualització contínua 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 del 2016 per tots els grups municipals, estableix els criteris que engeguen el camí per equilibrar i conciliar les necessitats de mobilitat amb l'exigència de qualitat de vida urbana dels veïns i les 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, de fomentar l'ús del transport públic i de 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'Ordenança municipal de circulació i transport de mercaderies perilloses del 2009 s'ha convertit en una norma insuficient davant una mobilitat heterogènia i canviant, i fa necessària

l'elaboració d'una nova eina que permeti innovar en solucions eficaces i socialment consensuades i que s'anticipi a la mobilitat del futur.

Per tot això, la present Ordenança de mobilitat té com a objectius principals els següents:

1. Assolir l'equitat i fer especial atenció als col·lectius més vulnerables com a estratègia per disminuir la desigualtat social, incrementar la seguretat viària de tota la població, pacificar i conciliar la circulació de vehicles i vianants i gestionar la mobilitat com un comportament cívic.
2. Millorar la qualitat de vida i la salut de les persones, afavorint la sostenibilitat i la protecció del medi ambient, prioritzant la mobilitat a peu i en modes sostenibles, com ara el transport públic, els vehicles d'ús compartit i els menys contaminants, i fent viable la intermodalitat.
3. Modernitzar la normativa municipal mitjançant la regulació de noves realitats com els vehicles de mobilitat personal.
4. Harmonitzar i ordenar els diferents usos de les vies i espais públics urbans, la disciplina circulatòria i la racionalització de l'espai d'estacionament en superfície.
5. Tecnificar i digitalitzar la mobilitat i la seguretat viària.
6. Treballar per un model de mobilitat que contribueixi al dinamisme econòmic de la ciutat i a l'atractiu comercial dels seus carrers, i que combini la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic.

D'acord amb l'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, aquesta Ordenança s'adequa als principis de bona regulació.

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

Pel que fa al principi de seguretat jurídica, l'Ordenança 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, aquesta norma s'ha sotmès als tràmits de consulta pública prèvia, d'audiència i d'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.

L'Ordenança de mobilitat consta de 150 articles distribuïts en un títol preliminar i onze títols.

El títol preliminar defineix l'objecte, l'àmbit d'aplicació i el marc de la normativa en la qual es formula l'Ordenança.

El títol I regula, en tres capítols, les normes de comportament en la circulació, la xarxa viària del terme municipal de Mataró, els col·lectius especialment protegits, la possibilitat d'implantar elements reductors de velocitat a la calçada i les mesures preventives d'accidents, així com la incorporació de mitjans tecnològics de gestió i de vigilància del trànsit.

El títol II regula, en tres capítols, la mobilitat del col·lectiu de vianants, la zona de vianants i les illes de vianants, i estableix i delimita l'illa de vianants de la zona centre de Mataró, els carrers residencials, les zones 30 i també els parcs públics. El capítol II remet als annexos 1, 2 i 3.

El títol III consta de sis capítols que regulen la circulació i l'estacionament dels vehicles següents: motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles, vehicles de mobilitat personal, vehicles pesants i tot allò relatiu als ginys mecànics. Els capítols II, III i V remetent a l'annex 4.

El títol IV regula, en quatre capítols, el transport públic de viatgers, subjectant a autorització municipal el servei de transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari quan tingui itinerari exclusiu dins del municipi, i els serveis de mobilitat urbana compartida sense base fixa (*sharing*). Pel que fa a aquests darrers, se'n subjecta la llicència municipal a les condicions que preveu l'oportú plec regulador d'una convocatòria pública i al compliment d'un seguit d'obligacions.

El títol V regula, en tres capítols, la senyalització i l'ordenació del trànsit, incloses les ordenacions permanents i temporals per motius tant de seguretat com mediambientals. S'hi estableixen els senyals horitzontals no normatius, els límits de velocitat genèrics a la ciutat, la possibilitat d'establir carrils multiusos o zones de baixes emissions i l'adopció de mesures de restricció de la circulació en cas de declaració d'episodi ambiental per alta contaminació. El capítol I remet a l'annex 5.

Els títols VI, VII i VIII regulen, cadascun, en tres capítols: el títol VI, la parada i l'estacionament de vehicles, prohibint l'estacionament al mateix lloc de la via pública durant més de 15 dies consecutius i incidint en les regulacions especials d'estacionament que s'apliquen a determinats vehicles, en funció de si estan destinats o no ho estan a una activitat econòmica que requereix una flota de vehicles; el títol VII, les zones d'estacionament regulat per assegurar l'obligació legal de facilitar la rotació dels aparcaments, i el títol VIII, les zones de reserva a la via pública, tant de caràcter dotacional com no dotacional. Finalment, el capítol I del títol VII remet a l'annex 6.

El títol IX regula, en tres capítols, tot allò relatiu a la distribució urbana de mercaderies, diferenciant entre les zones DUM i les zones CiD, horaris i tarifes.

El títol X regula, en quatre capítols, les normes generals, la circulació, l'estacionament i la càrrega i descàrrega dels vehicles que transporten mercaderies perilloses i les especialment perilloses. Els capítols II i IV remetent als annexos 7, 8, 9 i 10.

El títol XI regula, en tres capítols, la immobilització, retirada i dipòsit de vehicles, el procediment relatiu al tractament residual dels vehicles i el règim sancionador a l'empara del principi de legalitat. El capítol III remet a l'annex 11.

Per últim, l'Ordenança conté una disposició addicional, una disposició transitòria, una disposició derogatòria, una disposició final i 11 annexos.

TÍTOL PRELIMINAR **OBJECTE, ÀMBIT D'APLICACIÓ I COMPETÈNCIA**

Article 1. Objecte.

Aquesta Ordenança té per objecte regular els diferents usos de les vies i els espais públics urbans, inclosos el de vianants, el de circulació i estacionament i el de transport de persones, amb l'especial rellevància del transport públic de viatgers, així com la distribució de mercaderies i la mobilitat personal.

Alhora, és objecte d'aquesta Ordenança fer compatibles els usos a dalt esmentats, de manera equilibrada, amb la finalitat de garantir la seguretat i la salut de les persones, la seguretat viària, la convivència cívica, la necessària fluïdesa del trànsit i l'ús eficient 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.

Article 2. Àmbit d'aplicació.

La present Ordenança és d'aplicació a tot el terme municipal de Mataró i obliga les persones titulars i usuàries de les vies i terrenys públics urbans aptes per a la circulació; les de les vies i terrenys que, sense tenir aquesta aptitud, siguin d'ús comú; les de les vies interurbanes la competència de les quals hagi estat cedida a l'Ajuntament de Mataró i, quan no hi hagi altres normes, les de les vies i terrenys privats que siguin utilitzats per una col·lectivitat indeterminada.

Article 3. Normativa aplicable.

1. El contingut de la present Ordenança es formula en el marc de la normativa europea, estatal i autonòmica, vigent en cada moment, en matèria de:

- a) Trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, actualment el Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, i la seva normativa de desenvolupament: el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, i els reglaments generals de conductors i de vehicles, aprovats respectivament pel Reial decret 818/2009, de 8 de maig, i pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre; el Reial decret 320/1994, de 25 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament de procediment sancionador en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, i el Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor, entre d'altres.
- b) Règim local, actualment la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, i 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.
- c) Protecció de la salut i del medi ambient, actualment la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera; la Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire i una atmosfera més neta a Europa; el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire; la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric i el Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric.
- d) Ús de videocàmeres, actualment la Llei orgànica 4/1997, de 4 d'agost, per la qual es regula la utilització de videocàmeres per les forces i cossos de seguretat en llocs públics, i el Decret 134/1999, de 18 de maig, de regulació de la videovigilància per part de la policia de la Generalitat i de les policies locals de Catalunya.
- e) Seguretat ciutadana, actualment la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, de protecció de la seguretat ciutadana.
- f) 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.

- g) Transport públic de viatgers, actualment la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i el Decret 319/1990, de 21 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.
- h) Transport de mercaderies perilloses, actualment l'Acord europeu sobre el transport internacional de mercaderies perilloses per carretera (ADR 2017) i el Reial decret 97/2014, de 14 de febrer, pel qual es regulen les operacions de transport de mercaderies perilloses per carretera en territori espanyol.
- i) Patrimoni de les administracions públiques, actualment la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i el Decret 336/1988, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament del patrimoni dels ens locals.
- j) Residus, actualment la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats; el Decret legislatiu 1/2009, de 21 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora dels residus, i el Reial decret 20/2017, de 20 de gener, sobre els vehicles al final de la seva vida útil.
- k) Protecció de les persones usuàries de serveis, actualment el text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris, aprovat mitjançant el Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, i altres lleis complementàries.

2. Així mateix, es regeix pel que disposen les corresponents ordenances fiscals i de preus públics, totes aquelles qüestions que se 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 regula l'Ordenança.

Article 4. Sol·licituds i documentació.

1. La presentació de sol·licituds o documentació davant l'Ajuntament de Mataró, associada a tots els procediments que defineix l'Ordenança, es farà obligatòriament de manera electrònica per persones jurídiques i la resta de subjectes que recull l'apartat 2 de l'article 14 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques (en endavant, LPAC).

2. En el cas d'actuar en representació de la persona sol·licitant, caldrà presentar la documentació acreditativa corresponent.

TÍTOL I **NORMES GENERALS, SEGURETAT VIÀRIA, REGULACIÓ I CONTROL DEL TRÀNSIT**

CAPÍTOL I **Normes de comportament en la circulació**

Article 5. Persones usuàries, conductores i titulars de vehicles.

1. La persona usuària de la via està obligada a comportar-se de manera que no entorpeixi indegudament la circulació, ni causi perill, perjudicis o molèsties innecessàries a les altres persones o danys als béns.

2. La persona que condueix ha d'utilitzar el vehicle amb la diligència, precaució i atenció necessàries per evitar tot dany, propi o aliè, tenint cura de no prendre mal ni posar en perill les altres persones ocupants del vehicle ni la resta de les persones usuàries de la via. Així mateix, també ha de verificar que les plaques de la matrícula del vehicle no presenten obstacles que n'impedeixin o en dificultin la lectura i la identificació.

3. La persona titular i, si escau, l'arrendatària d'un vehicle té el deure d'actuar amb la màxima diligència per evitar els riscos que comporta utilitzar-lo, mantenir-lo en les condicions establertes legalment i reglamentària, sotmetre'l als reconeixements i les inspeccions que corresponguin i impedir que sigui conduït per qui mai no hagi obtingut el permís o la llicència de conducció corresponent.

Article 6. Emissions acústiques i contaminants.

1. No poden circular per les vies de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Ordenança els vehicles amb nivells d'emissió de soroll superiors als reglamentàriament establerts, els que emetin gasos o fums amb valors superiors als límits establerts ni els que hagin estat objecte d'una reforma d'importància no autoritzada. Totes les persones que condueixin un vehicle tenen l'obligació de col·laborar en les proves reglamentàries de detecció que permetin comprovar les possibles deficiències indicades.

2. Pel que fa a la intervenció administrativa municipal respecte als sorolls produïts per vehicles de motor i ciclomotors, serà d'aplicació el que disposi l'Ordenança reguladora dels sorolls i les vibracions.

CAPÍTOL II Seguretat viària

Article 7. Xarxa viària.

1. El terme municipal de Mataró disposa d'una xarxa viària de més de 210 km, incloses les autopistes i els accessos.

2. Les característiques de les vies que integren la xarxa viària s'establiran a través del Pla de mobilitat urbana sostenible i el seu desenvolupament.

Article 8. Punts o trams de concentració d'accidents.

El servei de la Policia Local analitzarà els accidents, elaborarà estudis, estadístiques i mapes de la sinistralitat urbana destinats a identificar els punts o trams de concentració d'accidents i proposarà les mesures preventives, formatives i correctores oportunes.

Article 9. Col·lectius especialment protegits.

L'Ajuntament de Mataró adoptarà mesures particulars relatives al disseny viari, la senyalització i el control de la disciplina viària que garanteixin que els col·lectius més vulnerables, com són les persones menors d'edat, les que presenten alguna discapacitat o tenen la mobilitat reduïda, les dependents i les d'edat avançada, es puguin moure de manera autònoma. Aquesta estratègia reverteix en la seguretat de totes les persones usuàries de la via pública.

Article 10. Disseny viari i elements reductors de la velocitat.

1. El disseny viari ha de tenir en consideració un ampli ventall d'aspectes, com ara la gestió de la via (sentits de circulació, regulació de cruïlles, senyalització), el disseny en planta (nombre i amplada dels carrils, xicanes, ordenació de cruïlles, estrenyiments puntuals de la calçada), els canvis del perfil vertical (plataformes elevades), el mobiliari urbà i els paviments emprats.

2. A fi i efecte de millorar la mobilitat de les persones invidents o amb discapacitat visual i fer de la ciutat un espai més habitable i transitable, es podrà fer ús dels elements de senyalització següents:

- a) Paviment podotàctil d'advertiment: es tracta d'una mena de relleu amb cercles, d'una altura màxima de 4 mm, que actua com a advertiment en punts que poden ser de risc i que s'utilitza per aportar informació sobre possibles cruïlles o canvis de direcció.
- b) Paviment podotàctil indicador direccional: es tracta d'una mena de relleu amb esquerdes rectes i paral·leles d'una profunditat màxima de 5 mm.
- c) Semàfors amb avís sonor: es tracta de semàfors que incorporen un senyal acústic que se sincronitza amb les diferents fases del semàfor i que en permet la correcta interpretació.
- d) Dispositius acústics a les parades de transport públic: es tracta d'avisadors acústics que indiquen, mitjançant una veu enregistrada o qualsevol altra tècnica, el número o la línia de bus.

3. A fi i efecte de reduir la velocitat dels vehicles motoritzats per millorar la seguretat viària, es podran implantar a la calçada aquests elements reductors de la velocitat:

- a) Passos de vianants de ressalt: consisteixen en una elevació de la calçada que combina la ubicació d'un pas de vianants a la mateixa cota que la vorera amb l'efecte reductor de la velocitat dels vehicles que circulen per la calçada.
- b) Esquenes d'ase: consisteixen en una elevació de la calçada en tota la franja transversal pavimentada (excepte 20 cm a banda i banda per permetre el drenatge de la via).
- c) Bandes prefabricades: consisteixen en una elevació de la calçada en tota una franja transversal, a partir de mòduls prefabricats que es munten i es fixen al paviment *in situ*.
- d) Coixins berlinesos: consisteixen en una elevació parcial de la calçada, de manera que pugui ser franquejada pels vehicles de dues rodes, autobusos i vehicles pesants, però no pels turismes. Poden ser prefabricats o construïts *in situ*.

4. Els elements reductors de la velocitat han d'estar senyalitzats i ben il·luminats durant les hores de foscor per garantir-ne la visibilitat.

Article 11. Pilonos a la calçada.

La instal·lació de pilonos i elements separadors de contenidors a la calçada tindrà un disseny sense arestes i disposarà d'elements reflectors que n'assegurin la visibilitat nocturna.

Article 12. Retirada d'obstacles.

Els serveis municipals competents en cada cas retiraran de la via pública els obstacles que s'hi trobin dipositats o instal·lats sense l'autorització corresponent i repercutiran els corresponents costos de la intervenció a qui en sigui la persona causant.

CAPÍTOL III Regulació i control del trànsit

Article 13. Mitjans tecnològics de gestió del trànsit.

L'Ajuntament de Mataró podrà incorporar les noves tecnologies de la comunicació a la gestió del trànsit per millorar la regulació del flux de vehicles, donar una informació puntual de l'estat de les vies i fomentar un ús més racional del transport privat.

Article 14. Vigilància del trànsit.

1. Correspon al cos de la Policia Local regular el trànsit mitjançant les seves indicacions i formular les denúncies que procedeixin per les infraccions que es cometin contra el que disposa la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, i la present Ordenança.

2. En les vies i terrenys privats que siguin utilitzats per una col·lectivitat indeterminada, les denúncies que esmenta l'apartat anterior es formularan d'acord amb el que s'estableixi a aquest efecte per conveni subscrit amb la persona titular.

Article 15. Mitjans tecnològics de vigilància del trànsit.

1. L'Ajuntament de Mataró podrà emprar mitjans tecnològics per a la vigilància automatitzada del trànsit, així com per denunciar les infraccions que es cometin, utilitzant, entre d'altres, els següents:

- a) Radar: cinemòmetre metrològicament calibrat destinat a la captació gràfica de les infraccions dels límits de la velocitat, que s'instal·la en punts fixos o elements mòbils com a instrument de seguretat viària per reduir la sinistralitat.
- b) Càmeres dotades de lector OCR: mitjà automatitzat de captació gràfica o videogràfica dels vehicles i les seves matrícules i distintius, destinat al control del compliment de la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
- c) Foto vermell: mitjà de captació gràfica o videogràfica destinat a assegurar el respecte de les prioritats de pas dels semàfors i a evitar atropellaments i col·lisions de vehicles.

2. La instal·lació de videocàmeres i de qualsevol altre mitjà de captació i reproducció d'imatges en les vies públiques per al control, la regulació, la vigilància i la disciplina del trànsit s'efectuarà amb subjecció a la Llei orgànica 4/1997, de 4 d'agost, per la qual es regula la utilització de videocàmeres per les forces i cossos de seguretat en llocs públics, i al Decret 134/1999, de 18 de maig, de regulació de la videovigilància per part de la policia de la Generalitat i de les policies locals de Catalunya.

TÍTOL II VIANANTS

CAPÍTOL I Normes generals

Article 16. Concepte.

Als efectes de la present Ordenança, té la consideració de vianant:

- a) La persona que, sense ser conductora, transita a peu per les vies o terrenys als quals es refereix l'article 2.
- b) Les persones que empenyen o arrosseguen un cotxet d'infant o d'una persona amb discapacitat, o qualsevol altre vehicle sense motor de petites dimensions, les que condueixen

a peu un cycle o un ciclomotor de dues rodes i les que tenen alguna discapacitat i circulen al pas en una cadira de rodes, amb motor o sense.

- c) Les persones que condueixen a peu un vehicle de mobilitat personal.
- d) Les persones que circulen amb ginys mecànics.

Article 17. Mobilitat del col·lectiu de vianants.

1. Les persones vianants tenen reservada la circulació per les zones de vianants que defineix l'article 18. La circulació per aquestes zones es portarà a terme de conformitat amb el que estableix l'article 121 del Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació (en endavant, RGC).

2. Les persones vianants tenen prioritat a les illes de vianants, als carrers residencials i a les zones 30, que regulen els articles 19, 20 i 21.

3. A les zones on hi hagi passos zebra, les persones vianants travessaran la calçada pels passos senyalitzats i, quan aquests passos siguin a nivell, observaran, a més, les regles que estableix l'article 124.1 del RGC.

4. A l'hora de travessar la calçada fora d'un pas zebra, les persones vianants s'han d'assegurar que ho poden fer sense risc ni entorpiment indegut. Quan travessen la calçada, han de caminar perpendicularment a l'eix d'aquesta i no aturar-s'hi sense necessitat.

5. Als passos regulats, les persones vianants han de complir estrictament les indicacions que se'ls adrecin.

CAPÍTOL II

Zona de vianants, illes de vianants, carrers residencials i zones 30

Article 18. Zona de vianants.

1. Té la consideració de zona de vianants aquella part de la via, elevada o delimitada d'una altra forma, que està reservada a la circulació de vianants, incloent en aquesta definició la vorera, l'andana i el passeig.

2. Als efectes de l'Ordenança, la vorera és la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al trànsit de vianants, i tenen també la consideració de vorera els espais regulats a la calçada amb una línia contínua paral·lela a la vorera i un pictograma pintat al damunt.

Article 19. Illes de vianants.

1. L'Ajuntament de Mataró, amb l'objectiu d'ordenar i regular els usos de les vies urbanes prioritant aquells més favorables per a les persones que es desplacen a peu, així com altres formes de mobilitat sostenible, podrà establir com a illes de vianants determinades zones de la ciutat, d'ús i circulació preferent de vianants, en les quals es restringirà la circulació i/o l'estacionament de vehicles.

2. Les illes de vianants s'assimilen als carrers residencials i estaran senyalitzades a l'entrada i a la sortida, mitjançant els senyals que corresponguin, sense perjudici dels elements mòbils o altres mitjans tecnològics per a la vigilància automatitzada del trànsit que s'hi puguin instal·lar per impedir o controlar l'accés de vehicles. La velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 20 km/h.

3. Les restriccions de circulació i/o d'estacionament de vehicles a les illes de vianants podran establir-se amb caràcter permanent o referir-se únicament a unes determinades hores del dia, o a uns determinats dies, i podran afectar totes les vies de la zona delimitada o només algunes. En tot cas, no s'aplicaran a la tipologia de vehicles següent:

- a) Bicicletes i vehicles de mobilitat personal destinats a una activitat econòmica de transport de mercaderies, que circulin o estacionin a les illes de vianants per a realitzar-hi les operacions de distribució urbana de mercaderies que defineix l'article 120.1.

Són d'aplicació a ambdues categories de vehicles els capítols II, III i IV del Títol III.

4. L'Ajuntament de Mataró podrà establir itineraris a les illes de vianants pels quals les bicicletes no destinades a activitat econòmica de transport de mercaderies puguin circular.

5. D'acord amb 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, les restriccions de circulació no afectaran els vehicles conduïts per persones que siguin titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat ni els que traslladin aquestes persones, quan es dirigeixin a l'interior o surtin de l'illa de vianants. L'estacionament d'aquests vehicles es limita a les places públiques d'aparcament reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, ubicades al perímetre de l'illa de vianants.

6. L'Ajuntament de Mataró podrà habilitar un servei de registre municipal d'autoritzacions d'accés amb vehicle a les illes de vianants. L'autorització municipal podrà limitar el número de matrícules per sol·licitant, el temps màxim d'estacionament per efectuar les operacions de càrrega i descàrrega i/o el número d'accessos a les illes de vianants; i se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

7. Quan es perdin les causes que van habilitar l'autorització d'accés amb vehicle a les illes de vianants, la persona interessada ho haurà de posar en coneixement de l'Ajuntament de Mataró, sense perjudici de la possible comprovació municipal d'ofici que hi pugui haver.

Article 19 bis. Illa de vianants de la zona centre.

1. S'estableix una illa de vianants a la zona centre de la ciutat delimitada per la Muralla de Sant Llorenç, la Muralla del Tigre, la Muralla de la Presó, la Muralla dels Genovesos, el carrer de la Coma, el carrer de Sant Bonaventura, el carrer de l'Hospital, el Camí Ral i la baixada de Santa Anna, a la qual resulten d'aplicació els apartats de l'1 al 7 de l'article 19. El plànol de l'illa de vianants de la zona centre el recull l'annex 1.

2. El control d'accés a l'illa de vianants de la zona centre es realitza mitjançant elements mecànics, càmeres dotades de lector OCR i càmeres fotodenúncia.

3. L'accés amb vehicle a l'illa de vianants de la zona centre fora de l'horari general que indiqui la senyalització instal·lada a l'efecte requereix autorització municipal de matrícules, prèvia sol·licitud de la persona interessada, o comunicació prèvia a l'Ajuntament de Mataró per part d'aquesta.

4. Poden sol·licitar l'autorització municipal esmentada a l'apartat anterior, que habilitarà la circulació i l'estacionament a l'illa de vianants de la zona centre en el cas de les lletres a), b) i d) següents, i únicament la circulació en el cas de la lletra c) següent:

- a) Les persones residents empadronades a la zona d'accés restringit.
- b) Les persones residents no conductores empadronades a la zona d'accés restringit.
- c) Les persones que siguin titulars, arrendatàries o usuàries d'una plaça d'aparcament.

- d) Les persones titulars, ja sigui a títol de propietat o a qualsevol altre títol, d'una activitat de producció i distribució intensiva de mercaderies (APDI) que, d'acord amb el Decret 1792, de 2 de març de 2021, hagin estat prèviament reconegudes com a tals.

5. Poden presentar la comunicació prèvia esmentada a l'apartat 3 d'aquest article, que habilitarà la circulació i l'estacionament a l'illa de vianants de la zona centre:

- a) Les persones representants d'entitats que tinguin la seu a la zona d'accés restringit i que, amb motiu del seu objecte social, siguin validades pel servei municipal competent.
- b) Les persones titulars, ja sigui a títol de propietat o a qualsevol altre títol, d'una activitat farmacèutica que tingui la seu a la zona d'accés restringit.
- c) Les persones titulars, ja sigui a títol de propietat o a qualsevol altre títol, de vehicles destinats a la prestació de serveis funeraris, d'emergència, essencials de proveïment domiciliari i depuració d'aigües, de recollida, tractament i aprofitament de residus, mitjançant qualsevol de les formes de gestió previstes per la legislació de règim local, de retirada de vehicles, de transport públic de viatgers urbà regular, de protecció civil, de les forces i cossos de seguretat, així com de vehicles que prestin serveis de trasllat d'hostes d'hotels, habitatges turístics, centres o residències, i de vehicles d'autotaxi i vehicles de turisme amb conductor (VTC) que siguin requerits per prestar servei.

Les persones esmentades a la lletra c) d'aquest apartat que no hagin pogut presentar la comunicació prèvia podran accedir a l'illa de vianants de la zona centre contactant amb la plantilla del servei de Dipòsit Municipal de Vehicles, a través de l'interfon de les pilones mòbils ubicades als carrers de Sant Josep i de Sant Francesc d'Assís, que els permetrà l'accés manualment.

6. L'Ajuntament de Mataró podrà atorgar autoritzacions de caràcter temporal que habilitaran la circulació i/o l'estacionament a l'illa de vianants de la zona centre, prèvia sol·licitud de la persona interessada diferent de les previstes a l'apartat 4 d'aquest article.

Article 20. Carrers residencials.

1. L'Ajuntament de Mataró podrà establir carrers residencials on la circulació dels vehicles es restringeixi a favor de la circulació i l'ús per part de les persones vianants. Els punts d'entrada i sortida s'hauran de senyalitzar mitjançant els senyals corresponents i la velocitat màxima de circulació dels vehicles serà de 20 km/h. Els vehicles no podran estacionar-hi, excepte als llocs designats per senyals o marques viàries.

2. La taula dels carrers residencials de Mataró la recull l'annex 2.

Article 21. Zones 30.

1. L'Ajuntament de Mataró podrà establir zones 30 en les quals la velocitat màxima de circulació dels vehicles serà de 30 km/h i les persones vianants tindran prioritat. Els punts d'entrada i sortida s'hauran de senyalitzar mitjançant els senyals corresponents.

2. La taula i el plànol de les zones 30 de Mataró els recull l'annex 3.

CAPÍTOL III

Parcs públics

Article 22. Concepte.

Als efectes de la present Ordenança, són parcs públics els espais enjardinats destinats fonamentalment al lleure i repòs de la ciutadania i a la millora de la salubritat i qualitat ambiental de la ciutat. El seu ús és general i la seva conservació i policia és de competència municipal.

Article 23. Parcs públics.

1. Es prohibeix als parcs públics la circulació i l'estacionament de vehicles que no disposin d'autorització municipal, la qual se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

2. Les bicicletes i altres cicles i els vehicles de mobilitat personal hi podran circular i estacionar en les condicions que preveuen els capítols II, III i IV del títol III d'aquesta Ordenança. Els ginys mecànics hi podran circular en les condicions que preveu el capítol V del mateix títol III.

TÍTOL III VEHICLES I GINYS MECÀNICS

CAPÍTOL I Motocicletes i ciclomotors

Article 24. Condicions particulars de circulació per la calçada, vies ciclistes i zones de vianants.

1. Es prohibeix que les persones que condueixen motocicletes o ciclomotors circulin amb el vehicle recolzant una sola roda a la calçada.

2. Les motocicletes i els ciclomotors no podran circular per les zones de vianants, incloses voreres, andanes i passeigs, ni per les vies ciclistes que defineix l'article 29.1.

Article 25. Estacionament.

L'estacionament a la via pública de motocicletes i ciclomotors es farà de conformitat amb el que estableixen els articles 92 i 93.

CAPÍTOL II Bicicletes i altres cicles

Article 26. Objecte i conceptes.

1. L'objecte d'aquest capítol és regular les normes relatives a les condicions de circulació i d'estacionament de les bicicletes en les vies i espais públics urbans. El que es disposa en aquest capítol és igualment aplicable a la resta de cicles i a les bicicletes amb pedaleig assistit.

2. Es defineix el cicle com un vehicle de dues rodes, com a mínim, accionat per l'esforç muscular de les persones que l'ocupen, en particular mitjançant pedals; la bicicleta, com un cicle de dues rodes; i la bicicleta amb pedaleig assistit, com una bicicleta equipada amb un motor elèctric auxiliar, de potència nominal contínua màxima inferior o igual a 250 W, que disminueixi progressivament i que

finalment s'interrompi abans que la velocitat del vehicle arribi als 25 km/h, o si el ciclista o la ciclista deixa de pedalejar.

S'exclouen d'aquestes definicions:

- a) Els cicles de motor de la subcategoria L1e-A que defineix el Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel que s'aprova el Reglament general de vehicles (en endavant, RGV), conforme al que disposa l'annex I del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013.

3. El contingut d'aquest capítol el recull un quadre resum a l'annex 4.

Article 27. Condicions generals de circulació.

1. Les persones que circulin amb bicicleta han de complir les normes de circulació i adoptar les mesures necessàries per garantir la convivència amb la resta de vehicles i persones que es desplacen a peu en condicions de seguretat viària.

2. En les vies urbanes, la circulació de bicicletes s'ha de desenvolupar per la calçada, per les vies ciclistes i per les zones especialment habilitades. S'entén per zones especialment habilitades aquelles que la senyalització ho permeti i aquelles per a les quals hi hagi una autorització expressa.

3. Les persones menors de 16 anys, conductores o ocupants d'una bicicleta, estan obligades a utilitzar el casc de protecció homologat.

4. El vehicle ha de disposar d'un timbre i de sistema de frenada.

5. El vehicle ha de circular amb llums i els elements reflectors que estableix l'article 22 del RGV, degudament homologats, de nit o quan hi hagi condicions meteorològiques o ambientals que disminueixin sensiblement la visibilitat de la via.

Article 28. Condicions particulars de circulació per la calçada.

1. Es podrà circular per la calçada ocupant la part central del carril que s'estigui utilitzant.

2. En vies amb dos o més carrils per sentit de circulació, les bicicletes circularan preferentment pel carril situat més a la dreta, si bé podran utilitzar la resta de carrils per facilitar l'itinerari o per altres circumstàncies del trànsit.

3. En vies amb carrils reservats a altres vehicles, les bicicletes circularan pel carril contigu al reservat, llevat que la senyalització permeti expressament que les bicicletes hi circulin.

Article 29. Condicions particulars de circulació per les vies ciclistes.

1. Les bicicletes podran circular per les vies ciclistes següents:

- a) Pista bici: es tracta d'una via ciclista, segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres. Les persones que hi circulin ho faran en el sentit senyalitzat en el carril i sense superar la velocitat de 30 km/h.
- b) Carril bici: es tracta d'una via ciclista adossada a la calçada, d'un sol sentit o de doble sentit. Les persones que hi circulin ho faran en el sentit senyalitzat en el carril i sense superar la velocitat de 30 km/h.

- c) Vorera bici: es tracta d'una via ciclista senyalitzada sobre la vorera. Les persones que hi circulin ho faran en el sentit senyalitzat en el carril i sense superar la velocitat de 10 km/h.

2. No és obligatòria la circulació per les vies ciclistes que defineix l'apartat anterior, excepte quan la senyalització específica així ho indiqui.

Article 30. Condicions particulars de circulació per les zones de vianants.

Es prohibeix la circulació de bicicletes per les zones de vianants, incloses voreres, andanes i passeigs. En el cas que la persona que circula amb bicicleta necessiti accedir-hi, haurà de baixar del vehicle i transitar a peu fins a la seva destinació.

Article 31. Condicions particulars de circulació per determinats carrers.

1. Les bicicletes podran circular pels carrers residencials i per les zones 30 en el sentit de la circulació establert. La velocitat de circulació màxima és de 20 km/h i de 30 km/h, respectivament. No obstant això, es podrà habilitar, mitjançant l'oportuna senyalització, la circulació en doble sentit exclusiva per a bicicletes.

2. Pels carrers residencials i les zones 30, les persones que circulin amb bicicleta adequaran la seva velocitat i trajectòria per no interferir amb les que es desplacin a peu ni posar-les en risc, hi mantindran una distància mínima de seguretat d'1 metre i hauran de baixar del vehicle i circular a peu fins a la seva destinació, quan les condicions d'ocupació i moviments de les persones vianants no els permetin respectar aquesta distància de seguretat.

3. A l'interior dels parcs públics, les bicicletes podran circular pels senders pedalables degudament senyalitzats, sense excedir la velocitat de 10 km/h i respectant la prioritat de les persones que van a peu. En cap cas podran circular sobre zones enjardinades.

Article 32. Regulació específica en l'ordenació i en els girs.

1. Es permet la circulació de dues persones ciclistes en paral·lel dins del mateix carril de circulació, excepte quan per la seva amplada o estructura suposi un risc per a altres ciclistes i/o altres persones usuàries de la via.

2. En aquelles situacions en les quals el trànsit de vehicles estigui aturat formant una cua, les bicicletes podran, adoptant les mesures de seguretat que siguin necessàries, avançar la seva posició entre els vehicles fins a arribar a la capçalera de la cua.

3. En aquells carrers que, per la seva connectivitat, pendent o circumstàncies del trànsit, formin part d'un itinerari on les bicicletes tinguin o puguin tenir una major presència, s'hi podrà instal·lar una senyalització específica en determinats carrils que així ho adverteixi a la resta de vehicles, limitant la velocitat amb la senyalització corresponent.

4. Per fer el gir a la dreta, caldrà situar-se el més a prop possible de la vora dreta de la calçada i comprovar si la situació de les altres persones usuàries de la via permet girar, advertint de la maniobra amb prou temps, amb el braç esquerre doblegat cap amunt i amb el palmell estès, o bé amb el braç dret en posició horitzontal i amb el palmell de la mà estès cap avall.

5. Per fer el gir a l'esquerra:

- a) Si la via és de sentit únic, caldrà situar-se el més a prop possible de la vora esquerra de la calçada i senyalitzar amb prou temps la maniobra, estenent horitzontalment el braç esquerre a l'alçada de l'espatlla i amb la mà oberta cap avall, o bé amb el braç dret doblegat cap amunt i el palmell de la mà estès.
- b) Si la via és de doble sentit, cal cenyir-se a la marca longitudinal de separació o mitjana. I, si no n'hi ha, a l'eix de la calçada, sense envair la zona destinada al sentit contrari.
- c) Si la via té un carril condicionat per al gir, cal situar-s'hi, amb prou antelació, i girar quan la senyalització ho permeti.

Article 33. Transport de càrrega, persones i animals de companyia.

1. Les bicicletes que per construcció no puguin ésser ocupades per més d'una persona podran transportar, no obstant això, quan qui condueixi sigui major d'edat, un infant de fins a 7 anys en un seient addicional homologat.

2. Les bicicletes podran transportar càrrega o animals de companyia utilitzant un remolc o semiremolc homologat si es compleixen les condicions següents:

- a) Que la persona conductora sigui major d'edat.
- b) Que la càrrega no comprometi l'estabilitat del vehicle.
- c) Que el transport d'animals de companyia es faci en transportí degudament ancorat i amb subjecció de l'animal.

Article 34. Registre de bicicletes.

L'Ajuntament de Mataró disposa d'un registre de bicicletes. La inscripció en el registre és voluntària excepte per a les destinades al desenvolupament d'una activitat econòmica.

Article 35. Estacionament.

Les bicicletes estacionaran a la via pública de conformitat amb el que estableixen els articles 92 i 93.

CAPÍTOL III Vehicles de mobilitat personal

Article 36. Objecte i concepte.

1. L'objecte d'aquest capítol és regular les normes relatives a les condicions de circulació i d'estacionament dels vehicles de mobilitat personal (en endavant, VMP) en les vies i espais públics urbans.

2. Es defineix el VMP 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. Únicament pot estar equipat amb un seient o selló si està dotat de sistema d'autoequilibrat.

S'exclouen d'aquesta definició:

- a) Vehicles sense sistema d'autoequilibrat i amb selló.
- b) Vehicles concebuts per a competició.
- c) Vehicles per a persones amb mobilitat reduïda.
- d) Vehicles amb una tensió de treball superior a 100VCC o a 240VAC.
- e) Vehicles inclosos en l'àmbit del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013.

3. Els VMP tenen la consideració de vehicles i la persona que els fa servir la consideració de conductor o conductora.

4. El contingut d'aquest capítol el recull el quadre resum de l'annex 4.

Article 37. Condicions generals de circulació.

1. Les persones que utilitzin un VMP han de complir les normes de circulació i adoptar les mesures necessàries per garantir la convivència amb la resta de vehicles i persones que es desplacen a peu en condicions de seguretat viària.

2. En les vies urbanes, els VMP han de circular per la calçada, per les vies pedalables i per les zones especialment habilitades. S'entén per zones especialment habilitades aquelles que la senyalització ho permeti i aquelles per a les quals hi hagi una autorització expressa.

3. L'edat permesa per conduir un VMP és de 16 anys.

4. Les persones menors de 16 anys únicament podran fer ús dels VMP fora de les zones de circulació o en espais tancats al trànsit, i hauran d'estar acompanyades i sota la responsabilitat dels seus progenitors, tutors o tutores, i sempre que els vehicles resultin adequats a la seva edat, alçada i pes.

5. Els VMP han d'obtenir el certificat per a la circulació, que consisteix en un document expedit per una tercera persona competent designada per la Prefectura Central de Trànsit, organisme autònom, en el qual s'acredita que el vehicle sotmès a assaig compleix amb els requisits tècnics d'aplicació d'acord amb la normativa tècnica nacional i internacional. Aquest certificat l'han de sol·licitar les empreses fabricants, les d'importació i les que les representin a Espanya.

6. Els requisits tècnics que els VMP han de complir per a la seva posada en circulació, la seva classificació, 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 la Prefectura Central de Trànsit, organisme autònom, i aprovat mitjançant resolució de la persona titular.

7. El vehicle circularà amb llums degudament homologats de nit o quan hi hagi condicions meteorològiques o ambientals que disminueixin sensiblement la visibilitat de la via. Quan no se'n tingui, la persona conductora circularà amb peces o elements reflectors degudament homologats.

8. És obligatori l'ús del casc de protecció homologat per circular amb un VMP.

Article 38. Condicions particulars de circulació per la calçada.

1. Es prohibeix la circulació de VMP per la calçada de les vies que tenen limitada la velocitat a 50 km/h.
2. Els VMP podran circular per la calçada de les vies que tenen limitada la velocitat a 30 km/h sense superar els 25 km/h i en el sentit de la circulació establert.
3. En el cas de vies amb carrils reservats a altres vehicles, els VMP hi circularan pel carril contigu al reservat, llevat que la senyalització els permeti expressament circular-hi.

Article 39. Condicions particulars de circulació per les vies ciclistes.

1. Els VMP podran circular per les pistes bici i pels carrils bici sense superar la velocitat de 25 km/h quan l'amplada del vehicle ho permeti i en el sentit senyalitzat en el carril.
2. Els VMP podran circular per les voreres bici sense superar la velocitat de 10 km/h quan l'amplada del vehicle ho permeti i en el sentit senyalitzat en el carril.

Article 40. Condicions particulars de circulació per les zones de vianants.

Es prohibeix la circulació de VMP per les zones de vianants, incloses voreres, andanes i passeigs. En el cas que la persona conductora necessiti accedir-hi, haurà de baixar del vehicle i transitar a peu fins a la seva destinació.

Article 41. Condicions particulars de circulació per determinats carrers.

1. Els VMP podran circular pels carrers residencials i zones 30 en el sentit de la circulació establert. La velocitat de circulació màxima és de 20 km/h i de 25 km/h, respectivament. No obstant això, es podrà habilitar, mitjançant l'oportuna senyalització, la circulació en doble sentit exclusiva per a VMP.
2. Pels carrers residencials i zones 30, la persona conductora d'un VMP adequarà la seva velocitat i trajectòria per no interferir amb les persones que es desplacen a peu ni posar-les en risc, hi mantindrà una distància de seguretat mínima d'1 metre i haurà de baixar del vehicle i circular a peu fins a la seva destinació, quan les condicions d'ocupació i moviments de vianants no li permetin respectar la distància de seguretat esmentada.
3. A l'interior dels parcs públics, els VMP podran circular pels senders pedalables degudament senyalitzats, respectant la prioritat del col·lectiu de vianants. La velocitat màxima de circulació s'estableix en 10 km/h. En cap cas podran circular sobre zones enjardinades.

Article 42. Regulació específica en l'ordenació.

En aquelles situacions en les quals el trànsit de vehicles estigui aturat formant una cua, els VMP podran, adoptant les mesures de seguretat que siguin necessàries, avançar la seva posició entre els vehicles fins a arribar a la capçalera de la cua.

Article 43. Registre de vehicles de mobilitat personal.

L'Ajuntament de Mataró podrà habilitar un registre municipal de VMP i regular-ne el règim de funcionament. La inscripció en el registre és voluntària excepte per als destinats al desenvolupament d'una activitat econòmica.

Article 44. Estacionament.

Els VMP estacionaran a la via pública de conformitat amb el que estableixen els articles 92 i 93.

CAPÍTOL IV

Bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal destinats a una activitat econòmica

Article 45. Condicions específiques de circulació.

1. Les bicicletes i altres cicles i els VMP que s'utilitzin per desenvolupar una activitat econòmica hauran de complir les condicions següents:

- a) L'obertura de l'activitat està sotmesa al procediment d'intervenció que preveu la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica.
- b) Les bicicletes i altres cicles i els VMP han de disposar de dos elements d'identificació: l'acreditatiu de la seva inscripció en els registres de bicicletes i de VMP que regulen els articles 34 i 43, respectivament, i el número de sèrie de fabricació de la concreta unitat.
- c) Les bicicletes i altres cicles i els VMP que s'utilitzin per desenvolupar una activitat econòmica de tipus turístic o d'oci hauran d'obtenir una autorització municipal on figurarà, en tot cas, el termini de vigència, l'itinerari, l'horari i les limitacions que s'estableixin per garantir la seguretat de les persones usuàries de la via.
- d) La persona física o jurídica titular de les bicicletes i altres cicles i dels VMP, ja sigui a títol de propietat o a qualsevol altre títol, ha de contractar una assegurança de responsabilitat civil obligatòria davant de terceres persones i per cobrir la indemnització de caràcter subsidiari pels danys i perjudicis derivats de l'ús d'aquests vehicles per part dels usuaris i les usuàries als quals els cedeixin o lloguin.
- e) Les bicicletes i altres cicles, els VMP i les persones usuàries podran portar elements que els identifiquin com a pertanyents a la persona física o jurídica titular de l'activitat econòmica. En tot cas, serà d'aplicació el que disposi l'Ordenança municipal reguladora de la publicitat.
- f) La persona física o jurídica titular de l'activitat econòmica ha d'informar les persones usuàries de bicicletes i altres cicles i de VMP de les rutes autoritzades i de les condicions generals i particulars de circulació que regulen els capítols II i III del títol III.

2. Les persones interessades a obtenir l'autorització municipal esmentada a l'apartat 1 c) d'aquest article hauran de presentar una sol·licitud degudament complimentada en model oficial i aportar els documents següents:

- a) Proposta d'itineraris i horaris.
- b) Declaració responsable en model normalitzat.

3. L'autorització municipal se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

Article 46. Estacionament.

Les bicicletes i altres cicles i els VMP que s'utilitzin per desenvolupar una activitat econòmica estacionaran a la via pública de conformitat amb el que estableixen els articles 92 i 93.

CAPÍTOL V Ginys mecànics

Article 47. Objecte i concepte.

1. L'objecte d'aquest capítol és regular les normes relatives a les condicions de circulació dels ginys mecànics en les vies i espais públics urbans.

2. Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per giny mecànic l'aparell no motoritzat, accionat per l'esforç muscular de la persona que l'ocupa, com ara patins, patinets o monopatins, entre d'altres.

3. El contingut d'aquest capítol el recull un quadre resum a l'annex 4.

Article 48. Condicions generals de circulació.

1. Les persones que utilitzin ginys mecànics han de complir les normes de circulació i adoptar les mesures necessàries per garantir la convivència amb la resta de vehicles i vianants en condicions de seguretat viària.

2. És obligatori que les persones menors de 16 anys utilitzin el casc de protecció homologat.

3. Circularan en línia recta i sense fer ziga-zaga entre els vehicles o les persones que van a peu.

4. No podran ser arrossegats per altres vehicles.

Article 49. Condicions particulars de circulació per la calçada i vies ciclistes.

1. Es prohibeix la circulació dels ginys mecànics per la calçada, tret que es tracti de zones, vies o parts d'aquestes que els estiguin especialment destinades.

2. Se'n prohibeix també la circulació per les vies ciclistes, tret que els estiguin especialment destinades.

Article 50. Condicions particulars de circulació per les zones de vianants i determinats carrers.

1. Els ginys mecànics podran circular per les voreres i pels carrers residencials a una velocitat adaptada al pas de les persones, respectant la prioritat de les que es desplacen a peu.

2. A l'interior dels parcs públics, podran circular pels senders pedalables degudament senyalitzats a una velocitat adaptada al pas de les persones, respectant la prioritat de les que es desplacen a peu. En cap cas podran circular sobre zones enjardinades.

CAPÍTOL VI

Vehicles pesants

Article 51. Objecte i concepte.

1. L'objecte d'aquest capítol és regular les normes relatives a les condicions particulars de circulació dels vehicles pesants pel nucli urbà de Mataró.

2. Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per vehicle pesant el vehicle automòbil especialment condicionat per al transport de mercaderies, amb un pes màxim autoritzat superior a 6 tones i amb una capacitat de càrrega que excedeixi les 3,5 tones. Els camions tractors tenen la consideració de vehicles pesants quan tinguin una capacitat d'arrossegament de més de 3,5 tones de càrrega.

Article 52. Condicions particulars de circulació pel nucli urbà.

1. La circulació de vehicles pesants pel nucli urbà de Mataró se subjecta a les ordenacions permanents relatives a massa o dimensió que regula l'article 78, tret que disposin d'autorització municipal.

2. Les persones interessades a obtenir l'autorització municipal esmentada a l'apartat anterior hauran de presentar una sol·licitud degudament complimentada en model oficial i aportar els documents següents:

- a) Proposta d'itineraris i horaris.
- b) Declaració responsable en model normalitzat.

3. L'autorització municipal se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

TÍTOL IV

TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS I ALTRES SERVEIS

CAPÍTOL I

Normes generals del transport públic de viatgers

Article 53. Concepte.

1. Els serveis de transport públic de viatgers són serveis d'interès col·lectiu que s'ofereixen a les persones usuàries sense discriminació i de manera continuada amb vehicles fabricats i condicionats amb aquesta finalitat.

2. Les persones que utilitzen aquests serveis també poden transportar-hi l'equipatge, d'acord amb el que s'estableixi reglamentàriament.

Article 54. Objecte.

1. El transport públic de viatgers ha de constituir una oferta integrada de mobilitat organitzada com a xarxa o infraestructura multimodal, amb la finalitat d'oferir a la ciutadania la possibilitat de cobrir-ne els desplaçaments diaris per feina, lleure o altres motius.

2. L'Ajuntament de Mataró, en la condició d'òrgan públic competent en la matèria, atenent la disponibilitat pressupostària, ha d'estudiar les demandes de transport de les persones usuàries i intentar satisfer-les amb el mínim cost econòmic i social, cercant l'eficàcia i la racionalitat en l'ús dels mitjans i els recursos disponibles. Així mateix, ha d'elaborar un marc tarifari i jurídic que incentivi l'ús del transport públic i planificar una estratègia de comunicació que el faciliti.

3. No s'han de posar en marxa noves línies o serveis de transport públic de viatgers sense un estudi tècnic i econòmic previ que asseguri els objectius que s'assenyalen a l'apartat anterior.

Article 55. Classificació del transport públic de viatgers.

1. Els serveis de transport públic de viatgers poden ser urbans i interurbans, segons el seu radi d'acció. D'acord amb això:

- a) Es consideren serveis de transport urbà els que discorren íntegrament en sòl urbà i urbanitzable i els dedicats exclusivament a comunicar sòls urbans i urbanitzables situats dins d'un mateix terme municipal. Els termes *sòl urbà* i *sòl urbanitzable* es defineixen de conformitat amb la legislació urbanística.
- b) Es consideren serveis de transport interurbà els que transcorren totalment o parcial fora de l'àmbit urbà que defineix l'article 29 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

2. Els transports urbans i els interurbans poden ser regulars o discrecionals, segons la periodicitat dels serveis que ofereixen. D'acord amb això:

- a) Són transports regulars els que es presten amb subjecció a un itinerari, un calendari i un horari predeterminats. Estan adreçats a satisfer una demanda general i són utilitzables per qualsevol persona que compleixi les condicions reglamentàries establertes.
- b) Són transports discrecionals tots els altres.

3. Els transports discrecionals, segons la manera de contractar el servei, se subdivideixen en consolidats i de cobrament individual. D'acord amb això:

- a) Són consolidats els que contracta una única persona usuària i per la capacitat total del vehicle.
- b) Són de cobrament individual els que es contracten per places o seients, independentment de la capacitat del vehicle.

Article 56. Xarxa bàsica de transport.

Sense perjudici d'altres classificacions i criteris com els urbanístics o d'una altra naturalesa, als efectes de la mobilitat, forma part de la xarxa bàsica de transport tota via pública per la qual circuli una línia de transport públic de viatgers.

Article 57. Règim de parada.

1. Les parades de transport públic de viatgers inclouran la informació de l'oferta de transport de la manera més completa i senzilla per potenciar-ne l'accessibilitat i l'ús, i serviran, a més, com a zona d'espera i refugi per al col·lectiu de viatgers, que no podran envair la calçada per sol·licitar la parada de cap vehicle.

2. La parada a la via pública dels vehicles destinats al servei públic de viatgers es realitzarà de conformitat amb el que estableix l'article 112.

CAPÍTOL II **Transport públic urbà regular**

Article 58. Naturalesa del servei.

La ciutat de Mataró compta amb el servei de transport públic urbà regular (en endavant, TPUR) Mataró Bus. Aquest servei podrà ser gestionat mitjançant qualsevol de les formes previstes per la legislació de règim local.

Article 59. Règim jurídic.

La prestació del servei Mataró Bus es regeix per la normativa sectorial vigent que resulti d'aplicació, pel Reglament del servei de transport col·lectiu urbà i públic de viatgers de Mataró i per la present Ordenança.

Article 60. Mesures de promoció i protecció física.

L'Ajuntament de Mataró adoptarà les mesures de promoció i protecció física següents:

- a) Establirà carrils bus reservats a la circulació i parada dels autobusos del TPUR, i cap vehicle que no estigui expressament autoritzat, d'acord amb la senyalització instal·lada a l'efecte, podrà transitar-hi.
- b) Els carrils d'ús restringit es podran separar dels d'ús general mitjançant marques viàries, senyals lluminosos, elements d'abalisament o separadors físics que resultin visibles per a les persones conductores.
- c) L'àmbit o la zona de parada ha d'estar lliure d'obstacles i condicionada, segons la normativa vigent d'accessibilitat, perquè l'autobús faci la parada adequadament i permeti la pujada i baixada de viatgers simultàniament de forma accessible, així com el desplegament de la rampa d'accés per a cadires de rodes.

Article 61. Mesures de protecció jurídica.

1. L'Ajuntament de Mataró adoptarà les mesures de protecció jurídica següents:

- a) Vigilarà les infraccions de circulació i d'estacionament que es puguin cometre als carrils bus, així com les infraccions d'estacionament als espais reservats tant a la calçada com a la vorera de l'àmbit de la parada.
- b) Qualsevol projecte d'actuació urbana que afecti trams de la xarxa bàsica de transport haurà d'incorporar una anàlisi específica de la seva repercussió sobre l'itinerari, la funcionalitat, la disponibilitat de parades i la qualitat del servei de transport públic, i s'haurà de sotmetre a informe preceptiu dels serveis tècnics competents en matèria de mobilitat.

2. Per posar en pràctica les mesures anteriors es podran emprar tots els mitjans personals i tecnològics necessaris.

CAPÍTOL III

Transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari

Article 62. Règim jurídic.

1. La prestació del servei de transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari es regeix per la normativa sectorial vigent que resulti d'aplicació i per la present Ordenança.

2. És d'aplicació a les empreses de transport públic de viatgers que vulguin fer transport discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari, escolar i de menors, el Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors i el Decret 161/1996, de 14 de maig, pel qual es regula el servei escolar de transport per facilitar el desplaçament de l'alumnat en l'educació obligatòria.

Article 63. Autoritzacions de transport públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari.

1. Els vehicles utilitzats per a la prestació de serveis discrecionals consolidats amb reiteració d'itinerari hauran d'estar proveïts de l'autorització de transport discrecional atorgada per la Generalitat de Catalunya, l'àmbit territorial de la qual cobreixi la totalitat del recorregut. Així mateix, se subjecten a autorització específica atorgada per l'Ajuntament de Mataró quan tinguin itinerari exclusiu dins del terme municipal.

2. Es consideren compresos en aquesta circumstància els transports que per la finalitat del servei s'han de prestar d'acord amb itineraris, calendaris i horaris predeterminats, i que van adreçats a un grup homogeni i específic de persones usuàries amb origen o destinació en un centre concret d'activitat comuna (docent, laboral i altres similars).

Article 64. Sol·licitud de l'autorització municipal.

Les persones interessades a obtenir l'autorització municipal esmentada a l'article 63.1 hauran de presentar una sol·licitud degudament complimentada en model oficial i aportar els documents següents:

- a) Permís de circulació del vehicle.
- b) Targeta d'inspecció tècnica del vehicle, acreditativa d'haver passat les inspeccions reglamentàries.
- c) Contracte subscrit entre l'entitat contractant i l'empresa transportista que hagi de prestar el servei.
- d) Pòlissa d'assegurança de responsabilitat civil obligatòria que cobreixi els danys i perjudicis que es puguin ocasionar a terceres persones i últim rebut al corrent de pagament. En el cas que les tres quartes parts o més dels viatgers siguin menors de setze anys, també s'haurà de tenir coberta de forma il·limitada la responsabilitat civil pels danys que puguin patir les persones ocupants dels vehicles amb els quals es realitza el transport. A aquest efecte, s'haurà d'aportar la pòlissa corresponent i últim rebut al corrent de pagament.
- e) Autorització de transport públic discrecional de viatgers (targeta de transport classe VD).

- f) En cas de col·laboració entre empreses transportistes: nom de l'empresa col·laboradora, matrícula del vehicle, amb la documentació assenyalada als apartats anteriors, i contracte de col·laboració entre les dues empreses.
- g) Plànol on consti la descripció de l'itinerari i on s'assenyali especialment la ubicació del centre de treball o centre docent i el punt de partida i, si escau, les parades intermèdies.
- h) Declaració responsable en model normalitzat.

Article 65. Atorgament i condicions de l'autorització municipal.

1. Un cop comprovada la documentació requerida a l'article anterior, s'atorgarà, si escau, l'autorització municipal en la qual es farà constar:

- a) Persona titular dels vehicles.
- b) Matrícula del vehicle autoritzat.
- c) Centre escolar o centres fins als quals es prestarà el servei.
- d) Itinerari i parades autoritzades.
- e) Horari de prestació del servei.
- f) Termini de validesa de l'autorització.
- g) Condicions a les quals estarà sotmesa l'autorització.

2. L'autorització municipal se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

3. La persona que condueixi el vehicle autoritzat ha de portar l'autorització municipal durant la prestació del servei.

4. En els viatges amb destinació al centre escolar o de treball, les persones transportades no podran baixar fins que arribin al final del recorregut. En els viatges de tornada només es prendran viatgers en l'origen, mai en altres punts de l'itinerari.

5. Qualsevol modificació en les condicions de prestació del servei ha de ser autoritzada, prèvia sol·licitud, per l'Ajuntament de Mataró.

CAPÍTOL IV

Serveis de mobilitat urbana compartida sense base fixa

Article 66. Concepte.

Els serveis de mobilitat urbana compartida (o *sharing*) sense base fixa són una estratègia innovadora de transport, que consisteix en l'arrendament de vehicles de titularitat privada a curt termini, sense espais fixes d'estacionament i sense conductor o conductora, facturables per temps o extensió del trajecte sobre la base d'un acord marc amb la persona client i a través d'una plataforma tecnològica que pot incloure, en particular, una aplicació mòbil que permet contractar i accedir al servei de manera

totalment autònoma. El servei s'inicia amb la localització de la ubicació del vehicle estacionat a la via pública i conclou amb el seu estacionament, també a la via pública.

Article 67. Ús del domini públic.

1. L'aprofitament especial del domini públic municipal pels serveis de mobilitat urbana compartida se sotmet 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.

2. La llicència esmentada a l'apartat anterior se subjecta no només a les condicions que preveu l'oportú plec regulador de la convocatòria pública del procediment d'adjudicació de llicències, sinó també al compliment de les obligacions següents:

- a) Ús de tecnologia de gestió dels vehicles, interoperable amb els sistemes tecnològics d'informació municipals, que garanteixi la informació en temps real a l'Ajuntament de Mataró de la seva geolocalització.
- b) L'aspecte exterior dels vehicles i els seus elements asseguraran la identificació del nom o denominació comercial de la persona titular i que estan destinats al seu arrendament.
- c) Assegurament qualificat de la responsabilitat civil de qualsevol risc relacionat amb l'arrendament i ús dels vehicles.
- d) Submissió a la limitació de nombre de vehicles en ús en l'espai públic per motius de seguretat viària, seguretat ciutadana, protecció del trànsit de vianants o altres degudament justificats.

Article 68. Competència.

1. Les llicències objecte d'aquest capítol seran atorgades en virtut de la competència municipal d'ordenació dels usos de les vies i espais públics de la ciutat, i en atenció a l'especial intensitat d'ús sobre la via pública que comporta un ús comú especial.

2. L'Ajuntament de Mataró podrà adoptar mesures per facilitar el desenvolupament territorialment equilibrat del servei.

Article 69. Tributs.

Els serveis que es regulen en aquest capítol se subjecten als tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

TÍTOL V **SENYALITZACIÓ I ORDENACIÓ DEL TRÀNSIT**

CAPÍTOL I **Dels senyals de trànsit**

Article 70. Concepte.

La senyalització és el conjunt de senyals i ordres del col·lectiu d'agents de circulació, senyals circumstancials que modifiquen el règim normal d'utilització de la via i senyals d'abalisament fix, semàfors, senyals verticals de circulació i marques viàries, destinades a les persones usuàries de la

via i que tenen per missió advertir-les i informar-les, o bé ordenar-ne o reglamentar-ne el comportament, amb la necessària antelació de determinades circumstàncies de la via o de la circulació.

Article 71. Competència.

1. Correspon a l'Ajuntament de Mataró la instal·lació i la conservació dels senyals i marques viàries en les vies i espais públics de la seva titularitat. També li correspon autoritzar la instal·lació d'altres senyals de trànsit en les vies i terrenys esmentats.

2. Les persones titulars de vies i terrenys privats que siguin utilitzats per una col·lectivitat indeterminada d'usuaris no podran col·locar cap senyal sense la prèvia autorització municipal, que se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

3. En el cas de vies i terrenys privats no oberts a una col·lectivitat indeterminada d'usuaris, s'hi podrà regular la circulació exclusiva de les persones usuàries d'acord amb la normativa vigent en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

Article 72. Prescripció obligatòria dels senyals i ordre de preferència.

1. Totes les persones usuàries de les vies objecte d'aquesta Ordenança estan obligades a obeir els senyals de la circulació que estableixin una obligació o una prohibició i a adaptar el seu comportament al missatge de la resta dels senyals reglamentaris situats en les vies per les quals circulen.

2. Els senyals de reglamentació col·locats al costat o en la vertical del senyal que indiqui l'entrada a la ciutat de Mataró són aplicables a tot el terme municipal, llevat de reglamentació diferent mitjançant altres senyals en la via o tram d'aquesta.

3. Amb caràcter general, els senyals col·locats en els àmbits delimitats que regula l'Ordenança regeixen per a la totalitat d'aquests àmbits, tret que al seu interior hi hagi una senyalització específica per a una via o tram d'aquesta.

4. L'ordre de preferència entre els diferents tipus de senyals de circulació és el següent:

- a) Senyals i ordres del col·lectiu d'agents de circulació.
- b) Senyalització circumstancial que modifiqui el règim normal d'utilització de la via i senyals d'abalisament fix.
- c) Semàfors.
- d) Senyals verticals de circulació.
- e) Marques viàries.

Article 73. Retirada, substitució i alteració dels senyals.

1. L'Ajuntament de Mataró o, si escau, l'autoritat encarregada de regular el trànsit, ordenarà la immediata retirada dels senyals i, si és procedent, la substitució pels que siguin adequats a la normativa vigent dels que hagin perdut el seu objecte i dels que no el compleixen a causa del seu deteriorament.

2. Tret de causa justificada, ningú no ha d'instal·lar, retirar, traslladar, ocultar o modificar la senyalització d'una via sense el permís de la persona que en sigui la titular o, si escau, de l'autoritat encarregada de regular el trànsit o de la responsable de les instal·lacions.

3. Es prohibeix modificar el contingut dels senyals i col·locar-hi al damunt o al voltant plaques, cartells, marques i altres objectes que puguin reduir-ne la visibilitat o l'eficàcia o induir a confusió, així com enlluernar les persones usuàries de la via o distreure'n l'atenció.

Article 74. Senyals informatius direccionals.

1. La instal·lació en les vies i espais públics urbans de senyals informatius direccionals de caràcter privat requereix autorització prèvia de l'Ajuntament de Mataró. A aquest efecte, les persones interessades a obtenir-la han de presentar una sol·licitud degudament emplenada en model oficial i aportar els documents següents:

- a) Disseny gràfic del senyal.
- b) Plànol de situació que n'indiqui l'emplaçament exacte.

2. L'autorització municipal té caràcter discrecional i se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

3. Només s'autoritzaran els senyals informatius direccionals de caràcter privat que tinguin un interès públic i general. Aquests senyals no podran ser col·locats en suports que continguin informació pública de caire institucional.

4. En el cas que la ubicació o la imatge de l'entorn ho requereixi, el model i color dels senyals i dels suports utilitzats per dur a terme la senyalització informativa direccional haurà de ser homogènia amb la senyalització de caràcter públic, a fi i efecte d'uniformitzar-la.

Article 75. Senyals horitzontals no normatius.

1. Els senyals horitzontals es coneixen també com a marques viàries i engloben el conjunt de línies, caràcters, símbols i xifres marcats sobre el paviment de les vies urbanes amb l'objectiu d'ordenar la circulació i d'advertir i orientar totes les persones usuàries. Les marques viàries poden ser emprades de manera independent, o bé per complementar, clarificar i reforçar les instruccions dels senyals verticals.

2. Les noves formes de mobilitat que apareixen a la nostra ciutat, i també la necessitat d'ordenar nous elements a la via pública, obliguen a desenvolupar un seguit de marques viàries que no regula el RGC. Aquest conjunt de marques viàries el recull l'annex 5.

3. Així mateix, en determinats casos es podrà aplicar el senyal normatiu sobre fons vermell per millorar-ne la visibilitat.

Article 76. Senyalització extraordinària.

Les reserves, les ocupacions i qualsevol altre ús extraordinari i temporal de la via pública que hagi estat prèviament autoritzat s'identificarà mitjançant la senyalització que correspongui, d'acord amb la normativa vigent, amb 48 hores d'antelació, i podrà complementar-se amb panells que estableixin les limitacions horàries o de vehicle a les quals puguin estar subjectes els usos.

CAPÍTOL II

Ordenacions permanents

Article 77. Velocitat.

1. El límit genèric de velocitat a la qual poden circular els vehicles per les vies urbanes de la ciutat de Mataró serà de:

- a) 20 km/h en vies que disposin de plataforma única de calçada i vorera. S'entén per via de plataforma única aquella que presenta un sol nivell arquitectònic o de rasant al paviment entre la calçada i la vorera, malgrat que els materials que integrin aquestes parts de la via presentin diferències.
- b) 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació.
- c) 50 km/h en vies de dos o més carrils per sentit de circulació.

A aquests efectes, els carrils reservats a la circulació de determinats col·lectius d'usuaris o d'ús exclusiu de transport públic no seran comptabilitzats.

2. L'Ajuntament de Mataró podrà rebaixar les velocitats genèriques establertes a l'apartat 1 prèvia senyalització específica.

Article 78. Massa o dimensió.

Es prohibeix la circulació pel nucli urbà de Mataró dels vehicles que tinguin una massa màxima autoritzada o dimensió superior a l'establerta en la senyalització instal·lada a l'efecte amb motiu de la infraestructura viària.

Article 79. Carrils multiusos.

1. Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per carrils multiusos els carrils de circulació que canvien de funció depenent de l'hora del dia i de les necessitats de la mobilitat.

2. L'Ajuntament de Mataró podrà establir carrils multiusos en les vies que disposin de dos o més carrils en algun dels sentits de circulació i d'unes característiques de mobilitat que facin viable poder prescindir d'un d'aquests carrils sense que la fluïdesa del trànsit es vegi afectada.

3. Aquesta tipologia de carrils s'identificaran mitjançant l'ús de la senyalització instal·lada a l'efecte.

Article 80. Zona de baixes emissions.

1. Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per zona de baixes emissions (en endavant, ZBE) l'àmbit territorial integrat per un conjunt de vies urbanes degudament delimitades que presenten continuïtat geogràfica on s'hi implantin mesures de restricció de la circulació de vehicles de motor als quals no correspon cap distintiu ambiental de la Direcció General de Trànsit (en endavant, DGT).

2. L'Ajuntament de Mataró podrà establir ZBE a la ciutat de Mataró a fi i efecte d'assolir els objectius següents:

- a) Reduir els nivells de contaminació ambiental i millorar la qualitat de vida de les persones residents.
- b) Promoure una mobilitat més sostenible, afavorint els desplaçaments a peu o amb bicicleta, el transport públic de viatgers i els vehicles menys contaminants.
- c) Disminuir la intensitat del trànsit a fi de recuperar espai públic per a les persones que es desplacen a peu.

3. Aquells vehicles que no consten al Registre General de Vehicles de la DGT i que, per tant, no han estat objecte de classificació pel seu potencial contaminant, com ara els vehicles amb matrícules especials de l'Estat, amb matrícules del règim diplomàtic i amb matrícules històriques o estrangeres, se'ls podrà aplicar, als efectes d'accés a la ZBE, les mateixes regles que als vehicles que sí que hi estan donats d'alta, i hauran d'acreditar prèviament el seu potencial contaminant.

4. Les restriccions de la circulació que es puguin establir no afectaran aquests vehicles de motor sense distintiu ambiental de la DGT:

- a) Els que siguin titularitat de persones residents.
- b) Els conduïts per persones que siguin titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, o els que traslladin aquestes persones, quan es dirigeixin a l'interior de la ZBE o quan en surtin.
- c) Els destinats a la prestació de serveis funeraris.
- d) Els destinats a la prestació de serveis d'emergència.
- e) Els destinats a la prestació dels serveis públics municipals essencials de proveïment domiciliari i depuració d'aigües i de recollida, tractament i aprofitament de residus, mitjançant qualsevol de les formes de gestió que preveu la legislació de règim local.
- f) Els destinats a la prestació del servei municipal de retirada de vehicles.
- g) Els adscrits a les forces i cossos de seguretat i al servei de protecció civil.
- h) Els destinats a la prestació del servei de transport públic de viatgers urbà regular.
- i) Els vehicles d'autotaxi i els vehicles de turisme amb conductor (VTC) que siguin requerits per prestar servei.
- j) Els d'assistència en carretera destinats a remolcar vehicles avariats o accidentats.

5. Els vehicles de motor sense distintiu ambiental de la DGT que necessitin accedir de manera esporàdica a la ZBE, i que no inclogui l'apartat anterior, podran obtenir una autorització municipal. Els criteris per autoritzar aquest accés es determinaran en funció del servei o activitat a prestar dins l'àrea i de les necessitats d'accés.

6. L'Ajuntament de Mataró podrà habilitar un servei de registre municipal d'autoritzacions als efectes que recull l'apartat anterior. L'autorització municipal se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

7. Les ZBE s'identificaran i es delimitaran mitjançant l'ús de la senyalització instal·lada a l'efecte.

8. L'accés de vehicles a les ZBE es podrà controlar amb mitjans personals i/o tecnològics.

CAPÍTOL III

Ordenacions temporals

Article 81. Ocupacions.

1. Als efectes que preveu l'Ordenança, s'entén per ocupació de les vies i espais públics urbans l'habilitació temporal d'una part de la via o espai públic, delimitat temporalment mitjançant l'ús d'elements de senyalització de caràcter provisional, per a la realització de treballs, obres i activitats o la prestació de serveis.

2. Les ocupacions de les vies i espais públics urbans requereix autorització municipal, prèvia sol·licitud de les persones interessades, en els termes que estableix l'Ordenança municipal de la via pública.

En qualsevol cas, les ocupacions s'autoritza en zones d'estacionament permès. Quan no sigui possible, es podran autoritzar en carrils de circulació, sempre que es garanteixi la fluïdesa de la circulació, la seguretat del trànsit de vehicles i vianants i el manteniment de les condicions d'accés i ús de reserves d'estacionament per a persones amb discapacitat.

3. Totes les ocupacions de les vies i espais públics han d'estar identificades mitjançant l'ús de la senyalització vertical i/o d'abalisament que preveu el RGC. Ateses la naturalesa i la durada d'aquest tipus d'ocupacions, no es considera necessària la senyalització horitzontal al paviment tret que aquest extrem s'especifiqui en les condicions particulars de l'autorització.

Article 82. Proves esportives.

1. La realització de proves esportives a la via pública requereix autorització prèvia de l'Ajuntament de Mataró quan discorri íntegrament i exclusiva per vies i espais públics del seu terme municipal. Les proves que discorri, en tot o en part, per travesseres de la ciutat de Mataró requeriran l'autorització de l'Administració competent.

2. La realització de proves esportives organitzades es regirà per les normes que estableix l'annex II del RGC i pels reglaments esportius i altres normes aplicables. En tot cas, serà d'aplicació el que disposi l'Ordenança municipal de la via pública.

3. L'autorització municipal determinarà les condicions de la seva realització i se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

Article 83. Restriccions de circulació per motius mediambientals.

1. En el cas que la Generalitat de Catalunya declari un episodi ambiental per alta contaminació, quan els nivells de contaminants atmosfèrics superin els valors límit recomanats per la Unió Europea (UE) i esdevinguin nocius per a la salut, l'Ajuntament de Mataró activarà el Protocol d'actuació municipal davant episodis de contaminació atmosfèrica sobre el medi ambient i la salut.

2. Durant l'episodi ambiental per alta contaminació, el municipi pot adoptar una sèrie de mesures destinades a reduir les emissions de diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), entre les quals hi ha les de restricció de la circulació, que consisteixen a ordenar un altre sentit de circulació, prohibir totalment o parcial l'accés a parts de la via, tancar determinades vies,

seguir obligatòriament itineraris concrets i utilitzar vorals o carrils en sentit oposat al normalment previst.

3. Les mesures de restricció de la circulació a dalt esmentades s'adoptaran per decret, aïlladament o de forma conjunta, i, quan procedeixi, coordinadament amb l'Administració competent. Aquestes mesures afectaran els vehicles més contaminants, als quals no correspon cap distintiu ambiental de la Direcció General de Trànsit, i les vies que es determinin; produiran efectes des de la data i l'hora que es resolgui i seran objecte de publicació de conformitat amb l'article 45.1 a) de la LPAC i de comunicació pels canals municipals d'informació disponibles.

4. Les mesures de restricció de la circulació adoptades prevaldran sobre el règim general de circulació i d'estacionament, a causa del seu caràcter extraordinari i temporal, a fi de prioritzar la protecció del medi ambient i la salut de les persones davant la mobilitat dels vehicles de motor.

5. L'Ajuntament de Mataró podrà excloure els vehicles següents de l'aplicació de les mesures de restricció de la circulació que s'adoptin:

- a) Els destinats a la prestació de serveis d'emergència.
- b) Els destinats a la prestació dels serveis públics municipals essencials de proveïment domiciliari i depuració d'aigües i de recollida, tractament i aprofitament de residus, mitjançant qualsevol de les formes de gestió que preveu la legislació de règim local.
- c) Els adscrits a les forces i cossos de seguretat i al servei de protecció civil.
- d) Els destinats a la prestació del servei públic municipal de retirada de vehicles.
- e) Els destinats a la prestació del servei de transport públic de viatgers.
- f) Els vehicles conduïts per persones que siguin titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat o els que traslladin aquestes persones.
- g) Els que siguin titularitat de persones residents.
- h) Els comercials que disposin de la corresponent autorització d'estacionament, així com els autoritzats per estacionar en les seves reserves específiques.
- i) Els vehicles menys contaminants en funció de la seva categoria de classificació ambiental.
- j) Les bicicletes i altres cicles i els VMP i cicles de més de dues rodes.
- k) Els vehicles d'autotaxi i els vehicles de turisme amb conductor (VTC) que siguin requerits per prestar servei.
- l) Els que traslladin hostes d'hotels, centres o residències de gent gran.
- m) Els que individualment siguin autoritzats per un o una agent de l'autoritat.
- n) Els que disposin d'autorització municipal.

6. Per a la classificació ambiental dels vehicles es prendrà com a referència el distintiu homologat i expedit per la DGT. A aquest efecte, durant l'aplicació de mesures per episodis d'alta contaminació atmosfèrica es recomana la col·locació del distintiu ambiental a l'angle inferior dret del parabrisa del vehicle o, si no en té, a qualsevol altre lloc visible.

7. La vigilància del compliment de les mesures extraordinàries adoptades la durà a terme el servei de la Policia Local, fent servir mitjans tecnològics quan sigui possible. En el cas que s'apliquin mesures en l'àmbit territorial de les zones d'estacionament regulat, el control el durà a terme, a més, el personal que exerceixi tasques de control.

TÍTOL VI PARADES I ESTACIONAMENTS

CAPÍTOL I Parada

Article 84. Concepte.

Es defineix la parada com la immobilització d'un vehicle durant un temps inferior a dos minuts, sense que la persona conductora el pugui abandonar.

Article 85. Normes generals.

El règim general aplicable a les parades dins el terme municipal de Mataró serà el que estableix la normativa vigent en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, sense perjudici de les especialitats contingudes en aquest capítol.

Article 86. Prohibicions.

1. Es prohibeix la parada en tots els llocs i casos que estableix la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

2. Atès que el règim de parada en vies urbanes es pot regular per ordenança municipal, també es prohibeix la parada:

- a) En tots aquells llocs en què així ho prohibeixi la senyalització existent, excepte que es disposi d'autorització expressa que l'habiliti.
- b) Quan s'obstaculitzi l'accés a edificis, locals o recintes destinats a espectacles o actes públics, en les hores de celebració, o en les sortides d'emergència degudament senyalitzades.

CAPÍTOL II Estacionament

Article 87. Conceptes.

1. Es defineix l'estacionament com la immobilització d'un vehicle que no està en situació de detenció (immobilitzat per emergència, per necessitats de la circulació o per complir algun precepte reglamentari) o parada.

2. Es denomina *estacionament en línia, fila o cordó* aquell en què els vehicles es disposen un rere l'altre. Es denomina *estacionament en bateria* aquell en què els vehicles se situen un al lateral de l'altre. I es denomina *estacionament en semibateria* aquell en què els vehicles es disposen un al lateral de l'altre de forma obliqua respecte a la direcció de la via.

Article 88. Normes generals.

1. El règim general aplicable als estacionaments dins el terme municipal de Mataró serà el que estableix la normativa vigent en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, sense perjudici de les especialitats contingudes en aquest capítol.
2. L'estacionament es farà en línia, fila o cordó i, quan així estigui senyalitzat, en bateria o semibateria.
3. L'estacionament es durà a terme de manera que el vehicle no obstaculitzi la circulació ni constitueixi un risc per a la resta de persones usuàries de la via. Caldrà vigilar especialment com es col·loca el vehicle i evitar que es pugui posar en moviment en absència de la persona que condueix.
4. Quan l'espai destinat a estacionament estigui delimitat al paviment, s'haurà d'estacionar dins l'àrea marcada.

Article 89. Prohibicions.

1. Es prohibeix l'estacionament en tots els llocs i casos que estableix la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
2. Atès que el règim d'estacionament en vies urbanes es pot regular per ordenança municipal, també es prohibeix l'estacionament:
 - a) En tots els llocs i casos en què estigui prohibida la parada.
 - b) En tots aquells llocs en què ho prohibeixi la senyalització existent, tret que es disposi d'autorització expressa que l'habiliti.
 - c) Al mateix lloc de la via pública durant més de 15 dies consecutius.
 - d) Sobresortint del vèrtex d'un xamfrà o de l'extrem a escaire d'una cantonada.
 - e) Davant dels guals destinats a la supressió de barreres arquitectòniques als itineraris de vianants.
 - f) En bateria o semibateria, sense senyalització que habiliti aquesta possibilitat.
 - g) En línia, quan l'estacionament s'hagi de fer en bateria o semibateria d'acord amb la senyalització existent.
 - h) Al voral.
 - i) Als llocs que hagin de ser ocupats temporalment per altres usos o activitats autoritzades.
 - j) L'estacionament per a la venda o lloguer o amb finalitats publicitàries, tret que es disposi d'autorització municipal expressa.
 - k) En doble fila, quan a la primera hi hagi un contenidor o un element de protecció.
 - l) Fora dels límits senyalitzats als perímetres d'estacionament autoritzats.
 - m) L'estacionament de remolcs i semiremolcs separats del camió tractor que els arrossega.

- n) L'estacionament per portar a terme la venda ambulat no autoritzada.
- o) L'estacionament en condicions que destorbin la sortida d'altres vehicles estacionats reglamentàriament.

3. En tot cas, la persona titular del vehicle té l'obligació d'assegurar-se per si mateixa, o per qualsevol altra persona o mitjà, que el seu vehicle no està indegudament estacionat com a conseqüència de qualsevol canvi de la senyalització o l'ordenació del trànsit. Per fer-ho, disposarà d'un màxim de 48 hores consecutives.

CAPÍTOL III **Règim especial d'estacionament**

Article 90. Objecte.

L'objecte d'aquest capítol és regular les condicions especials d'estacionament a la via pública que s'apliquen a determinats vehicles, en funció de si estan destinats, o no, a una activitat econòmica que requereix una flota de vehicles, i l'estacionament en períodes alterns.

Article 91. Conceptes.

Flota de vehicles: s'entén per flota de vehicles el conjunt de més de tres vehicles destinats a una activitat econòmica.

Estacionament en origen: s'entén per estacionament en origen el que s'efectua al punt d'inici del desplaçament.

Estacionament en destinació: s'entén per estacionament en destinació el que s'efectua al punt final del desplaçament.

Article 92. Motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.

1. Amb caràcter general, l'estacionament de motocicletes i ciclomotors, de bicicletes i altres cicles i de VMP es farà a les zones de reserva que regula l'article 110.

2. Si no hi haguessin les zones de reserva a dalt esmentades, sempre que l'estacionament estigui permès podran aparcar a la calçada, al costat de la vorera, en bateria o semibateria.

3. Es prohibeix l'estacionament de la tipologia de vehicles que recull aquest article i l'article 93:

- a) En tots els llocs i casos que estableixen els apartats 1 i 2 a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), n) i o) de l'article 89.
- b) A les voreres, tret que la senyalització ho permeti.
- c) Sobre les tapes de registre o de serveis.
- d) Ancorats a elements de mobiliari urbà, a l'arbrat o als elements de senyalització.

4. Les persones usuàries de motocicletes i ciclomotors que vulguin accedir a la vorera per estacionar el seu vehicle, d'acord amb les regles que preveu aquest article, únicament podran emprar la força del

motor per salvar el desnivell de la vorera, i hauran d'accedir-hi amb diligència, respectant la seguretat viària, l'accessibilitat i la prioritat de trànsit del col·lectiu de vianants.

5. Les persones usuàries de bicicletes i de VMP que hagin d'accedir a la vorera per aparcar a les reserves d'estacionament que hi pugui haver instal·lades a l'efecte hauran de baixar del vehicle, un cop abandonada la calçada, i transitar a peu fins a la reserva.

Article 93. Motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal destinats a una activitat econòmica que requereix una flota de vehicles.

1. Amb caràcter general, l'estacionament en origen de motocicletes i ciclomotors, de bicicletes i altres cicles i de VMP destinats a una activitat econòmica que requereix una flota de vehicles es realitzarà a les zones de reserva prèviament autoritzades que regula l'article 115.

2. Si no se sol·licita la zona de reserva que regula l'article 115, o bé no s'autoritza l'estacionament tant en origen com en destinació, es realitzarà de conformitat amb l'article 92.2.

3. A la tipologia de vehicles que recull l'apartat 1 els són d'aplicació els apartats 4 i 5 de l'article 92.

Article 94. Estacionament en períodes alterns.

1. Als carrers senyalitzats amb estacionament en períodes alterns, els vehicles s'hi estacionaran en un sol costat del carrer de manera alternativa, amb la periodicitat que indiqui la senyalització instal·lada a l'efecte.

2. El canvi de costat d'estacionament al final de cada període es farà com a màxim a les 09.00 hores del matí del primer dia del període següent, sempre que, quan es faci, no es destorbi la circulació.

3. No es podrà estacionar en cap dels dos costats fins que no es pugui fer al costat correcte sense entorpir el trànsit.

TÍTOL VII ZONES D'ESTACIONAMENT REGULAT

CAPÍTOL I Normes generals

Article 95. Objecte, àmbit d'ordenació i informació a la ciutadania.

1. Les zones d'estacionament regulat són un instrument per a l'assignació d'un recurs escàs com és l'espai d'estacionament de vehicles a la via pública, promovent l'adequada rotació de l'aparcament, així com una eina per impulsar la mobilitat sostenible, atès que integren consideracions de sostenibilitat en els seus criteris de gestió.

2. L'àmbit territorial d'estacionament regulat es correspon amb la delimitació d'àrees i la subdivisió per zones que recullen els plànols de les zones d'estacionament regulat de l'annex 6.

3. Les zones d'estacionament regulat podran estar sotmeses a dos tipus de control:

a) Control horari i tarifari (zona blava).

b) Control horari (zona taronja).

Tots dos tipus de control es podran realitzar indistintament amb mitjans personals o tecnològics.

4. La informació sobre les condicions de funcionament de les àrees d'estacionament regulat estarà permanentment accessible a la ciutadania a través de la seva publicació als canals municipals d'informació disponibles.

5. L'Ajuntament de Mataró podrà suspendre, completament o parcial, l'aplicació del règim de funcionament de les zones d'estacionament regulat, mitjançant decret que concretarà l'àmbit geogràfic d'aplicació i temporal de vigència i les condicions específiques que siguin aplicables.

Article 96. Tributs.

L'estacionament de vehicles a les zones d'estacionament regulat se subjecta als tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

Article 97. Temps màxim d'estacionament.

1. El temps màxim d'estacionament a les zones d'estacionament regulat serà el que indiqui per a cada zona la senyalització instal·lada a l'efecte.

2. Un cop exhaurit el temps màxim d'estacionament permès, la persona conductora haurà de retirar el vehicle de la plaça ocupada, si bé podrà tornar a estacionar-lo en una plaça d'una altra zona.

3. A les zones d'estacionament regulat sotmeses a control horari i tarifari, la persona conductora d'un vehicle que hi estigui estacionat, i que disposi d'un comprovant horari amb temps d'estacionament autoritzat inferior al màxim permès, podrà perllongar la seva estada fins al màxim permès adquirint un segon comprovant horari complementari, que haurà de col·locar al costat de l'altre per al seu control.

CAPÍTOL II

Categories d'ús, exclusions i exempcions

Article 98. Zones d'estacionament regulat amb control horari i tarifari. Categories d'ús.

1. Les zones d'estacionament regulat amb control horari i tarifari podran disposar de les categories d'ús següents:

a) De resident a la zona, que podran ser bonificades en les tarifes de pagament, temps d'ús o horari.

b) De lliure rotació, on podrà estacionar qualsevol persona usuària abonant la tarifa corresponent. Aquesta categoria d'ús podrà ser bonificada en les tarifes de pagament, temps d'ús o horari, quan la persona usuària resideixi al municipi de Mataró.

2. L'ordenació de l'estacionament serà la que indiqui la senyalització instal·lada a l'efecte.

Article 99. Zones d'estacionament regulat amb control horari. Categories d'ús.

1. Les zones d'estacionament regulat amb control horari podran disposar de les categories d'ús següents:

a) De resident a la zona, durant el temps d'ús i horari que es determini.

b) De lliure rotació, durant el temps d'ús i horari que es determini.

2. L'ordenació de l'estacionament serà la que indiqui la senyalització instal·lada a l'efecte.

Article 100. Règim especial de residència.

1. Poden accedir a la condició de residents de la zona les persones físiques empadronades a Mataró, amb domicili inclòs en algun dels carrers que integren les zones d'estacionament regulat, i que disposin d'un vehicle de propietat, o amb qualsevol forma d'ús, registrat al padró de l'impost sobre vehicles de tracció mecànica de l'Ajuntament de Mataró.

2. Poden accedir a la condició de residents al municipi les persones físiques empadronades a Mataró.

3. La condició de resident s'obté prèvia sol·licitud de la persona interessada degudament emplenada en model oficial. El servei municipal competent comprovarà el compliment efectiu dels requisits que exigeixen els apartats 1 i 2 anteriors, i atorgarà, si escau, la corresponent autorització, en suport paper o digital, acreditativa de la condició de resident per a la zona que específicament s'hi indiqui o de la condició de resident al municipi.

4. L'autorització municipal se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

5. Quan per motius de seguretat, mobilitat, mediambientals o qualsevol tipus d'obra, ocupació, actuació o afectació de la via pública, les persones autoritzades en qualitat de residents a la zona no puguin estacionar els seus vehicles a les zones assignades, es podrà autoritzar l'estacionament de vehicles en part o en la totalitat de la zona d'estacionament regulat mentre persisteixi el motiu.

6. La persona resident està obligada a comunicar a l'Ajuntament de Mataró qualsevol variació de les dades del seu domicili o del seu vehicle respecte de les considerades en el moment de l'obtenció de l'acreditació com a resident. Qualsevol canvi de domicili o de vehicle que no hagi estat comunicat a l'Ajuntament implicarà la pèrdua de la condició de resident.

7. En tot cas, l'Ajuntament de Mataró podrà comprovar d'ofici el compliment dels requisits necessaris per al manteniment o la renovació de les acreditacions atorgades. Si de les comprovacions practicades resulta que la persona titular de l'autorització d'estacionament l'ha utilitzada indegudament, o que les dades aportades per obtenir-la són inexactes o han estat falsejades, s'iniciarà expedient per a la seva revocació, sense perjudici d'altres possibles responsabilitats.

Article 101. Vehicles exclosos del control horari i exempts del control tarifari.

Queden exclosos de la limitació de la durada de l'estacionament i exempts d'abonar els tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics:

- a) Els vehicles utilitzats per al desplaçament de persones amb discapacitat en els quals s'exhibeixi la targeta d'estacionament atorgada a l'efecte, amb subjecció a la normativa sectorial d'aplicació i sempre que s'estigui desplaçant la persona titular de la targeta.

Article 102. Vehicles exempts del control tarifari.

Queden exempts d'abonar els tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics:

- a) Els vehicles exempts per llei.
- b) Els vehicles exempts en les ordenances fiscals i de preus públics.
- c) Els vehicles expressament autoritzats per l'Ajuntament de Mataró.

CAPÍTOL III Acreditació de l'estacionament

Article 103. Autorització d'estacionament.

1. Totes les persones conductores de vehicles que estacionin en zones regulades sotmeses a control horari i tarifari, incloses les que disposin de qualsevol tipus d'exempció tarifària, hauran d'obtenir la corresponent autorització, que consisteix en un comprovant horari, en suport paper o digital.

El comprovant s'obtindrà, previ pagament de la tarifa establerta o de manera gratuïta, a través d'un parquímetre o dels sistemes tecnològics habilitats a l'efecte.

2. A les zones d'estacionament regulat sotmeses únicament a control horari, quan no hi hagi parquímetres o sistemes telemàtics habilitats, s'hi podrà acreditar l'estacionament amb un disc horari.

3. En el cas dels vehicles exclosos del control horari i exempts del control tarifari que regula l'article 101, s'acreditarà l'estacionament mitjançant la col·locació de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat de forma visible en el vehicle que estigui desplaçant la persona titular de la targeta.

4. El comprovant horari en suport paper, o el disc horari, s'ha de col·locar sobre el quadre de comandament del vehicle, de manera que sigui totalment visible des de l'exterior, sense que porti a confusió quin és el comprovant o disc horari vigent. En cap cas podrà ser ubicat en altres llocs interiors o exteriors del vehicle.

Article 104. Anul·lació de la denúncia a les zones d'estacionament regulat.

1. Els vehicles estacionats en una zona d'estacionament regulat sotmesa a control horari i tarifari no poden excedir el límit de temps autoritzat indicat en el comprovant horari.

2. Les persones usuàries d'una zona d'estacionament regulat sotmesa a control horari i tarifari que excedeixin, en un temps inferior a una hora, el límit de temps autoritzat indicat en el comprovant horari i que hagin estat denunciades podran anul·lar la denúncia, abonant els tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

TÍTOL VIII ZONES DE RESERVA

CAPÍTOL I Normes generals

Article 105. Concepte.

1. S'entén per zona de reserva aquella part de la via o espai públic habilitada per a la parada i/o estacionament dels vehicles autoritzats, delimitada de forma permanent mitjançant l'ús de la senyalització instal·lada a l'efecte.

2. Les zones de reserva se situaran en zones d'estacionament permès, en línia, en bateria o en semibateria, i podran incloure limitacions horàries.

Article 106. Classes de zones reservades.

1. Les zones de reserva es classifiquen en dotacionals i no dotacionals.

2. Es consideren de caràcter dotacional les reserves que s'estableixin 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 en la present Ordenança i altres normatives sectorials d'aplicació.

Segons el servei al qual estiguin destinades, se'n poden distingir les categories següents:

- a) Reserva per a motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.
- b) Reserva per a persones amb discapacitat.
- c) Reserva per a transport públic de viatgers.
- d) Reserva per a autotaxis.
- e) Reserva per a recàrrega de vehicles elèctrics.

3. Es consideren de caràcter no dotacional les reserves que s'estableixin en benefici particular i a petició de qui hi tingui interès.

Segons l'entitat o activitat per a la qual se sol·liciti la reserva, se'n poden distingir les categories següents:

- a) Reserva en origen per a activitats econòmiques que requereixen una flota de vehicles.
- b) Reserva per a vehicles de titularitat d'organismes públics.
- c) Reserva per a centres sanitaris o assistencials.
- d) Reserva per a establiments hotelers.

Article 107. Règim d'establiment i ús.

1. Les reserves que es regulen en aquest títol tenen caràcter discrecional i no generen cap dret subjectiu a favor de la persona titular.

2. Les reserves d'estacionament de caràcter no dotacional requeriran per al seu establiment l'autorització de l'Ajuntament de Mataró, en suport paper o digital. L'autorització en suport paper haurà de ser col·locada a l'interior del vehicle de forma totalment visible. Aquestes reserves s'ubicaran, sempre que sigui possible, als llocs més propers a la façana de l'immoble i, en tot cas, en zones d'estacionament permès.

3. Les persones interessades a obtenir l'autorització municipal esmentada a l'apartat anterior han de presentar una sol·licitud degudament complimentada en model oficial i aportar els documents següents:

- a) Plànol de situació que n'indiqui l'emplaçament exacte.
- b) Declaració responsable en model normalitzat.

4. L'autorització municipal se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

5. L'establiment de reserves de caràcter dotacional, o no dotacional, que no estiguin compreses en cap de les categories dels apartats 2 i 3 de l'article 106 requeriran un informe previ del servei municipal competent, que tindrà caràcter vinculant.

Article 108. Modificació i supressió de les autoritzacions.

1. L'Ajuntament de Mataró podrà acordar la modificació o la supressió de les reserves quan s'adoptin nous criteris d'apreciació, concorrin motius d'excepcional interès general degudament justificats, es produeixin circumstàncies de mobilitat, fluïdesa del trànsit o seguretat viària que així ho justifiquin, o quan s'utilitzin amb finalitats diferents de les inicialment establertes.

2. Les persones interessades a establir reserves podran sol·licitar-ne la modificació en qualsevol moment, ja sigui l'ampliació o la reducció en la dimensió, el nombre de places o l'horari, i també la seva supressió.

La sol·licitud de modificació es considerarà com una nova sol·licitud subjecta al procediment general i s'acompanyarà, si escau, de la documentació específica que preveu l'Ordenança.

Article 109. Règim d'extinció i revocació de les autoritzacions.

1. Les autoritzacions s'extingiran quan s'acrediti l'incompliment de les condicions establertes en aquesta Ordenança o en l'autorització. Així mateix, de conformitat amb la normativa en matèria de patrimoni de les administracions públiques, les autoritzacions s'extingiran per la falta de pagament de la taxa per utilització privativa o aprofitament especial del domini públic local, quan sigui procedent el seu abonament.

2. Les autoritzacions es poden revocar en qualsevol moment per raons d'interès públic, sense generar dret a cap indemnització, quan resultin incompatibles amb les condicions generals aprovades amb posterioritat, produeixin danys en el domini públic, impedeixin la seva utilització per a activitats de major interès públic o menyscabin l'ús general.

CAPÍTOL II Reserves dotacionals

Article 110. Zona de reserva per a motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament de motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i VMP.

2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de la demanda, la dotació i l'ús potencial, prèvia anàlisi de les circumstàncies particulars de cada zona o emplaçament concret.
3. Les reserves d'estacionament per a bicicletes es dotaran d'elements de senyalització, protecció i ancoratge. El seu ús serà exclusiu per a l'estacionament de bicicletes i VMP.

Article 111. Zona de reserva per a persones amb discapacitat.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament de vehicles que facilitin les condicions de desplaçament amb transport privat de les persones amb discapacitat.
2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de la demanda, la dotació i l'ús potencial, prèvia anàlisi de les circumstàncies particulars de cada zona o emplaçament concret.
3. Aquestes reserves poden ser utilitzades per qualsevol persona que sigui titular de la targeta d'estacionament per a persones amb discapacitat.

Article 112. Zona de reserva per a transport públic de viatgers.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada de vehicles de transport públic urbà regular que facilitin la pujada i baixada de viatgers per a un correcte desenvolupament del servei.
2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de la demanda, la dotació i l'ús potencial, prèvia anàlisi de les circumstàncies particulars de cada zona o emplaçament concret.
3. No es podrà romandre en aquestes zones més temps del necessari per recollir o deixar les persones usuàries, llevat de les senyalitzades com a inici o final de la línia.
4. La parada per recollir o deixar les persones usuàries es realitzarà sempre a la zona reservada; en cap cas, enmig de la calçada.
5. Els vehicles de transport públic interurbà regular podran parar a les zones de reserva per a transport públic urbà regular autoritzades.
6. Es podran establir reserves a la via pública per als vehicles que realitzin transport públic discrecional i turístic de viatgers, d'acord amb la normativa sectorial d'aplicació, a fi de dotar els punts de parada de la infraestructura necessària perquè la pujada i baixada de persones sigui accessible i segura.

Article 113. Zona de reserva per a autotaxis.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament de vehicles autotaxi als efectes exclusius de l'espera de viatgers.
2. L'establiment d'aquestes reserves es realitzarà un cop escoltades les centrals sindicals i les associacions representatives de persones titulars de llicències, amb implantació a la ciutat de Mataró, i de persones que utilitzen el servei, i es determinarà el nombre màxim de vehicles que poden concorre simultàniament en cada zona de reserva i la forma en la qual hi han d'estacionar.

Article 114. Zona de reserva per a recàrrega de vehicles elèctrics.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a l'estacionament de vehicles totalment o parcialment elèctrics als efectes exclusius d'utilització de la infraestructura de recàrrega que s'hi trobi instal·lada.
2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de la demanda, la dotació i l'ús potencial, prèvia anàlisi de les circumstàncies particulars de cada zona o emplaçament concret.
3. El temps màxim d'estacionament en aquestes reserves serà el que indiqui la senyalització instal·lada a l'efecte.

CAPÍTOL III **Reserves no dotacionals**

Article 115. Zona de reserva en origen per a activitats econòmiques que requereixen una flota de vehicles.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament en origen de motocicletes i ciclomotors, bicicletes i altres cicles i VMP destinats a una activitat econòmica que necessita una flota de vehicles per al seu desenvolupament.
2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de les necessitats de l'activitat econòmica en qüestió, la dotació i la demanda d'estacionament a la zona, i no podrà excedir l'amplària de façana de l'immoble vinculat a l'activitat, tret de petició degudament justificada i apreciada pels serveis municipals competents.
3. La utilització d'aquestes reserves es limitarà als dies i horaris que determini l'autorització i no podran ser utilitzades per vehicles privats del personal al servei de l'activitat econòmica.
4. A aquesta categoria de reserves els són d'aplicació els apartats 2, 3 i 4 de l'article 107.

Article 116. Zona de reserva per a organismes públics.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament de vehicles de titularitat d'organismes públics.
2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de les necessitats de l'organisme públic en qüestió, la dotació i la demanda d'estacionament a la zona, i no podrà excedir l'equivalent a dues places d'estacionament, tret de petició degudament justificada i apreciada pels serveis municipals competents.
3. La utilització d'aquestes reserves es limitarà als dies i horaris que determini l'autorització i no podran ser utilitzades per vehicles privats del personal al servei de l'ens.
4. A aquesta categoria de reserves els són d'aplicació els apartats 2, 3 i 4 de l'article 107.

Article 117. Zona de reserva per a centres sanitaris o assistencials.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament de vehicles de titularitat de centres sanitaris o assistencials públics o privats, o que els siguin aliens, que traslladin persones que hi hagin de rebre assistència.

2. Als efectes de l'Ordenança, s'entén per centres assistencials: els centres de dia que tenen per objecte l'acolliment diürn de persones en situació de dependència, amb l'objectiu d'afavorir la recuperació i el manteniment de la seva autonomia personal i social, i les entitats d'iniciativa social sense afany de lucre que promouen i impulsen la inclusió social i la millora de la qualitat de vida de les persones amb discapacitat intel·lectual i de les seves famílies.

3. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de les necessitats del centre en qüestió, la dotació i la demanda d'estacionament a la zona, i no podrà excedir l'equivalent a dues places d'estacionament, tret de petició degudament justificada i apreciada pels serveis municipals competents.

4. La utilització d'aquestes reserves es limitarà als dies i horaris que determini l'autorització i podran ser utilitzades per vehicles privats que traslladin persones que hi hagin de rebre assistència.

5. A aquesta categoria de reserves els són d'aplicació els apartats 2, 3 i 4 de l'article 107.

Article 118. Zona de reserva per a establiments hotelers.

1. L'objecte d'aquestes reserves és habilitar espais a la via pública per a la parada i l'estacionament de vehicles als efectes exclusius d'encotjar i desencotjar hostes.

2. L'establiment d'aquestes reserves s'efectuarà en funció de les necessitats de l'establiment hotelier en qüestió, la dotació i la demanda d'estacionament de la zona, i no podrà excedir l'equivalent a una plaça d'estacionament per cada 50 habitacions o fracció, tret de petició degudament justificada i apreciada pels serveis municipals competents.

3. La utilització de les reserves podrà ser autoritzada amb caràcter permanent per a tots els dies de la setmana, i aquestes podran ser utilitzades per vehicles privats dels hostes d'aquests establiments.

4. A aquesta categoria de reserves els són d'aplicació els apartats 2, 3 i 4 de l'article 107.

TÍTOL IX **DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES**

CAPÍTOL I **Objecte i conceptes**

Article 119. Objecte.

1. L'objecte d'aquest títol és regular les operacions professionals de distribució urbana de mercaderies.

2. Les mesures que es puguin adoptar de restricció del trànsit de vehicles destinats a la distribució urbana de mercaderies tindran en compte la necessitat de garantir el servei de repartiment de mercaderies, el servi postal universal i el que disposa aquesta Ordenança en matèria de protecció contra la contaminació atmosfèrica.

Article 120. Conceptes.

1. Distribució urbana de mercaderies (DUM): s'entén per distribució urbana de mercaderies les activitats logístiques professionals de transport, entrega i recollida de mercaderies tant en

establiments públics com directament a particulars i les operacions de càrrega i descàrrega en zones urbanes amb vehicles construïts i condicionats per a aquesta finalitat.

No es consideraran distribució urbana de mercaderies, entre altres activitats i serveis, els següents: retirada i transport de residus, transport de materials i enderroc de les obres de construcció, serveis de mudances i l'activitat dels vehicles dedicats a la instal·lació i atenció de subministraments i serveis.

2. Vehicles DUM: es consideren vehicles autoritzats per a la distribució urbana de mercaderies els vehicles industrials classificats per criteris de construcció (primer grup de xifres) en el RGV, com ara:

- 20 Camió MMA < 3.500 kg.
- 21 Camió 3.500kg ≤ MMA ≤ 12.000 kg.
- 22 Camió MMA > 12.000 kg.
- 23 Camió tractor.
- 24 Furgó/furgoneta MMA < 3.500 kg.
- 25 Furgó 3.500 kg ≤ MMA ≤ 12.000 kg.
- 26 Furgó MMA > 12.000 kg.
- 30 Derivat de turisme.
- 31 Vehicle mixt adaptable.

També tenen la consideració de vehicles autoritzats les bicicletes; els vehicles de mobilitat personal (VMP); els ciclomotors de tres rodes de la subcategoria L2e-U, que classifica l'annex I del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, i altres vehicles degudament homologats susceptibles de ser utilitzats per al transport de mercaderies, sempre que la persona física o jurídica titular o arrendatària del vehicle estigui en possessió de la corresponent autorització de transport o, si n'està exempta, que figuri en situació d'alta en l'impost d'activitats econòmiques.

No es consideren vehicles als efectes de la distribució urbana de mercaderies els classificats per criteris de construcció en el RGV com a turismes, perquè no es tracta de vehicles destinats a aquesta activitat.

3. Sistema d'identificació DUM: sistema electrònic d'identificació de vehicles de distribució urbana de mercaderies que habilitarà l'Ajuntament de Mataró per identificar tots els vehicles i empreses operadores que realitzen tasques de distribució de mercaderies a la ciutat.

4. Operacions de càrrega i descàrrega: acció i efecte de traslladar una mercaderia des d'un vehicle DUM a un establiment públic o domicili particular, o a la inversa.

CAPÍTOL II

Espais destinats a la càrrega i descàrrega

Article 121. Zones DUM i CiD.

1. Les operacions de càrrega i descàrrega es realitzaran preferentment a l'interior dels locals comercials i industrials, sempre que reuneixin les condicions adequades i que les característiques d'accés dels vials ho permetin.

2. La càrrega i descàrrega a la via pública es realitzarà a les zones de reserva, degudament senyalitzades, que s'indiquen a continuació:

- a) Zones de distribució urbana de mercaderies (DUM): són espais de la via pública destinats per l'Ajuntament de Mataró a operacions professionals de càrrega i descàrrega de mercaderies,

realitzades pels vehicles DUM que defineix l'article 120.2, de manera molt propera al punt de destinació. Les bicicletes i els VMP no hi podran estacionar, i queden subjectes al règim especial d'estacionament que preveu el títol VI, capítol III.

- b) Zones de càrrega i descàrrega (CiD): són espais de la via pública destinats per l'Ajuntament de Mataró a operacions professionals de càrrega i descàrrega de mercaderies, realitzades pels vehicles DUM que defineix l'article 120.2, i a operacions no professionals de càrrega i descàrrega amb vehicles particulars. Les bicicletes i els VMP no hi podran estacionar, i queden subjectes al règim especial d'estacionament que preveu el títol VI, capítol III.

3. Fora de les zones de reserva que regula l'apartat anterior, la càrrega i descàrrega a la via pública es realitzarà a la calçada, sempre que l'estacionament estigui permès i d'acord amb les normes d'ús establertes a l'article 124.2 per a les zones DUM i CiD.

4. El servei municipal competent podrà establir restriccions pel que fa a l'ús de determinades zones DUM i CiD, relatives a la massa màxima autoritzada (MMA) i/o longitud dels vehicles DUM definits a l'article 120.2, mitjançant la senyalització instal·lada a l'efecte, quan per les característiques de la via l'ús esmentat no sigui possible. Les persones usuàries han de verificar sempre la informació que consti al senyal específic que regula el tram d'estacionament.

CAPÍTOL III

Horari, tarifes i normes d'ús

Article 122. Regulació horària i tarifària de les zones DUM i CiD.

1. Les operacions de càrrega i descàrrega s'efectuaran en els horaris que figurin a la senyalització pròpia de la zona de reserva.

2. Les zones de reserva DUM i CiD podran estar sotmeses a control horari i tarifari o únicament estar sotmeses a control horari.

Tots dos tipus de controls es podran realitzar indistintament amb mitjans personals o tecnològics.

Article 123. Autorització d'estacionament.

1. L'estacionament en les zones de reserva DUM i CiD se subjecta a l'autorització d'estacionament que regula l'article 103 per a les zones d'estacionament regulat sotmeses a control horari i tarifari o a control horari.

2. Es prohibeix:

- a) Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari i tarifari sense comprovant horari.
- b) Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari i tarifari sobrepassant el límit de temps indicat en el comprovant horari.
- c) Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari sense disc horari.
- d) Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari sobrepassant el temps màxim d'estacionament indicat a la senyalització.

Article 124. Normes d'ús a les zones DUM i CiD.

1. El temps màxim d'estacionament a les zones de reserva DUM i CiD per dur a terme operacions de càrrega i descàrrega serà el que figuri a la senyalització pròpia de la zona, d'acord amb els criteris següents:

- a) Àmbit espacial, ja sigui amb caràcter general per a tota la ciutat o diferenciat per a determinades àrees urbanes.
- b) Característiques ambientals del vehicle d'acord amb la categoria de classificació ambiental.
- c) Si escau, massa màxima autoritzada del vehicle emprat i necessitat de temps per desenvolupar l'activitat.

2. Les operacions de càrrega i descàrrega a les zones de reserva DUM i CiD s'han de dur a terme sense ocasionar perills ni perturbacions greus al trànsit d'altres persones usuàries i tenint en compte les normes següents:

- a) S'han de respectar les disposicions sobre parades i estacionaments.
- b) S'efectuaran, sempre que sigui possible, pel costat del vehicle més proper a la vorera de la calçada.
- c) S'han de dur a terme amb prou mitjans per aconseguir la màxima celeritat i procurant evitar sorolls i molèsties innecessàries.
- d) Es prohibeix dipositar la mercaderia a la calçada, al voral i a les zones de vianants.
- e) Les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies molestes, nocives, insalubres o perilloses, així com les que comportin especialitats en el seu maneig o estiba, es regiran, a més, per les disposicions específiques que regulen la matèria. En tot cas, requereixen autorització municipal, tal com estableix l'article 136.

Article 125. Utilització de mitjans mecànics.

Per a la descàrrega de mercaderies pesants, cal utilitzar els mitjans mecànics adequats per evitar que es deteriori el paviment o que es produeixin sorolls o altres molèsties al veïnat de Mataró.

Si s'utilitzen carretons mecànics, cal tenir cura del seu ús i s'ha de donar preferència a les persones que es desplacen a peu per la vorera.

TÍTOL X CIRCULACIÓ DE VEHICLES AMB TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

CAPÍTOL I Normes generals

Article 126. Objecte.

1. Aquest títol té per objecte establir les previsions a les quals s'ha d'adequar la circulació dels vehicles que transporten mercaderies perilloses dins del municipi, especialment pels seus nuclis de població i zones industrials.

2. D'acord amb l'Acord europeu sobre el transport internacional de mercaderies perilloses per carretera (en endavant, ADR) i la resta de normatives sectorials vigents, els següents capítols desenvolupen i concreten les previsions relatives a la regulació de la circulació, l'estacionament i la càrrega i descarrega de les mercaderies perilloses, i les mercaderies especialment perilloses.

Article 127. Restriccions de circulació per raons de seguretat de la circulació.

1. L'Ajuntament de Mataró podrà establir restriccions a la circulació de determinades mercaderies perilloses per les vies urbanes o per trams d'aquestes vies, de manera permanent o en horaris determinats.

2. Les restriccions esmentades a l'apartat anterior s'han de senyalitzar adequadament.

Article 128. Velocitat.

1. El límit genèric de velocitat a la qual poden circular els vehicles per les vies urbanes de la ciutat de Mataró s'estableix a l'article 77. No obstant això, en vies urbanes de dos o més carrils per sentit de circulació i en travesseres, els vehicles que transportin mercaderies perilloses circularan a 40 km/h com a màxim.

2. El límit de velocitat al qual fa referència l'apartat anterior podrà ser rebaixat, prèvia senyalització específica, per decisió de l'Ajuntament de Mataró o mitjançant acord amb l'òrgan titular de la via en el cas de les travesseres.

CAPÍTOL II Circulació

Article 129. Circulació per les vies del municipi.

1. Amb caràcter general, d'acord amb el que estableix la normativa sectorial vigent, els vehicles en trànsit que transportin mercaderies perilloses no poden circular per les vies urbanes del terme municipal de Mataró.

2. No obstant això, en el cas que els vehicles esmentats a l'apartat anterior tinguin el seu origen o destinació en el nucli urbà, circularan pel trajecte més curt i adient, d'acord amb els criteris següents:

- a) S'ha de tenir en compte l'amplada de les vies, i s'han d'escollir aquelles per les quals es pugui circular més fluidament.
- b) S'ha de circular preferentment per les zones despoblades o amb menys densitat de població.

- c) S'ha de tenir en compte la presència d'elements especialment vulnerables com col·legis, hospitals, residències de gent gran o de persones amb discapacitat i concentracions de persones.

Article 130. Prohibicions de circular.

1. Els vehicles que portin plafons de senyalització de perill i que tinguin l'origen o la destinació en les vies urbanes del terme municipal de Mataró no poden circular els dies que indica l'annex 7.
2. Queden exceptuats de la prohibició de circular tot just esmentada els vehicles que transportin les mercaderies que recull l'annex 8.

CAPÍTOL III

Estacionament i càrrega i descàrrega en les vies urbanes

Article 131. Estacionament.

1. Es prohibeix l'estacionament de vehicles que transportin mercaderies perilloses en les vies urbanes del terme municipal de Mataró, tret que hi facin operacions de càrrega i descàrrega en les condicions particulars per a cada matèria que s'estableixen a l'ADR i a la resta de normatives sectorials.
2. Durant les operacions de càrrega i descàrrega, el vehicle de transport de mercaderies perilloses ha d'estar vigilat i tenir accionat el fre d'estacionament.
3. La persona que transporta la mercaderia, com també qui l'emet o la rep, ha de fer diligentment i sense interrupció les operacions de càrrega i descàrrega.
4. Tant la persona que emet la mercaderia com la que la rep són responsables de la càrrega i descàrrega, respectivament. I, en tot cas, qui condueix el vehicle ha de ser-hi present.

Article 132. Immobilització del vehicle per indisposició o avaria.

1. Si per indisposició de la persona que condueix, o per avaria, un vehicle que transporta mercaderies perilloses resta aturat sense obstruir la circulació, s'ha d'actuar d'acord amb la normativa sectorial vigent.
2. En tot cas, la persona que condueix, l'empresa de transport o l'empresa carregadora o descarregadora haurà d'avisar de manera immediata al servei de la Policia Local i informar del lloc d'estacionament, la quantitat i la classe de mercaderies perilloses, l'estat de la unitat, el temps previst per traslladar la mercaderia i del vehicle i les dades que permetin localitzar el conseller o la consellera de seguretat responsable del transport en qüestió.
3. En cas d'indisposició de la persona que condueix, l'empresa de transport o l'empresa carregadora o descarregadora haurà d'enviar urgentment un altre conductor o una altra conductora al lloc on el vehicle estigui estacionat. En qualsevol altra situació, haurà d'enviar, el més aviat possible, la persona adequada perquè vigili el vehicle i col·labori amb l'autoritat.

CAPÍTOL IV

Mercaderies especialment perilloses

Article 133. Concepte.

1. Es consideren mercaderies especialment perilloses totes les que inclou l'annex 9 i aquelles altres que la normativa sectorial vigent defineix com a tals.
2. Totes les previsions d'aquest títol, i específicament les d'aquest capítol, són aplicables a aquestes mercaderies.

Article 134. Entrades i sortides del terme municipal amb origen o destinació als sectors industrials de l'annex 10.

1. Les entrades i sortides del terme municipal de Mataró de les mercaderies especialment perilloses amb origen o destinació als sectors industrials que recull l'annex 10, han de seguir els itineraris únics que indica l'esmentat annex per a cada sector.
2. L'Ajuntament de Mataró podrà autoritzar expressament la utilització d'itineraris diferents dels que preveu l'apartat 1 d'aquest article, i establir les condicions específiques d'entrada i sortida del terme municipal de Mataró.

Article 135. Entrades i sortides del terme municipal amb origen o destinació diferent dels sectors industrials de l'annex 10.

1. Els vehicles que transportin mercaderies especialment perilloses no destinades als sectors industrials que recull l'annex 10, entre les 00.00 h i les 06.00 h dels dies feiners, no requereixen autorització municipal.
2. Fora dels dies i de l'horari establert a l'apartat anterior, es requereix autorització municipal prèvia a l'entrada i la sortida del terme municipal amb origen o destinació diferent dels sectors industrials de l'annex 10.
3. Se n'exclouen els sectors prohibits per senyalització específica.

Article 136. Operacions de càrrega i descàrrega.

Es prohibeix fer operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies especialment perilloses en les vies urbanes sense autorització municipal.

TÍTOL XI

DISCIPLINA VIÀRIA

CAPÍTOL I

Immobilització, retirada i dipòsit de vehicles

Article 137. Immobilització.

Els i les agents de la Policia Local encarregats de la vigilància del trànsit en l'exercici de les funcions que tenen encomanades podran procedir a la immobilització de qualsevol tipus de vehicles, en els supòsits que preveu la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, que són els següents:

- a) El vehicle no tingui autorització administrativa per circular, bé per no haver-la obtingut, perquè hagi estat objecte d'anul·lació o se n'hagi declarat la pèrdua de vigència, bé perquè incompleix les condicions de l'autorització que l'habilita per circular.
- b) El vehicle presenti deficiències que constitueixin un risc especialment greu per a la seguretat viària.
- c) La persona conductora o la passatgera no facin ús del casc de protecció o dels dispositius de retenció infantil, en els casos en què sigui obligatori. Aquesta mesura no s'aplicarà al col·lectiu de ciclistes.
- d) Es produeixi la negativa a efectuar les proves a què es refereixen els apartats 2 i 3 de l'article 14 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària (en endavant, LTCVMSV), o quan aquestes presenten un resultat positiu.
- e) El vehicle no tingui assegurança obligatòria.
- f) S'observi un excés en els temps de conducció o una minoració en els temps de descans que siguin superiors al cinquanta per cent dels temps establerts reglamentàriament, llevat que la persona conductora sigui substituïda per una altra.
- g) Es produeixi una ocupació excessiva del vehicle que suposi augmentar en un cinquanta per cent el nombre de places autoritzades, exclosa la de la persona conductora.
- h) El vehicle superi els nivells de gasos, fums i soroll permesos reglamentàriament segons el tipus de vehicle.
- i) Hi hagi indicis racionals que posin de manifest la possible manipulació dels instruments de control.
- j) El vehicle estigui dotat de mecanismes o sistemes encaminats a eludir la vigilància dels i les agents de l'autoritat encarregats de la vigilància del trànsit en l'exercici de les funcions que tenen encomanades i dels mitjans de control a través de captació d'imatges.
- k) Es condueixi un vehicle per al qual s'exigeix permís de la classe C o D i no es disposi de l'autorització administrativa corresponent.
- l) El vehicle no disposi de títol que autoritzi l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixi el temps autoritzat fins que s'aconsegueixi la identificació de la persona conductora.

Article 138. Retirada i dipòsit.

1. Els i les agents de la Policia Local encarregats de la gestió del trànsit podran ordenar la retirada de qualsevol tipus de vehicles de la via pública i el seu trasllat al dipòsit municipal, en els supòsits que preveu la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, que són els següents:

- a) Sempre que constitueixi un perill o causi greus perturbacions a la circulació de vehicles o persones, o quan deteriori algun servei o patrimoni públic.

- b) En cas d'accident que impedeixi continuar la seva marxa.
- c) Quan, procedint legalment a la immobilització del vehicle, no hi hagi cap lloc adequat per practicar-la sense obstaculitzar la circulació de vehicles o persones.
- d) Quan, un cop immobilitzat un vehicle d'acord amb el que disposa l'article 104 de la LTCVMSV, no cessin les causes que van motivar-ne la immobilització.
- e) Quan un vehicle estigui estacionat en llocs habilitats per l'autoritat municipal com a zones d'aparcament reservades per a l'ús de persones amb discapacitat sense col·locar el distintiu que ho autoritza.
- f) Quan un vehicle estigui estacionat en carrils o parts de les vies reservats exclusivament per a la circulació o per al servei de determinats col·lectius d'usuaris i en zones reservades a la càrrega i descàrrega.
- g) Quan un vehicle estigui estacionat en llocs habilitats per l'autoritat municipal com d'estacionament amb limitació horària sense col·locar el distintiu que ho autoritza, o quan se sobrepassi el triple del temps abonat conforme al que estableix l'ordenança municipal.
- h) Quan obstaculitzin, dificultin o suposin un perill per a la circulació.

2. També procedirà la retirada en qualsevol dels supòsits següents:

- a) Quan procedeixi l'ordre de trasllat d'un vehicle a un centre autoritzat de tractament.
- b) Quan es requereixi el dipòsit d'un vehicle per les autoritats judicials o administratives amb motiu de la legislació aplicable o dels convenis subscrits a l'efecte.
- c) Quan sigui necessari per a la realització d'un servei d'obres, poda, neteja extraordinària, reparació o senyalització de la via o espai públic, o per a la manipulació de tapes de registre d'accés a instal·lacions dels serveis d'aigua, clavegueram, gas, electricitat o telecomunicacions.
- d) Quan el vehicle estigui estacionat en aquelles zones de la via pública reservades, a l'empara d'una autorització municipal, per a l'ocupació de la via pública, degudament senyalitzades amb 48 hores d'antelació.

3. La retirada de vehicles la podrà dur a terme el servei municipal de retirada de vehicles mitjançant ordre remota dels i les agents de l'autoritat responsables de la gestió i vigilància del trànsit, sense que sigui necessària la seva presència física.

Article 139. Supòsits de retirada per perill o pertorbació greu de la circulació de vehicles o persones, o per deteriorament d'algun servei o patrimoni públic.

1. Als efectes del que estableix l'article 138.1 a), es considera que un vehicle estacionat constitueix un perill o pertorba greument la circulació de vehicles o persones, quan:

- a) No es permeti el pas d'altres vehicles.
- b) S'impedeixi que un altre vehicle degudament parat o estacionat s'incorpori a la circulació.

- c) S'obstaculitzi la utilització normal dels passos rebaixats per a persones amb mobilitat reduïda.
- d) S'obstaculitzi la utilització normal del pas de sortida o d'accés a un immoble.
- e) S'efectuï en mitjanes, illetes i separadors o en altres elements de canalització del trànsit.
- f) S'impedeixi un gir autoritzat per la senyalització corresponent.
- g) S'efectuï en una zona reservada a càrrega i descàrrega durant les hores d'utilització.
- h) S'efectuï en doble fila sense conductor.
- i) S'efectuï enmig de la calçada, tret que estigui expressament autoritzat.
- j) S'efectuï sobre les zones de vianants, incloses voreres, andanes i passeigs.
- k) S'efectuï en itineraris o espais que hagin de ser ocupats per una comitiva, processó, cavalcada i prova esportiva, o per a la realització d'actes públics autoritzats.

2. Així mateix, es considera que l'estacionament deteriora el funcionament d'un servei públic, quan:

- a) Es realitzi en una zona de reserva per al transport públic de viatgers.
- b) Es realitzi en una zona de reserva per a autotaxis.
- c) Es realitzi en una zona de reserva per a recàrrega de vehicles elèctrics.
- d) S'efectuï en espais reservats als serveis d'urgència o seguretat.
- e) S'efectuï en espais reservats per a contenidors de residus municipals.
- f) Impedeixi o obstaculitzi el servei de recollida de residus municipals.

3. I es considera que l'estacionament deteriora el patrimoni públic, quan:

- a) S'efectuï sobre zones enjardinades o en altres parts de la via destinades a l'ornament de la ciutat.
- b) Les bicicletes i altres cicles o els VMP hagin estacionat ancorats a elements de mobiliari urbà, a l'arbrat, als elements de senyalització o a qualsevol altre bé de titularitat pública.

Article 140. Despeses d'immobilització, retirada i dipòsit.

1. Les despeses que s'originin com a conseqüència de la immobilització o l'enganxament i trasllat del vehicle al dipòsit municipal seran les que estableixin les ordenances fiscals i de preus públics, i hauran de ser abonades, o bé garantir-ne el pagament, com a requisit previ a l'aixecament de la mesura d'immobilització o devolució del vehicle, sense perjudici del corresponent dret de recurs i de la possibilitat de repercutir-les a la persona responsable que hagi donat lloc a l'adopció de la mesura o la retirada.

2. No meriten taxa els supòsits de sostracció o altres formes d'utilització del vehicle en contra de la voluntat de la persona titular, degudament justificades, ni el supòsit que estableix l'apartat 2 lletra c) de l'article 138. Així mateix, tampoc merita taxa el supòsit que estableix l'apartat 2 lletra d) de l'article

138, quan l'actuació del servei a realitzar no s'hagi senyalitzat amb el termini d'antelació de 48 hores que s'hi estableix.

3. En el supòsit que preveu l'article 138.2 b), un cop notificat el cessament de l'ordre de dipòsit a la persona titular del vehicle, es disposarà d'un termini de 24 hores per efectuar-ne la retirada. Un cop transcorregut aquest termini, la permanència injustificada del vehicle al dipòsit municipal comportarà l'obligació de pagar o garantir els tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics fins a la data en què es faci efectiva la retirada.

4. La retirada del vehicle del dipòsit municipal només podrà fer-la la persona titular o qualsevol altra d'autoritzada que estigui degudament acreditada.

Article 141. Suspensió de la retirada i dipòsit. Despeses d'enganxament.

1. L'enganxament i el trasllat del vehicle al dipòsit municipal quedarà suspès si la persona conductora compareix abans que el personal del servei de grua municipal hagin iniciat la marxa amb el vehicle enganxat.

2. Les despeses que s'originin com a conseqüència de l'enganxament del vehicle sense trasllat al dipòsit municipal seran les que estableixin les ordenances fiscals i de preus públics.

CAPÍTOL II

Tractament residual dels vehicles

Article 142. Conceptes.

1. D'acord amb l'article 3 a) del Decret legislatiu 1/2009, de 21 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora dels residus, els vehicles abandonats tindran la consideració de residus municipals. Així mateix, d'acord amb l'article 3 b) del Reial decret 20/2017, de 20 de gener, sobre vehicles al final de la seva vida útil, el vehicle tindrà la consideració de residu a partir del moment en què s'hagi entregat a un centre autoritzat de tractament de vehicles (en endavant, CAT) i se n'hagi emès el certificat de destrucció.

2. L'abandonament d'un vehicle es tipifica com a infracció a la normativa esmentada a l'apartat anterior i pot donar lloc a la incoació d'un expedient administratiu sancionador i a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

3. L'òrgan municipal competent en matèria d'ordenació i gestió del trànsit podrà ordenar el trasllat d'un vehicle a un CAT per a la seva destrucció i descontaminació, quan, d'acord amb l'article 106.1 de la LTCVMSV:

- a) El vehicle estigui estacionat durant un període superior a un mes al mateix lloc i presenti desperfectes que facin impossible desplaçar-lo pels seus propis mitjans, o quan li faltin les plaques de la matrícula.
- b) Hagin transcorregut més de dos mesos des que el vehicle va ser immobilitzat o retirat de la via pública i dipositat per l'Administració, i la persona titular no hagi formulat al·legacions.

4. Es considera que un vehicle presenta desperfectes que fan impossible desplaçar-lo pels seus propis mitjans, quan presenta més d'una de les deficiències següents:

- a) Pneumàtics punxats, amb pressió insuficient per circular o excessivament desgastats.

- b) Manca de peces necessàries per a la circulació del vehicle, com ara llums o miralls retrovisors.
- c) Vidres trencats.
- d) Oxidació, bonys, ratllades, o altres deterioraments o danys a la carrosseria.
- e) Interior visiblement degradat.
- f) Qualsevol altra deficiència que evidencii o faci presumir la impossibilitat de desplaçament del vehicle.

Article 143. Procediment.

1. En el supòsit que preveu l'article 142.3 a), s'iniciarà el procediment per al tractament residual del vehicle, que comprendrà les fases següents:

- a) Constatació pel col·lectiu d'agents de l'autoritat, de forma fefaent mitjançant acta, que un vehicle està estacionat a la via pública en les condicions esmentades a l'article 142.4.
- b) L'òrgan municipal competent en matèria d'ordenació i gestió del trànsit efectuarà un requeriment a la persona titular del vehicle que figuri als registres de la Direcció General de Trànsit (en endavant, DGT), perquè procedeixi a la seva retirada en el termini d'un mes, i li atorgarà un termini de deu dies perquè formuli, si escau, les al·legacions que estimi oportunes i que hauran de ser resoltes en la resolució posterior. Així mateix, li advertirà que, si no procedeix a la retirada del vehicle en el termini atorgat d'un mes, comptat a partir del mes següent al de la recepció del requeriment a dalt esmentat, els serveis municipals el retiraran i el traslladaran a un CAT.
- c) Si una vegada efectuat el requeriment, valorades les al·legacions formulades, si escau, i transcorregut el termini d'un mes atorgat d'acord amb la lletra b) d'aquest apartat es constata novament pel servei de Policia Local que el vehicle no ha estat retirat, s'emetrà una resolució a l'efecte d'ordenar-ne el trasllat a un CAT per a la seva posterior destrucció i descontaminació.

2. En el supòsit que preveu l'article 142.3 b), un cop dipositat el vehicle a les instal·lacions municipals, s'iniciarà el procediment per al seu tractament residual, que comprendrà les fases previstes a les lletres b) i c) de l'apartat anterior.

3. En el cas que el vehicle constitueixi un perill per a la seguretat de les persones o les coses, podrà ser retirat i traslladat al dipòsit municipal, i s'iniciarà seguidament el procediment per al seu tractament residual, que comprendrà les fases previstes a les lletres b) i c) de l'apartat 1 d'aquest article.

4. La resolució que ordena el trasllat d'un vehicle a un CAT únicament podrà ser emesa, si han transcorregut els períodes esmentats a l'article 142.3, lletres a) o b).

5. En tot procediment incoat per tractament residual d'un vehicle, s'hi annexaran els informes de la DGT relatius a la targeta d'inspecció tècnica, assegurança obligatòria de responsabilitat civil i permís de circulació de la persona titular. Així mateix, també s'hi annexarà el document acreditatiu de l'estat de pagament de l'impost municipal sobre vehicles de tracció mecànica.

6. Les persones titulars de vehicles abandonats poden renunciar, en qualsevol moment del procediment previ a la resolució que ordena el trasllat a un CAT, a la propietat en favor de l'Ajuntament de Mataró, qui s'encarregarà de gestionar la retirada i el trasllat del vehicle a un CAT i de tramitar-ne la baixa davant la DGT.

La renúncia a la propietat del vehicle no pressuposa la condonació dels deutes pendents que hi pugui haver sobre la tinença de la propietat en el moment de la renúncia i se subjecta a l'exacció dels tributs municipals que preveuen, si escau, les ordenances fiscals i de preus públics.

Article 144. Especialitats del tractament residual de bicicletes i altres cicles i vehicles de mobilitat personal.

1. Les bicicletes i altres cicles i VMP regulats en aquesta Ordenança tindran la consideració de residu municipal, d'acord amb el que preveu l'article 3 a) del Decret legislatiu 1/2009, de 21 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora dels residus, quan s'hagin abandonat.

2. A aquests efectes, es presumeixen abandonats quan estiguin, durant un període superior a un mes, en qualsevol de les situacions següents:

- a) Dipositats o estacionats en el domini públic local i únicament mantinguin la carcassa o no disposin de més d'un dels elements mínims necessaris per circular que en facin presumir l'abandonament.
- b) Estacionats en els espais específicament reservats a l'efecte o ancorats a elements de mobiliari urbà, a l'arbrat o als elements de senyalització, i no hi hagi cap persona que se'n responsabilitzi.
- c) Quan pel fet d'estar en qualsevol de les situacions que preveuen les lletres a) i b) d'aquest apartat, o perquè entorpeixen el trànsit de vehicles i persones o danyen el mobiliari urbà, hagin estat retirats pels serveis municipals i es trobin al dipòsit municipal, sense que hagin estat reclamats per qui n'al·legui i en justifiqui de forma fefaent la propietat o per cap persona degudament autoritzada pel propietari o la propietària.

3. Es considera que les bicicletes i altres cicles i els VMP no disposen dels elements mínims necessaris per circular que en fan presumir l'abandonament quan no disposin de més d'un dels següents elements:

- a) Pneumàtics punxats, amb pressió insuficient per circular o excessivament desgastats.
- b) Mecanisme de tracció inutilitzat.
- c) Qualsevol altra deficiència que evidenciï o faci presumir la impossibilitat de desplaçament del vehicle.

4. Si les bicicletes i altres cicles i els VMP que es presumeixen abandonats tenen algun tipus de distintiu o estan inscrits en algun registre oficial que en permeti identificar la persona titular, es procedirà a iniciar el procediment que regula l'article 143.1.

5. En el cas que aquesta tipologia de vehicles estigui en bon estat d'ús o sigui susceptible de reparació, es podrà procedir a la seva reutilització en activitats municipals o en qualsevol altre tipus d'activitat que desenvolupin organitzacions, associacions o entitats públiques o privades sense ànim de lucre i que tinguin finalitats educatives, socials, culturals, mediambientals o d'interès general, prèvia reparació, si escau, per part d'aquestes, mitjançant la subscripció de convenis de conformitat amb el procediment que preveu la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques, i el Decret 336/1988, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament del patrimoni dels ens locals.

CAPÍTOL III

Règim sancionador

Article 145. Règim jurídic sancionador.

És d'aplicació a l'incompliment de les normes que conté la present Ordenança el règim jurídic sancionador que regula aquest capítol i també els règims jurídics sancionadors establerts a la normativa sectorial en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, protecció de la salut i del medi ambient, transport públic de viatgers, transport de mercaderies perilloses, patrimoni, residus i accessibilitat.

Article 146. Infraccions i sancions de trànsit.

1. El catàleg d'infraccions pròpies de la LTCVMSV i del RGC, així com les sancions previstes per a cadascuna d'elles, serà objecte de comunicació pels canals municipals d'informació disponibles.
2. El catàleg d'infraccions pròpies de l'Ordenança i les sancions previstes per a cadascuna d'elles les recull l'annex 11.

Article 147. Denúncies.

1. Els i les agents de la Policia Local encarregats del servei de vigilància del trànsit denunciaran les infraccions que observin quan exerceixin funcions d'aquesta naturalesa. En tot cas, faran constar a la denúncia:

- a) La identificació del vehicle amb el qual s'hagi comès la suposada infracció.
- b) La identitat de la persona denunciada, si és coneguda.
- c) Una relació circumstanciada del fet, amb expressió del lloc o tram, data i hora.
- d) El nom, professió i domicili de l'agent denunciant, que es podrà substituir pel seu número d'identificació professional.

En les denúncies per fets aliens a la circulació, caldrà especificar-hi totes les dades necessàries per a la seva descripció.

Les denúncies formulades pel personal de l'autoritat en l'exercici de les funcions que tinguin encomanades tindran presumpció de veracitat, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus drets i interessos proposin i/o aportin les persones denunciades.

2. El personal que exerceixi tasques de control a les zones d'estacionament regulat previstes a l'Ordenança denunciarà totes les infraccions d'estacionament que observi en l'exercici de les seves funcions, fent constar necessàriament les dades que estableixen les lletres a), b), c) i d) de l'apartat anterior.

3. Així mateix, qualsevol persona podrà, igualment, de conformitat amb la llei, formular denúncies per fets que puguin ser constitutius d'infracció.

4. La pràctica de la notificació de la denúncia es realitzarà en els termes que estableix la normativa en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i, amb caràcter supletori, en els termes que recull la LPAC.

Article 148. Graduació de les sancions.

En la imposició de les sancions s'haurà de guardar la deguda adequació entre la gravetat del fet constitutiu de la infracció i la sanció aplicada, i es consideraran els criteris següents per a la seva graduació:

- a) Els que en cada cas estableixi la normativa sectorial que resulti d'aplicació.
- b) Els que preveu la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Article 149. Subjectes responsables.

La responsabilitat per la comissió de les accions i omissions contràries a l'Ordenança correspon als subjectes que en cada cas determinin els règims sancionadors esmentats a l'article 145.

Article 150. Garanties procedimentals.

1. En cap cas es podran imposar sancions sense que s'hagi tramitat el corresponent procediment administratiu sancionador.

2. La instal·lació i la utilització de sistemes de filmació digital i fotografia o de qualsevol altre sistema informàtic, mitjans o dispositius tecnològics per al control, regulació, vigilància i disciplina del trànsit i dels accessos de vehicles a les illes de vianants i zones de baixes emissions, o per a la comprovació de la concurrència del supòsit que legitima la retirada del vehicle, o, si escau, dels fets constitutius d'infracció, s'efectuarà per l'Ajuntament de Mataró d'acord amb les finalitats que estableix la LTCVMSV, amb subjecció a les exigències, mesures de seguretat i altres requisits que preveu la normativa aplicable en matèria de protecció de dades.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL

D'acord amb l'article 7.2 de la LTCVMSV, els municipis són competents per a la regulació, mitjançant ordenança municipal de circulació, dels usos de les vies urbanes, fent compatible l'equitativa distribució dels aparcaments entre totes les persones usuàries 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-ne la integració social.

Se subjecta al contingut de l'article transcrit en el paràgraf anterior, i per tant al procediment general d'aprovació d'ordenances locals, qualsevol regulació dels usos de les vies urbanes de Mataró posterior a l'aprovació de l'Ordenança.

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

D'acord amb la Disposició transitòria única del Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifica el RGC i el RGV, l'obligació de disposar del Certificat per a la circulació dels vehicles de mobilitat personal és aplicable als 24 mesos de la publicació del *Manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal* al Butlletí Oficial de l'Estat.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

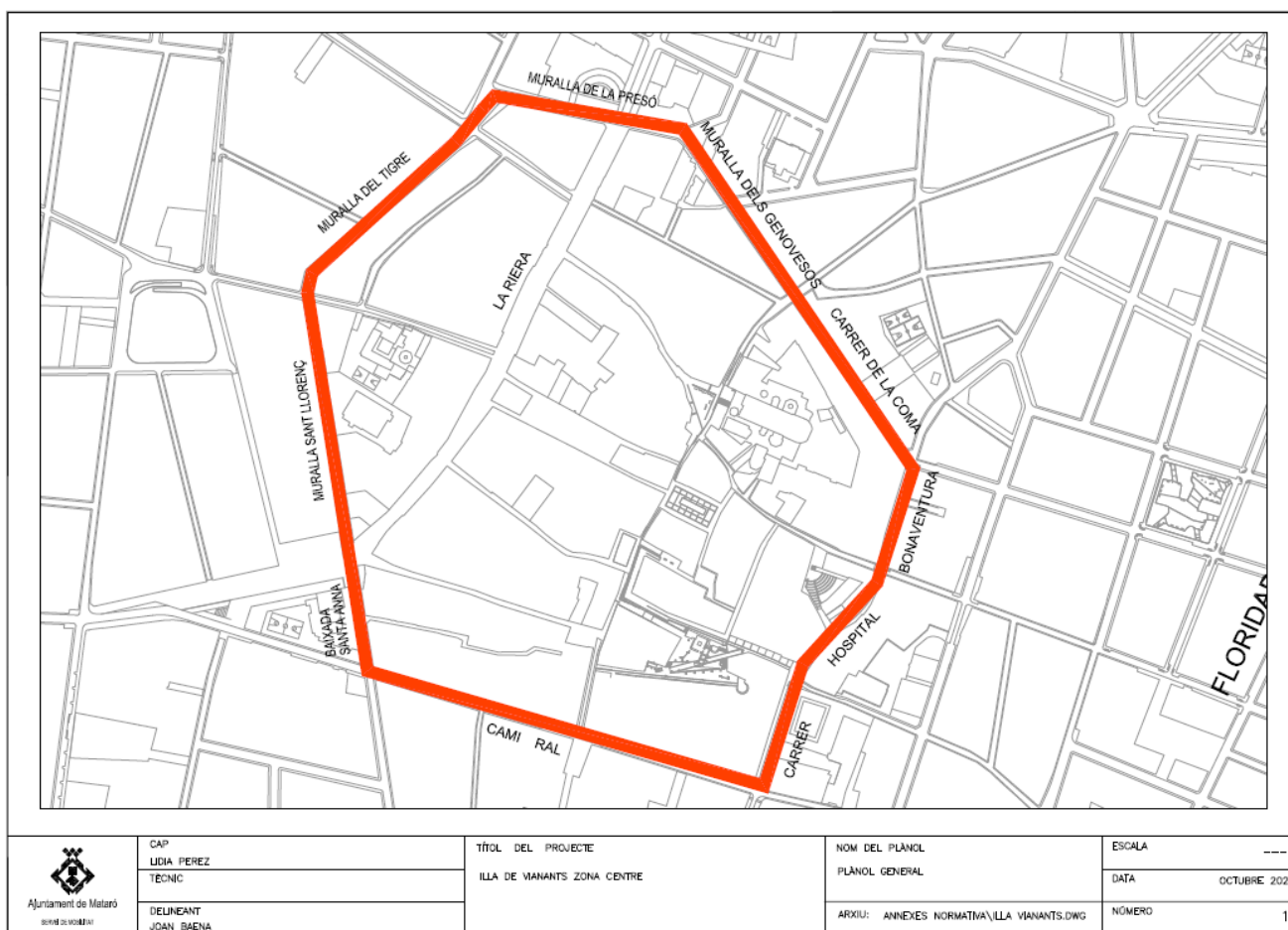
Queden derogades totes les disposicions d'igual o inferior rang que s'oposin al que estableix aquesta Ordenança i, en particular, l'Ordenança de circulació i de transport de mercaderies perilloses.

DISPOSICIÓ FINAL

Aquesta Ordenança entrarà en vigor l'endemà d'haver-se publicat al Butlletí Oficial de la Província l'acord de la seva aprovació definitiva amb el seu text íntegre i quan hagi transcorregut el termini que preveu l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local.

ANNEX 1

Plànol de l'illa de vianants de la zona centre

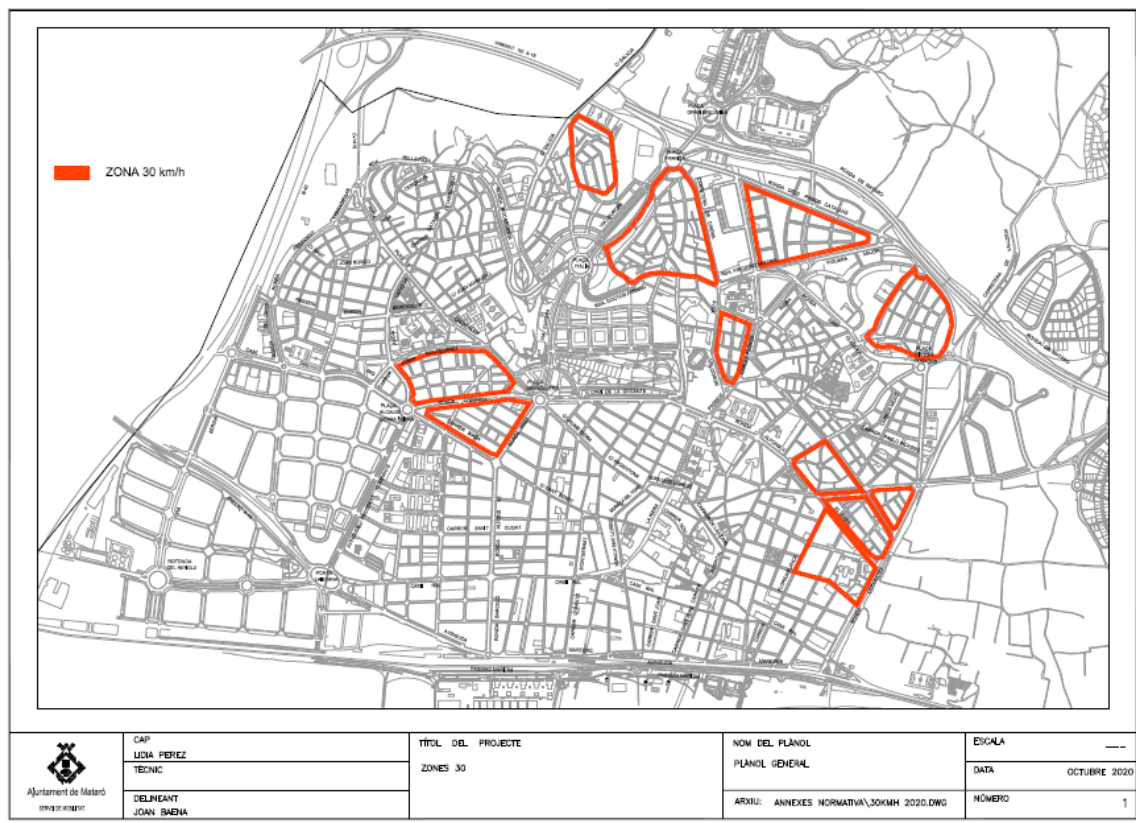


ANNEX 2

Taula de carrers residencials

CARRERS RESIDENCIALS	
av. de Josep Puig i Cadafalch (tram pl. d' Isla Cristina)	c. de Sant Joan Bosco (tram pl. Romuald Grané)
av. del Perú (tram pl. de Rocafonda)	c. de Sant Joaquim (entre pl. de Cuba i c. d'Altafulla)
bda. de les Escaletes	c. de Sant Pau
bda. de les Espenyas	c. de Sant Pelegrí
bda. d'en Narcís Feliu de la Penya	c. de Sant Ramon
c. d' Avinyó (tram pl. de Tomàs Ribas i Julià)	c. de Sant Roc
c. d' Amàlia	c. de Sant Sadurní
c. d' Antoni Gaudí	c. de Sant Simó
c. d' Antonio de Solís (entre c. del Prat i c. de Floridablanca)	c. de Santa Maria
c. de Barcelona	c. de Santa Marta
c. de Bonaire	c. de Santa Teresa
c. de Càdis (entre c. de Màlaga i rda. de Joan Peiró)	c. de Santiago Rusiñol (entre c. de Mèxic i c. de Josep Punsola)
c. de Consol Nogueras	c. de Sor Lucil·la (tram atzucac)
c. de Cristina	c. del Capcir (entre c. del Moianès i camí de Can Quirze)
c. de Cristòfor Colom (entre ptge. de la Fragata de Mataró i c. de St. Francesc de Paula)	c. del Capcir (entre c. del Vallespir i núm. 1)
c. de Cuba	c. del Conflent
c. de Don Magí de Vilallonga	c. del Cós
c. de Don Quixot (entre c. d'Enric Prat de la Riba i c. d'El Toboso)	c. del Nord
c. de Jaume Balmes (entre c. de Jaume Ibran i c. de Damià Campeny)	c. del Pallars
c. de Jaume Comas	c. del Pedraforca
c. de Jaume Ibran	c. del Priorat
c. de Jaume Vicens Vives	c. del Ripollès
c. de Joan Miró (tram plaça Joan XXIII)	c. del Rosselló (entre Pl. Isla Cristina i pg. Ramon Berenguer III)
c. de Joaquim Casas	c. del Sol
c. de Josep Castellà	c. del Solsonès
c. de Josep Punsola (entre c. de Pablo Ruiz Picasso i c. de Joan Miró)	c. del Tennis (entre Torrent Forcat i c. del Vallespir)
c. de Juan Sebastian Elcano	c. del Tennis (tram atzucac)
c. de la Beata Maria	c. d'El Toboso
c. de la Concepció	c. dels Saumells
c. de la Cooperativa	c. d'en Passet
c. de la Llevantina	c. d'en Pujol
c. de la Mare Alfonsa Cavín	c. d'en Xammar
c. de La Palma	c. d'Esteve Albert (entre c. de Julià Gual i c. de Salvador Cruixent)
c. de la Provença (tram pl. Tomàs Ribas i Julià)	c. d'Osona
c. de la República Dominicana (entre c. de Colòmbia i c. de la Mare Alfonsa Cavín)	c. Nou
c. de la Terra	c. Sant Francesc de Paula
c. de la Trinitat (entre c. del Mar i c. del Vallès)	c. Sant Josep de Calassanç (tram atzucac)
c. de la Unió (Iluro-Pl. Cuba)	ctra. de Mata (lateral)
c. de la Verge de las Maravillas (Calassanç Marquès - Verge de la Fuensanta)	La Riera (des de Pl. Santa Anna fins Muralla de la Presó)
c. de l'Abat Antoni M. Marcet (entre c. de St. Ignasi de Loiola i c. de Magí Raventós)	nda. de les Figueretes
c. de Lleida	pl. de Cuba (costat muntanya)
c. de Massevà	pl. de les Tereses (muntanya)
c. de Mitja Galta	pl. de Santa Maria
c. de Mossèn Molé (atzucac des de c. Miquel Albà)	pl. del Beat Salvador
c. de Múrcia	pl. d'Extremadura
c. de Na Pau	ptge. d'Adolf Comeron
c. de Nàpols	ptge. d'Antoni Macià i Fonoll
c. de Sant Agustí	ptge. d'Antoni Regàs
c. de Sant Antoni Maria Claret	ptge. de Francisco Pizarro
c. de Sant Bru	ptge. de Josep Garcia i Oliver
c. de Sant Cristòfor	ptge. de Lluís Gallifa
c. de Sant Desideri	ptge. de Sant Antoni Maria Claret
c. de Sant Domenico Savio	ptge. de Santa Magdalena
c. de Sant Elies	ptge. del Mercat Petit
c. de Sant Francesc d'Assís	ptge. del Montgrí
c. de Sant Joan	ptge. del Pare Josep Rius
c. de Sant Joan Bosco (entre c. de Sicília i c. de València)	rda. de Rafael Estrany (c. Pablo Ruiz Picasso - c. dels Músics Cassadó)

ANNEX 3
Taula i plànol de zones 30



ZONES 30	
av. de Torner	c. de Pineda
c. Andalus	c. de Pitàgores
c. Antoni Franquesa i Sivilla	c. de Plató
c. d'Anoia	c. de Pompeu Fabra
c. d'Antoni Cuyàs i Sampere	c. de Pompeu Serra i Carbonell
c. d'Arquímedes	c. de Portugal
c. d'Àustria	c. de Rafael Carreras
c. d'Àvila	c. de Ramón Menéndez Pidal
c. de Cáceres	c. de Salvador Espriu
c. de Cadis	c. de Sancho Panza
c. de Calella	c. de Sant Domènec
c. de Créteil	c. de Sant Ferran
c. de Domènec Matheu	c. de Sant Ignasi de Loiola
c. de Don Quixot	c. de Sant Pol
c. de Fídies	c. de Santa Caterina
c. de Finlàndia	c. de Santa Juliana
c. de Francesc de Borja Moll	c. de Santa Lúcia
c. de Francisco de Goya	c. de Santa Semproniana
c. de Francisco Pacheco (entre Ronda Alfons X i Francisco Herrera)	c. de Sevilla
c. de Granada	c. de Sor Lucil·la
c. de Jaume Arenas	c. de Toledo
c. de Jeroni Pujades	c. de Tossa
c. de Joan Arnau Palau	c. d'Eduard Alcoy
c. de Joan Biolet Massé	c. del Bisbe Benet Serra
c. de Joan Fuster	c. del Bisbe Josep Torras i Bages
c. de Joan Oliver	c. del Dipòsit
c. de Joan Salvat Papasseit	c. del Germà Francisco
c. de Joanot Martorell	c. del Germà Joaquim
c. de Joaquim Capell i Vidal	c. del Lapidario
c. de Joaquim Torres García	c. del Moianès
c. de Josep Fradera i Llanes	c. del Mossén Jaume Sala
c. de Josep Maria de Segarra	c. del Pou
c. de Josep Monserrat Cuadrada	c. del Riu Segura
c. de Josep Mora i Fontanils	c. del Riu Ter
c. de Josep Vicenç Foix	c. del Sot de l'Hospital
c. de La Caseta	c. del Tennis
c. de la Font dels reis	c. del Torrent de la Pólvara
c. de la Immaculada	c. del Turó de Montgat
c. de la Misericòrdia	c. del Vallespir
c. de la Muntanya	c. dels Bombers Madem i Clariana
c. de la Pedra del Gall	c. dels Germans Castañer
c. de la Pietat	c. d'Enric Prat de la Riba (Floridablanca-Puerto Rico)
c. de la Sagrada Família	c. d'Esteve Banet
c. de la Vista Alegre	c. d'Eusebio
c. de l'Abat Antoni M. Marçet	c. d'Hèl·lade
c. de l'Abat Francesc Dorda	c. Diego de Velázquez
c. de l'Abat Oliba	c. d'Ignasi Mayol
c. de las Cantigas	c. Transversal
c. de las Siete Partidas	c. de Bonaventura Carles Aribau
c. de Lloret de mar	camí de Can Quirze
c. de Lucius Marcius Optatus	camí dels Caputxins
c. de Magí Raventós	ptge. d'Antònia Coll
c. de Màlaga	ptge. d'Andorra
c. de Malgrat	ptge. de Lucius Marcius Optatus
c. de Marià Andreu	ptge. del Miró
c. de Montalt	rda. d'Antoni Comas i Pujol
c. de Montjuïc	rda. de Joan Peiró
c. de Neil Armstrong	Torrent d'En Pregària

ANNEX 4
Quadre resum dels capítols II, III i V del títol III

CARACTERÍSTIQUES	Bicicletes i altres cicles	Vehicles de mobilitat personal	Ginys mecànics
Velocitat màxima	50 km/h	25 km/h	-
Capacitat màxima (pers.)	2	1	1
DUM	Sí En cas d'activitat econòmica	Sí En cas d'activitat econòmica	No
Transport de viatgers	No	No	No
Edat de conducció	-	16	-
Casc homologat	Menors de 16 anys	Sí	Menors de 16 anys
Timbre i sistema de frenada	Sí	Segons Manual de característiques	-
Llums i elements reflectors	Sí	Sí	-
Assegurança RC	Sí En cas d'activitat econòmica	Sí En cas d'activitat econòmica	No
Identificació i registre	Sí En cas d'activitat econòmica	Sí En cas d'activitat econòmica	No
ÀMBIT DE CIRCULACIÓ			
Vies 50 km/h	Sí Velocitat màxima 50 km/h	No	No Excepte que els estiguin especialment destinades
Vies 30 km/h	Sí Velocitat màxima 30 km/h	Sí Velocitat màxima 25 km/h	No Excepte que els estiguin especialment destinades
Pistes bici	Sí Velocitat màxima 30 km/h	Si Velocitat màxima 25 km/h	No Excepte que els estiguin especialment destinades
Carrils bici	Sí Velocitat màxima 30 km/h	Sí Velocitat màxima 25 km/h	No Excepte que els estiguin especialment destinats
Voreres bici	Sí Velocitat màxima 10 km/h	Sí Velocitat màxima 10 km/h	No Excepte que els estiguin especialment destinades
Carrers residencials	Sí Velocitat màxima 20 km/h	Si Velocitat màxima 20 km/h	Sí Velocitat adaptada al pas de les persones
Zones 30	Sí Velocitat màxima 30 km/h	Sí Velocitat màxima 25 km/h	No Excepte que els estiguin especialment destinades
Parcs públics amb sender pedalable	Sí Velocitat màxima 10 km/h	Sí Velocitat màxima 10 km/h	Sí Velocitat adaptada al pas de les persones
Zona de vianants (voreres, andanes i passeigs)	No	No	Sí Velocitat adaptada al pas de les persones

--	--	--	--

ANNEX 5

Senyals horitzontals no normatius

Estacionament i reserves

- Reserves DUM (text i vora)



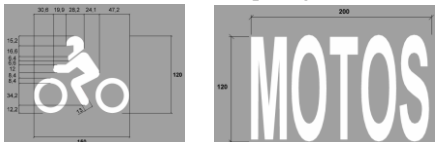
- Reserves CiD (text)



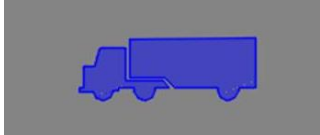
- Parades de taxi (text amb pintura groga)



- Estacionament de motos (pictograma i text)



- Estacionament de camions (pictograma amb pintura blanca)



- Estacionament PMR públics (pictograma amb pintura blanca sense orla)



- Estacionament PMR particulars (línies de color groc)



- Estacionament per a vehicles elèctrics (pictograma i línies de color)



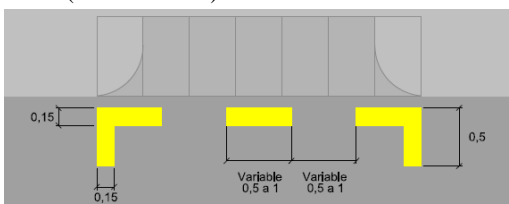
- Zona taronja (línies de color)



- Zona blava (pictograma)

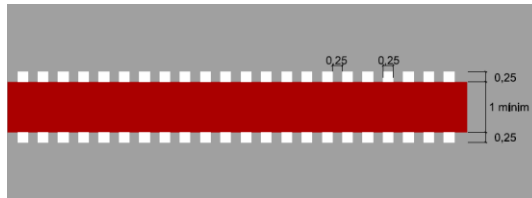


- Guals (línies de color)

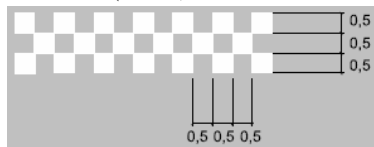


Carril bici

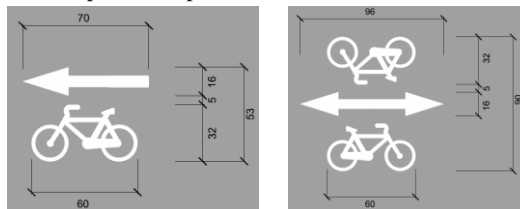
- Carril bici (catifa vermella, intersecció amb vehicles)



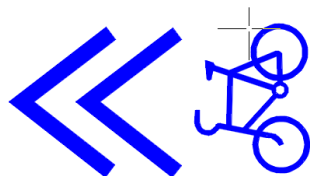
- Carril bici (damer, intersecció amb vianants)



- Avís de precaució per a bicicletes



- Marca de carrils compartits bici-cotxe (pictograma amb pintura blanca)



Vianants

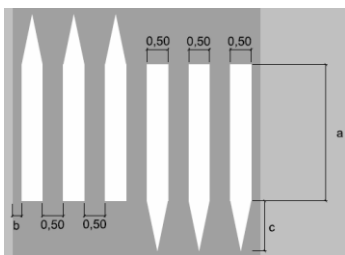
- Zona de vianants (línies i pictograma)



- Zona d'espera avançada per a vianants (pictograma amb pintura blanca)

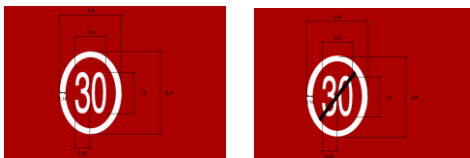


- Pas de vianants amb reductor de velocitat

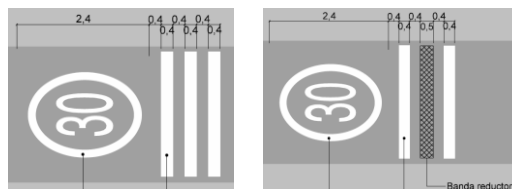


Zones 30

- Entrada i sortida de zona 30 (catifa vermella)



- Recordatoris



Àrees de vianants

- Pilona d'accés (pintura)

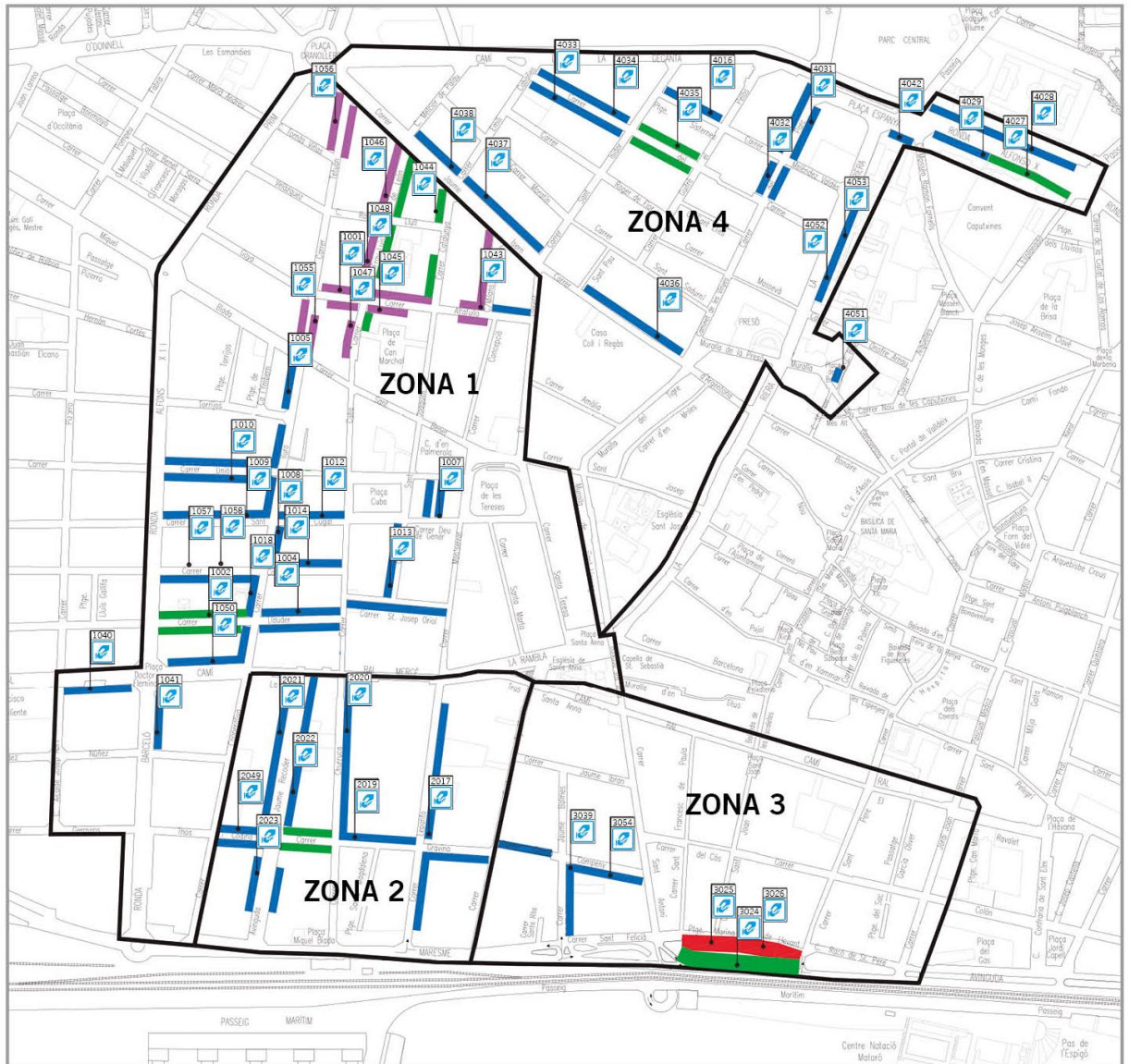


ANNEX 6 Plànols de les zones d'estacionament regulat



ZONES TARONJA		
ZONA CERDANYOLA		
c. d'Atenes	Núm. Parells Núm. Senars	
	entre c. Mare de Déu de la Cisa i pg. de Ramon Berenguer III	
c. de Josep Monserrat Cuadrada	entre camí del Mig i av. de la Gatassa, costat parells	
c. de Jaume I		de l'1 al 21
av. de Josep Puig i Cadafalch	del 150 al 180	
av. de la Gatassa		del 67 al 131
pg. de Ramon Berenguer III		del 111 al 119
ZONA PERAMÀS		
rda. de Leopoldo O'Donnell	Núm. Parells	Núm. Senars
	del 16 al 60	del 27 al 39
c. de Joan Larrea		del 11 al 15
ZONA ROCAFONDA		
c. de Pablo Ruiz Picasso	Núm. Parells	Núm. Senars
	2	del 17 al 77
c. d'El Salvador		del 17 al 25
av. de Perú	4 i del 38 al 92	7
ctra de Mata	del 34 al 76	
ZONA ESCORXADOR		
c. d'Enric Prat de la Riba, 84		A la parcel·la
ZONA PLA D'EN BOET		
c. de Sant Cugat	Núm. Parells	Núm. Senars
	del 130 al 138	
rda. de Francesc Macià	del 14 al 26	del 35 al 61
ZONA CENTRE		
c. de Tetuan, 1 (amb c. Miquel Biada)	Núm. Parells	Núm. Senars
		A la parcel·la

ZONES BLAVES



ZONA 1		
NOM DEL CARRER (A – Z)	Nº. PARELLS	Nº. SENARS
Altafulla, Carrer d'	TOT EL CARRER	
Barceló, Rda. de	CAP	7-27
Camí Ral	424-546	513-565
Javier Castañes, Carrer de	2-52	1-23
Catalunya, Carrer de	TOT EL CARRER	
Concepció, Carrer de la	TOT EL CARRER	
Cooperativa, La. Carrer de	TOT EL CARRER	
Cuba, Carrer de	TOT EL CARRER	
Cuba, Pl. de	TOT EL CARRER	
Deu de Gener, Carrer del	TOT EL CARRER	
Fray Luis de León, Carrer de	TOT EL CARRER	
Iluro, Carrer d'	TOT EL CARRER	
Llauder, Carrer de	2-28	1-65
Francesc Milans, Carrer de	TOT EL CARRER	
Montserrat, Carrer de	TOT EL CARRER	
República, Rda. de la	2-130	-
Salvador Palmerola, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Benet, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Cugat, Carrer de	2-60	1-55
Sant Joaquim, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Josep Oriol, Carrer de	TOT EL CARRER	
Santa Anna, Baixada de	TOT EL CARRER	
Santa Marta, Carrer de	TOT EL CARRER	
Santa Teresa, Carrer de	TOT EL CARRER	
Tereses, Plaça de les	TOT EL CARRER	
Tetuà, Carrer de	2-14	1-17
Tetuà, Carrer de	70-88	59-75
Torrent, El	TOT EL CARRER	
La Unió, Carrer de	2-58	1-59

ZONA 2		
NOM DEL CARRER (A – Z)	Nº. PARELLS	Nº. SENARS
Camí Ral	-	385-511
Cosme Churruca, Carrer de	TOT EL CARRER	
Gravina, Federico Carlo, Carrer de	2-44	1-63
Lepant, Carrer de	TOT EL CARRER	
Jaume Recoder, Avda. de	TOT EL CARRER	
Santa Magdalena, Ptge de	TOT EL CARRER	
Germans Thos i Codina, Carrer dels	2-6	1-9

ZONA 3

NOM DEL CARRER (A – Z)	Nº. PARELLS	Nº. SENARS
Jaume Balmes, Carrer de	TOT EL CARRER	
Camí Ral	200-360	205-377
Damià Campeny, Carrer de	TOT EL CARRER	
Cristòfor Colom, Carrer de	2-50	1-61
Cós, Carrer del	TOT EL CARRER	
Fragata, Ptge. de la	TOT EL CARRER	
Josep Garcia i Oliver, Ptge. de	TOT EL CARRER	
Jaume Ibran, Carrer de	TOT EL CARRER	
Jordi Joan, Carrer de	TOT EL CARRER	
Maresme, Avda. del	-	247-391
Sac, Ptge. del	TOT EL CARRER	
Sant Agustí, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Antoni, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Francesc de Paula, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Joan, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Joan, Pl. de	TOT EL CARRER	
Sant Pere, Carrer de	TOT EL CARRER	
Santa Rita, Carrer de	TOT EL CARRER	

ZONA 4

NOM DEL CARRER (A – Z)	Nº. PARELLS	Nº. SENARS
Alfons X El Savi, Rda. d'	2-32	1-47
Amàlia, Carrer d'	TOT EL CARRER	
Argentona, Carrer d'	TOT EL CARRER	
Bous, Pl. dels	TOT EL CARRER	
Camínet de les vinyes	TOT EL CARRER	
Carme, Carrer del	TOT EL CARRER	
Espanya, Pl. d'	TOT EL CARRER	
Isern, Jaume, Carrer d'	TOT EL CARRER	
Massevà, Carrer de	TOT EL CARRER	
Moles, Carrer d'en	TOT EL CARRER	
Muralla de Sant Llorenç	TOT EL CARRER	
Parc, Carrer del	TOT EL CARRER	
Riera, La	122-final	135-final
Sant Elies, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Josep, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Pau, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sant Sadurní, Carrer de	TOT EL CARRER	
Sisternes, Ptge. de	TOT EL CARRER	

ANNEX 7

Dates en què es prohibeix el transport de mercaderies perilloses

- a) Vigílies de festius, des de les 13.00 h fins a les 24.00 h.
- b) Els dies festius (inclosos els diumenges), des de les 00.00 h fins a les 24.00 h.
- c) Els dies 1 i 31 de juliol i 1 d'agost, des de les 08.00 h fins a les 24.00 h.
- d) Els dies de celebració de la festa major de Mataró (del 25 al 29 de juliol), des de les 00.00 h fins a les 24.00 h.
- e) Al polígon industrial Pla d'en Boet, des de les 21.00 h dels divendres fins a les 24.00 h dels diumenges.

Els dies que estableixi l'administració supramunicipal competent en la matèria

ANNEX 8

Mercaderies exemptes de la prohibició de circular que estableix l'article 130.1

MERCADERIES	CONDICIONS DEL TRANSPORT
<p>a) De manera permanent, sense necessitat de sol·licitud:</p> <p>Gasos líquats d'ús domèstic, o bé per transportar-los als punts de distribució, o bé per repartir-los als consumidors.</p> <p>Matèries destinades al proveïment d'estacions de servei, combustibles amb destinació a ports i aeroports per abastir naus i aeronaus, i gasoil per a ús domèstic.</p> <p>Gasos necessaris per al funcionament de centres sanitaris i per a particulars en casos d'assistència sanitària domiciliària, quan s'acrediti que es transporten per a aquestes finalitats.</p>	<p>Les que estableix l'ADR per a cada producte.</p> <p>Les que estableix l'ADR per a cada producte.</p> <p>Les que estableix l'ADR per a cada producte.</p>
<p>b) Sol·licitant-ne i justificant-ne l'excepció:</p> <p>Productes indispensables per al funcionament continu de centres industrials.</p>	<p>Les que estableix l'ADR per a cada producte.</p>
<p>Productes inerts no necessaris per a l'atenció de centres sanitaris.</p> <p>Mercaderies perilloses des de o cap als ports marítims i aeroports, quan inevitablement s'hagin d'efectuar en les dates en què són objecte de prohibició.</p> <p>Material de pirotècnica.</p> <p>Altres matèries que, per circumstàncies d'emergència, es considerin indispensables de transportar.</p>	<p>Les que estableix l'ADR per a cada producte.</p> <p>Les que estableix l'ADR per a cada producte.</p> <p>Les que s'imposin en el permís.</p> <p>Les que s'imposin en el permís.</p>

ANNEX 9
Mercaderies especialment perilloses

Categoria de transport (1)	Matèries o objectes grup d'embalatge o codi/grup de classificació o núm. d'ONU (2)
0	<p>Classe 1: 1.1A/ 1.1L/ 1.2 L/ 1.3 L/ 1.4 L i núm. ONU 0190.</p> <p>Classe 3: Núm. ONU 3343.</p> <p>Classe 4.2: Matèries pertanyents al grup d'embalatge I.</p> <p>Classe 4.3: Núm. ONU 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398, 3399.</p> <p>Classe 5.1: Núm. ONU 2426.</p> <p>Classe 6.1: Núm. ONU 1051, 1600,1613, 1614, 2312, 3250, 3294.</p> <p>Classe 6.2: Núm. 2814, 2900.</p> <p>Classe 7: Núm. ONU del 2912 al 2919, 2977, 2978, del 3321 al 3333.</p> <p>Classe 8: Núm. ONU 2215, anhídrid maleic fos.</p> <p>Classe 9: Núm. ONU 2315, 3151, 3152, 3432, així com els aparells que continguin aquestes matèries o mescles i els envasos buits sense netejar que hagin contingut matèries que figurin en aquesta categoria de transport, excepte els classificats com a UN 2908.</p>
	<p>Matèries i objectes pertanyents al grup d'embalatge I i que no figurin en la categoria de transport 0, així com les matèries i objectes de les classes:</p>
1	<p>Classe 1: de l'1.1B a l'1.1J^a/ de l'1.2B a l'1.2J/ 1.3C/ 1.3G/ 1.3H/ 1.3J/ 1.5/D^a.</p> <p>Classe 2: grups T, TC^a, TO, TF, TOC i TFC. aerosols: grups C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC i TOC.</p> <p>Classe 4.1: Núm. ONU del 3221 al 3224 i del 3231 al 3240.</p> <p>Classe 5.2: Núm. ONU del 3101 al 3104 i del 3111 al 3120.</p>

ANNEX 10

Itineraris d'accés als sectors industrials

SECTOR	ENTRADA	SORTIDA
Les Hortes del Camí Ral	N II – Via Sèrgia; C 32 (sortida Sud) – Via Sèrgia; C 60 – Via Sèrgia	Via Sèrgia – N II; Via Sèrgia – C 32; Via Sèrgia – C 60
Pla d'en Boet	N II – Via Sèrgia; C 32 (sortida Sud) – Via Sèrgia; C 60 – Via Sèrgia	Via Sèrgia – N II; Via Sèrgia – C 32; Via Sèrgia – C 60
Sector comprès entre Av. Ernest Lluch, Front Marítim, Ronda Barceló i Camí Ral	Av. Maresme	Av. Maresme; Av. Ernest Lluch
Mata-Rocafonda	<p><u>Per als vehicles procedents de Barcelona:</u> Ronda de Mataró (sortida Mataró Oest) – Ronda dels Països Catalans – Ronda de la Creu de Pedra – carrer Foneria</p> <p><u>Per als vehicles procedents de Barcelona:</u> Ronda de Mataró (sortida Polígon Mata-Rocafonda)</p> <p><u>Per als vehicles procedents de Girona:</u> Ronda de Mataró (sortida Polígon Mata-Rocafonda)</p>	<p><u>Per als vehicles en direcció Barcelona:</u> carrer Foneria – Ronda de la Creu de Pedra – Ronda dels Països Catalans – Ronda de Mataró</p> <p><u>Per als vehicles en direcció Barcelona:</u> Carretera de Mata – Ronda de Mataró</p> <p><u>Per als vehicles en direcció Girona:</u> Carretera de Mata – Ronda de Mataró</p>
Sector comprès entre Carretera de Cirera, Ronda Frederic Mistral, carrer Hèl·lade i Ronda dels Països Catalans	C 32 (sortida Mataró Oest) – Ronda Països Catalans	Ronda Països Catalans – C 32 (entrada Mataró Oest)
Vallveric	<p><u>Per als vehicles procedents de Barcelona:</u> Ronda de Mataró (sortida Mataró Oest) – Ronda dels Països Catalans – Ronda de la Creu de Pedra – carrer Foneria – Carretera de Mata</p> <p><u>Per als vehicles procedents de Barcelona:</u> Ronda de Mataró (sortida Polígon Mata-Rocafonda)</p> <p><u>Per als vehicles procedents de Girona:</u> Ronda de Mataró (sortida Polígon Mata-Rocafonda)</p>	<p><u>Per als vehicles en direcció Barcelona:</u> Carretera de Mata – carrer Foneria – Ronda de la Creu de Pedra – Ronda dels Països Catalans – Ronda de Mataró (entrada Mataró Oest)</p> <p><u>Per als vehicles en direcció Barcelona:</u> Carretera de Mata – Ronda de Mataró</p> <p><u>Per als vehicles en direcció Girona:</u> Carretera de Mata – Ronda de Mataró</p>

ANNEX 11

Taula d'infraccions i sancions pròpies de l'Ordenança

Norm	Art.	Apt.	Sub	Infracció	Gravetat	Import	Punts
MOTOCICLETES I CICLOMOTORS							
OM	24	2		Circular amb motocicleta o ciclomotor per una via ciclista.	Lleu	90	0
BICICLETES I ALTRES CICLES							
OM	31	2		Circular amb bicicleta per un carrer residencial o Zona 30 incomplint les condicions particulars de circulació establertes a l'article 31.2.	Lleu	90	0
OM	31	3	1	Circular amb bicicleta per l'interior dels parcs públics fora dels senders pedalables.	Lleu	90	0
OM	31	3	2	Circular amb bicicleta sobre les zones enjardinades.	Lleu	90	0
OM	33	2		Transportar càrrega o mascotes en el remolc o semiremolc d'una bicicleta no homologat.	Lleu	90	0
OM	33	2	a	Transportar càrrega o mascotes en el remolc o semiremolc d'una bicicleta una persona menor d'edat.	Lleu	90	0
OM	33	2	b	Transportar càrrega en el remolc o semiremolc d'una bicicleta que comprometi l'estabilitat del vehicle.	Lleu	90	0
OM	33	2	c	Transportar mascotes en el remolc o semiremolc d'una bicicleta sense transportí degudament ancorat i amb subjecció de l'animal.	Lleu	90	0
OM	34			No inscriure en el registre municipal de bicicletes les destinades al desenvolupament d'una activitat econòmica.	Lleu	90	0
VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL							
OM	37	3		Conduir un VMP una persona menor de 16 anys.	Lleu	90	0
OM	37	8		Circular amb un VMP sense fer ús del casc de protecció homologat.	Lleu	90	0
OM	38	1		Circular amb un VMP per la calçada de les vies que tenen limitada la velocitat a 50 km/h.	Lleu	90	0
OM	41	2		Circular amb un VMP per un carrer residencial o Zona 30 incomplint les condicions particulars de circulació establertes a l'article 41.2.	Lleu	90	0
OM	41	3	1	Circular amb un VMP per l'interior dels parcs públics fora dels senders pedalables.	Lleu	90	0
OM	41	3	2	Circular amb un VMP sobre les zones enjardinades.	Lleu	90	0
OM	43			No inscriure en el registre municipal de VMP i cicles de més de dues rodes els destinats al desenvolupament d'una activitat econòmica.	Lleu	90	0

BICICLETES I ALTRES CICLES I VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL DESTINATS A UNA ACTIVITAT ECONÒMICA							
OM	45	1	c	No disposar d'autorització municipal la persona titular de bicicletes i altres cicles i VMP destinats a una activitat econòmica de tipus turístic o d'oci.	Lleu	90	0
OM	45	1	d	No disposar la persona titular de bicicletes i altres cicles i de VMP d'una assegurança de responsabilitat civil obligatòria.	Lleu	90	0
GINYS MECÀNICS							
OM	48	2		Circular una persona menor de 16 anys amb un giny mecànic sense fer ús del casc de protecció homologat.	Lleu	90	0
OM	49	2		Circular amb un giny mecànic per les vies ciclistes excepte que els hi siguin destinades.	Lleu	90	0
OM	50	2	1	Circular amb un giny mecànic per l'interior dels parcs públics fora dels senders pedalables.	Lleu	90	0
OM	50	2	2	Circular amb un giny mecànic sobre zones enjardinades.	Lleu	90	0
TRANSPORT PÚBLIC DISCRECIONAL CONSOLIDAT AMB REITERACIÓ D'ITINERARI							
OM	63	1		Prestar un servei públic discrecional consolidat amb reiteració d'itinerari exclusiu dins del terme municipal de Mataró sense autorització municipal.	Lleu	90	0
SERVEIS DE MOBILITAT URBANA COMPARTIDA SENSE BASE FIXA							
OM	67	1		Prestar un servei de mobilitat urbana compartida sense llicència municipal per a l'estacionament de vehicles a la via pública.	Lleu	90	0
DELS SENYALS DE TRÀNSIT							
OM	74	1		Instal·lar a les vies urbanes senyals informatius direccionals de caràcter privat sense autorització municipal.	Lleu	90	0
PARADA							
OM	86	2	b	Parar obstaculitzant l'accés a edificis, locals o recintes destinats a espectacles o actes públics, en les hores de celebració d'aquests, o les sortides d'emergència degudament senyalitzades.	Lleu	90	0
ESTACIONAMENT							
OM	89	2	c	Estacionar en el mateix lloc de la via pública durant més de 15 dies consecutius.	Lleu	90	0
OM	89	2	d	Estacionar sobresortint del vèrtex d'un xamfrà o de l'extrem a escaire d'una cantonada, quan obligui als altres conductors a fer maniobres.	Lleu	90	0
OM	89	2	e	Estacionar davant dels guals destinats a la supressió de barreres arquitectòniques en els itineraris de vianants.	Lleu	100	0
OM	89	2	f	Estacionar en bateria o semi bateria, sense senyalització que habiliti tal possibilitat.	Lleu	90	0
OM	89	2	g	Estacionar en línia, quan l'estacionament s'hagi de fer en bateria d'acord amb la senyalització existent.	Lleu	90	0

Norm	Art.	Apt.	Sub	Infracció	Gravetat	Import	Punts
ESTACIONAMENT							
OM	89	2	h	Estacionar en el voral.	Lleu	90	0
OM	89	2	i	Estacionar en els llocs que hagin de ser ocupats temporalment per altres usos o activitats autoritzades.	Lleu	90	0
OM	89	2	j	Estacionar el vehicle a la via pública per a la seva venda o lloguer o amb finalitats publicitàries, sense autorització.	Lleu	90	0
OM	89	2	k	Estacionar en doble fila, quan en la primera hi hagi un contenidor o un element de protecció.	Lleu	90	0
OM	89	2	l	Estacionar fora dels límits senyalitzats en els perímetres d'estacionament autoritzats.	Lleu	90	0
OM	89	2	m	Estacionar remolcs i semiremolcs, separats del vehicle tractor que els arrossega.	Lleu	90	0
OM	89	2	n	Estacionar per portar a terme la venda ambulants no autoritzada.	Lleu	90	0
OM	89	2	o	Estacionar en condicions que es destorbi la sortida d'altres vehicles estacionats reglamentàriament.	Lleu	90	0
RÈGIM ESPECIAL D'ESTACIONAMENT							
OM	92	3	c	Estacionar qualsevol de les tipologies de vehicles que regulen els articles 92 i 93 sobre tapes de registre o de serveis.	Lleu	90	0
OM	92	3	d	Estacionar qualsevol de les tipologies de vehicles que regulen els articles 92 i 93 ancorats a elements de mobiliari urbà, arbrat o als elements de senyalització.	Lleu	90	0
ZONES D'ESTACIONAMENT REGULAT							
OM	97	1		Estacionar un vehicle en zona d'estacionament regulat mitjançant control horari sobrepassant el temps màxim d'estacionament indicat a la senyalització.	Lleu	24,04	0
OM	103	1		Estacionar un vehicle en zona d'estacionament regulat mitjançant control horari i tarifari sense comprovant horari.	Lleu	90	0
OM	103	2		Estacionar un vehicle en zona d'estacionament regulat mitjançant control horari sense disc horari.	Lleu	90	0
OM	104	1		Estacionar un vehicle en zona d'estacionament regulat mitjançant control horari i tarifari, sobrepassant el límit de temps indicat en el comprovant horari.	Lleu	24,04	0
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES							
OM	123	2	a	Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari i tarifari sense comprovant horari.	Lleu	90	0
OM	123	2	b	Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari i tarifari sobrepassant el límit de temps indicat en el comprovant horari.	Lleu	24,04	0
OM	123	2	c	Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari sense disc horari.	Lleu	90	0
OM	123	2	d	Estacionar un vehicle en una zona DUM o CiD sotmesa a control horari sobrepassant el temps màxim d'estacionament indicat a la senyalització.	Lleu	24,04	0

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3463.0>

Intervenció del Sr. José Antonio Molero Bote, regidor del grup municipal de Ciutadans:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3792.0>

Intervenció del Sr. Xavier Font Mach, regidor del grup municipal de Junts per Mataró:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=3902.0>

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=4198.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=4512.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=4617.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=4668.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 22, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12), corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8).

Vots en contra: Cap

Abstencions: 4, corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans (2).

IMPULS I CONTROL DEL GOVERN

PROPOSTES DE RESOLUCIÓ

10 - PROPOSTA DE RESOLUCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES SOBRE L'EXECUCIÓ DE L'ANELLA CICLISTA.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=4676.0>

El senyor Francesc Teixidó i Pont, portaveu del grup municipal d'ERC-MES, presenta la proposta de resolució següent:

“Durant tot el mandat passat, el nostre Grup va treballar colze a colze amb la resta de grups municipals i amb l'empresa consultora que va coordinar la feina, assegurant que les propostes finals del Pla de Mobilitat configuressin un projecte de tots.

Malgrat la insistència en demanar la seva posada en marxa, el Govern Municipal va mantenir el Pla de Mobilitat en stand-by fins la seva aprovació definitiva el 2021.

Fins ara que, per motius que desconeixem, el Govern Municipal s'ha llençat en tromba a executar precipitadament una sèrie d'obres i de canvis, que anomenen interessadament de l'Anella Ciclista, quan hauria de ser el primer pas d'una perfecta planificació per a la posada en marxa d'aquell Pla de Mobilitat Urbana Sostenible que un dia va ser de tots.

El seu desplegament és un repte d'una enorme envergadura, que té com a objectiu final canviar la mobilitat a Mataró.

La dimensió del projecte fa imprescindible planificar correctament la seva execució, preservar i incrementar el consens existent entre els Grups Municipals i explicar i difondre de manera incansable el projecte i les seves motivacions entre la ciutadania.

I tenir clares les 8 línies estratègiques pactades, en especial la darrera i probablement més important per aconseguir l'èxit en la implantació del Pla: Participació, Conscienciació i Informació a la ciutadania.

Però res de tot això ha passat.

Si l'objectiu del Govern Municipal era el de garantir l'èxit del desplegament del Pla de Mobilitat, la seva actuació des de finals d'estiu, sense cap aparent planificació, farcida d'errors, ha estat un autèntic despropòsit, aconseguint justament efectes contraris a l'objectiu.

Un canvi de model tan important com el que es va consensuar requereix una insistent tasca didàctica de difusió i sobretot d'explicació. No només als partits signants, sinó sobretot cara a la ciutadania (Una de les línies estratègiques bàsiques per a garantir l'èxit del Pla: participació, conscienciació i informació...).

Òbviament, el seguit de canvis contemplats al Pla de Mobilitat poden generar molèsties a la ciutadania, unes molèsties que s'accentuen quan el govern municipal no ha realitzat aquest treball previ i continu d'explicar i d'executar bé. En definitiva, sense aconseguir que tot plegat transmeti una imatge general de coherència.

Les llarguíssimes cues, l'adaptació a una senyalització moltes vegades confusa i incompleta, els canvis d'ubicació de contenidors, la supressió de parades de busos, entre altres,... porten en una primera etapa a la incomprensió general de la ciutadania (que d'un dia per altra es troba amb uns canvis que, en molts casos, no s'entenen) i desemboquen finalment en la hostilitat de moltes persones envers la implementació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

Observem que no hi ha cap calendari, no coneixem tampoc de l'existència de cap ordre en l'execució de les múltiples accions previstes als diferents punts de la ciutat (més enllà del que anem veient dia a dia), que es parla només d'anella ciclista i no de vianants, de transport públic eficaç i eficient o de la proposta de nous aparcaments per a residents (en especial a Cerdanyola) o de la visió en conjunt del PMUS...

A més, en aquestes primeres obres ja es poden identificar canvis significatius, ni explicats ni justificats que afecten els acords inicials, les fases d'execució i en general molts aspectes de la configuració assolida entre tots i plasmada en el PMUS. Seria el cas, per exemple, de la Plaça d'Espanya, una de les interseccions amb alta intensitat o conflictivitat de trànsit (segons el PMUS), que s'assembla molt poc al dibuix que apareix al Pla o de la proposta final de la Ronda O'Donnell o dels canvis de parades de busos urbans i interurbans o d'obres previstes a una fase posterior i ja executades ...

Per tot això, i amb la única finalitat de garantir l'èxit del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Mataró, des del Grup Municipal d'ERC-Moviment d'Esquerres, proposem els següents

ACORDS:

1. El Govern Municipal millorarà la Governança del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Mataró i especialment, es compromet al nomenament d'un comissionat, encarregat de mantenir l'esperit de consens entre tots els grups municipals i de confeccionar i consensuar una calendarització, prioritització i planificació dels treballs que permetin una execució futura, ajustada al Pla i sense entrebancs.
2. El Govern Municipal, per tal de donar compliment als principis de Participació, Conscienciació i Informació, principis clau per garantir l'èxit del PMUS, dissenyarà les campanyes necessàries perquè la ciutadania pugui informar-se, conscienciar-se i, si ho considera, participar.
3. El Govern Municipal, revisarà totes les actuacions, obres i senyalitzacions del que anomenen Anella Ciclista, i si s'escau, d'una manera consensuada amb els grups i el comissionat, 'aturarà el procés fins haver repensat noves solucions alineades amb el Pla de Mobilitat, menys molestes i més comprensibles per a la ciutadania. “

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=4706.0>

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=5010.0>

Intervenció del Sr. Xavier Font Mach, regidor del grup municipal de Junts per Mataró:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=5210.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=5544.0>

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=5867.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=5993.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6033.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 12, corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8), corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans (2).

Vots en contra: 14, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12) i corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2).

Abstencions: Cap

11 - PROPOSTA DE RESOLUCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE CIUTADANS-PARTIDO DE LA CIUDADANÍA PER A LA CREACIÓ D'UNA OFICINA D'ATENCIÓ AL CIUTADÀ DE L'OCUPACIÓ.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6057.0&endsAt=7030.0>

La senyora Cristina Sancho Rodriguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans, presenta la proposta de resolució següent:

“Los delitos de okupación de edificios y viviendas, calificados como “usurpación” y tipificados en el Código Penal como utilización de inmuebles ajenos sin autorización, con o sin violencia, han experimentado un elevado crecimiento durante los últimos años en Mataró y está causando alarma y movilización de nuestros ciudadanos.

El fenómeno de la okupación crece año tras año en España y Cataluña lidera el número de Comunidades Autónomas donde se producen más okupaciones, una media de 600 al mes.

Es necesario actuar en defensa de la ley y la propiedad privada. La okupación es un acto ilegal que merece el reproche de los poderes públicos. Convierte a los dueños y a los vecinos en víctimas. En efecto, las comunidades de vecinos también sufren del deterioro de la convivencia, siendo, por ejemplo, el tráfico de drogas de los llamados narcopisos, el caso más extremo. Por su parte, los propietarios e inquilinos se encuentran ante la imposibilidad de entrar en su propia casa al volver de unas vacaciones o de una corta ausencia. Así, a causa de la escasa protección de la propiedad privada y la lentitud de los procedimientos judiciales, estos dueños y vecinos se enfrentan a un grave problema que, hoy por hoy, carece de solución justa y eficaz.

La Administración más directamente implicada en la problemática derivativa de la okupación ilegal de viviendas es la Administración Local. Es indudable que hay una afectación a la seguridad y convivencia ciudadanas cuya responsabilidad ha de recaer sobre los Ayuntamientos. Estas Administraciones son las más próximas a los ciudadanos y las que deben ofrecer una respuesta más inmediata a un fenómeno que tanto está perjudicando a los vecinos.

Es por todo ello que se proponen los siguientes ACUERDOS al Pleno:

1. Instar al Ayuntamiento de Mataró a la creación de una oficina de atención al ciudadano de asesoramiento jurídico ante ocupaciones.
2. Instar al Ayuntamiento de Mataró a que se comuniquen los presentes acuerdos a todas las entidades del municipio y se haga difusión mediante los medios de información pública municipal a los vecinos de Mataró y a través de una campaña de comunicación.”

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6071.0>

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6214.0>

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6413.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6603.0>

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6811.0>

Intervenció del Sr. Alcalde (votació):
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6951.0>

Intervenció de la Sra. M. Lluïsa Guañabens Casarramona, secretària general accidental:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=6993.0>

VOTACIÓ: Ordinària

Vots favorables: 4, corresponent als membres del grup municipal de Junts per Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal de Ciutadans (2).

Vots en contra: 22, corresponent als membres del grup municipal Socialista (12), corresponent als membres del grup municipal de En Comú Podem Mataró (2) i corresponent als membres del grup municipal d'ERC-MES (8).

Abstencions: Cap

PRECS I PREGUNTES

12 - PREC QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE CIUTADANS-PARTIDO DE LA CIUDADANÍA EN RELACIÓ A LA PETICIÓ DE FONS NEXT GENERATION PER A L'HABILITACIÓ DE LES NAUS HISTÒRIQUES DE MATARÓ COM A CENTRES DE COWORKING, INCUBADORES O CLÚSTERS D'EMPRESSES.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7008.0>

La senyora Cristina Sancho Rodriguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans, presenta el prec següent:

“Mataró dispone de un patrimonio cultural formado por antiguas naves industriales, actualmente en desuso y necesitadas de reformas. Entre ellas destacan:

La farinera: antigua fábrica construida a mediados del siglo XX (1948) ubicada en la Av. Maresme. La fábrica tiene 3.500 metros cuadrados y está formada por un edificio de planta

baja y cuatro pisos, cuatro naves, una planta baja y un semi soterranio. Dispone desde 1999 de un plan de protección A en el plan especial del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

Vapor Gordils: antigua fábrica construida en el año 1838 como primera fábrica de Mataró donde se instaló un vapor como fuente de energía para accionar una fábrica textil. El edificio dispone de planta baja y dos pisos. Es propiedad del ayuntamiento desde 2008, también dispone del nivel de protección A y es bien cultural de interés local.

Can Marfà: antigua fábrica construida a finales del siglo XIX formada por dos naves conectadas de planta baja y dos pisos cada una y un tercer edificio de planta baja y dos pisos. Edificio rehabilitado en buen estado que ha servido y sirve para actos y asuntos culturales.

En un futuro deberá de reconstruirse **Can Fàbregas**.

Por otro lado, en Mataró disponemos de un Tecnocampus que cuenta con todas sus instalaciones prácticamente ocupadas al 100% y, por tanto, con escasas posibilidad en la actualidad para albergar nuevas empresas o proyectos en sus edificios y en búsqueda de nuevas instalaciones que ofrecer a las empresas demandantes de espacio. Este tema es especialmente preocupante si tenemos en cuenta que Mataró es una de las ciudades catalanas de más de cien mil habitantes con un tasa de paro más elevada, situándose alrededor del 14%.

Por último, durante el último trimestre, hemos sido testigo de las primeras ayudas públicas comprometidas con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En estos últimos meses, y con mayor intensidad de aquí a Navidad, se van a comprometer gran parte de los fondos Next Generation EU presupuestados este año para el impulso entre otros ámbitos de la renovación de edificios públicos.

En resumen y con la finalidad de poder incrementar el número de empresas presentes en la ciudad, para disminuir la tasa de paro de Mataró y volver a generar dinámicas económicas activas en el núcleo urbano, este Grupo Municipal RUEGA:

- Se presenten los proyectos de adecuación y renovación de las naves de Can Marfà, Vapor Gordils y la Farinera a las convocatorias de Fondos Next Generation con la finalidad que estas instalaciones puedan servir de sede a empresas o proyectos emprendedores, siendo gestionado su alojamiento y servicios por el Tecnocampus.”

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7050.0>

Intervenció del Sr. Sergio Morales Díaz, regidor delegat d'Ocupació i Empresa:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7172.0>

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7426.0>

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7467.0>

Intervenció de la Sra. Cristina Sancho Rodríguez, portaveu del grup municipal de Ciutadans:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7669.0>

Intervenció del Sr. Sergio Morales Díaz, regidor delegat d'Ocupació i Empresa:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7764.0>

13 - PREC QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE CIUTADANS-PARTIDO DE LA CIUDADANÍA SOBRE LA INCORPORACIÓ DE SEMÀFORS INTEL·LIGENTS PER A LA INTEGRACIÓ DE PERSONES AMB DISCAPACITAT VISUAL.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7826.0&endsAt=8228.0>

El senyor José Antonio Molero Bote, regidor del grup municipal de Ciutadans, presenta el prec següent:

“Durante la pandemia se pusieron en marcha diferentes actuaciones enfocadas a reducir el riesgo de transmisión del Covid-19.

Entre las medidas adoptadas se acometió el cambio de los pulsadores de los semáforos que regulan el paso de peatones para que pudiesen ser activados con el codo y minimizar, de esta manera, el riesgo de contagio. El acierto de la medida dejaba, no obstante, fuera del dispositivo a las personas con discapacidad visual que debían seguir tanteando el mecanismo para dar con su uso.

Este grupo municipal cree que hay que ir un paso más allá en la adaptación de los semáforos para peatones a las necesidades de estas personas promoviendo, de esta manera, la participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones como recoge la *Convención de Naciones Unidas*, sobre los derechos de este colectivo.

Ruego:

Por lo anteriormente expuesto, este grupo municipal ruega se lleve a cabo la adaptación de los semáforos para peatones al mecanismo conocido como "Pasblue" en cualquiera de sus modalidades para lograr la accesibilidad universal en el entorno urbano y la mejor integración del colectivo antes mencionado como, sin duda, así se manifiesta en las ciudades en las que este mecanismo ya se ha implementado.

Asimismo, rogamos que el gobierno se comprometa a establecer un plan temporal de implementación para que estos dispositivos lleguen al mayor número de cruces peatonales posibles al final de la legislatura."

Intervenció del Sr. José Antonio Molero Bote, regidor del grup municipal de Ciutadans:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7839.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=7930.0>

Intervenció del Sr. José Antonio Molero Bote, regidor del grup municipal de Ciutadans:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8059.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8197.0>

14 - PREC QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES SOBRE ELS CAMINS QUE CONNECTEN EL TECNOCAMPUS I L'ESTACIÓ DE MATARÓ.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8225.0>

El senyor Carles Porta i Torres, regidor del grup municipal d'ERC-MES, presenta el prec següent:

“Cada dia centenars de joves fan ús dels camins que connecten l'estació de Mataró i el TecnoCampus, concretament per l'avinguda del Maresme (N-II).

Una zona que destaca per una notable falta de manteniment, així com una deficiente il·luminació, provocant unes condicions incòmodes d'ús i de perill pels centenars de vianants que hi passen diàriament.

Tot i els diversos compromisos per part del Govern Municipal referents a la millora de l'estat d'aquest tram de la via pública la realitat és que aquest vial presenta un estat lamentable, amb passos estrets, amb abundant presència de vegetació i males herbes que dificulten el pas, amb el pis irregular i voreres en mal estat

En l'opinió d'aquest grup municipal, aquest vial és molt important, ja que és un dels recorreguts que fan els estudiants cap a la universitat i també de moltes persones que van a treballar al viver d'empreses del Tecnocampus.

Des del nostre punt de vista, és incomprendible que en aquesta zona en qüestió mentre es produeix la construcció de diversos edificis amb pisos de luxe, el Govern Municipal no estigui fent un bon manteniment dels vorals que utilitzen els estudiants per anar a la universitat.

Les prioritats per al Jovent Republicà són diferents: menys pisos de luxe i més camins segurs. Volem que s'agilitzin les millores d'aquests vorals per tal que els estudiants puguin transitar-los sense problemàtiques.

Per tot això, des del Grup Municipal d'ERC-Moviment d'Esquerra, formulem el següent prec.

- El Govern Municipal acondicionarà de forma immediata el voral que condueix de l'estació fins al Tecnocampus, passant per la N-II, per garantir la seguretat dels estudiants i treballadors que venen a realitzar les seves activitats acadèmiques o laborals a la nostra ciutat.

Intervenció del Sr. Carles Porta Torres, regidor del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8244.0>

Intervenció de la Sr. Núria Moreno Romero, regidora delegada d'Urbanisme i Promoció de Ciutat i Comerç:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8379.0>

Intervenció del Sr. Carles Porta Torres, regidor del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8501.0>

15 - PREGUNTA QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES SOBRE EL COMPROMÍS DE PRESENTAR EL PLA D'OCI NOCTURN.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8535.0>

El senyor Francesc Teixidó i Pont, portaveu del grup municipal d'ERC-MES, presenta la pregunta següent:

“Al 2016 es va aprovar una proposta de resolució per enllestir i presentar el Pla d'Oci Nocturn de Mataró, que de fet, formava part del PAM 2016.

El Desembre de 2018 es va aprovar una altra vegada una PdR similar per construir un model d'oci sostenible a la nostra ciutat.

Un any després, el desembre de 2019 el Grup Municipal d'ERC va tornar a presentar una PdR per “acabar i presentar el Pla d'Oci Nocturn a la nostra ciutat”.

Com a totes les propostes anteriors, es feia referència, entre altres qüestions, a les queixes per soroll, incivisme i botellots sobretot al Pla d'en Boet, als reptes de salut (oci vs alcohol), de mobilitat (el 70% dels usuaris provenen de fora de la ciutat), de seguretat, de sexisme... i demanavem una reflexió profunda per determinar si Mataró vol ser la capital de l'oci nocturn metropolità o definir quina és l'oferta d'oci que interessa a la ciutat.

Proposàvem fer aquest exercici, pendent des del PAM de 2016, amb la màxima participació de tots els agents i entitats implicats.

En aquest cas, el Govern Municipal va demanar al Grup Municipal d'ERC-Mov.Esquerres de retirar la proposta a canvi de compartir la informació i incorporar-nos al grup de treball del Pla d'Oci Nocturn, extrem que, naturalment, no es va produir.

Per tot això, des del Grup Municipal d'ERC-Moviment d'Esquerres, formulem la següent pregunta:

1. Després de 5 anys, perquè no s'ha presentat el Pla d'Oci Nocturn?”

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8553.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8735.0>

Intervenció del Sr. Francesc Teixidó Pont, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8846.0>

16 - PREC QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES PER TAL DE D'ESTABLIR UNA REGULACIÓ PER A LA NOMENCLATURA DELS EQUIPAMENTS O ESPAIS MUNICIPALS.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8929.0>

La senyora Anna Salicrú i Maltas, regidora del grup municipal d'ERC-MES, presenta el prec següent:

“La denominació d'espais o equipaments municipals amb noms de persones que, per la seva trajectòria social i rellevància pública mereixin ser recordades, és una qüestió que des del Grup Municipal d'Esquerra Republicana - MES portem anys treballant.

Homenatjar aquestes persones a partir de posar el seu nom a un equipament, carrer o plaça (entre d'altres) és important i alhora complex. És per això que, per la nomenclatura dels carrers i places de Mataró, és el Consell de Nomenclator, un consell d'absoluta professionalitat i prestigi, qui acaba fent les propostes per ser aprovades pel Ple Municipal.

Són molts els equipaments de la ciutat que tenen noms de persones que ens han deixat els darrers anys i que s'ha convingut que, per la seva relació amb l'espai i/o amb la seva tasca desenvolupada en un determinat àmbit, eren mereixedors d'aquesta denominació. Per posar alguns exemples:

- Camp Municipal de futbol Enric Pujol
- Pavelló Poliesportiu Municipal Teresa Maria Roca
- Casal Municipal de Gent Gran d'Oriol Batista
- Biblioteca Antoni Comas

- Escola Montserrat Solà
- Escola Angeleta Ferrer
- Poliesportiu Municipal Eusebi Millan
- Poliesportiu Municipal Jaume Parera
- Camp Municipal de Futbol A7 de Cirera Francisco Melero Navarro

I seguint amb els exemples: el passat 21 d'octubre, al Consell d'Esports es va aprovar la denominació del Camp del Cirera amb el nom d'Antonio Jiménez, traspasat recentment, un referent del club com a jugador i com a president i també reconegut per la feina feta a la Federació Catalana de Futbol.

I el Consell territorial de Cerdanyola del passat 22 de desembre del 2020 va iniciar un procés de recollides de propostes de noms per la Pista poliesportiva coberta del barri de Cerdanyola. A la reunió del Consell del 16 de febrer de 2021 es va acordar per unanimitat enviar la proposta de "Remigi Herrero" o "Remigi Herrero, mestre i fundador del Patronat d'Esports" a la Direcció d'Esports per passar, posteriorment, a la validació del Consell d'Esports. Finalment, aquesta proposta sembla que passaria al Consell de Ciutat i a la Comissió del Nomenclàtor.

Vist tot el que acabem d'exposar, el que és evident és que la denominació dels diferents equipaments o espais municipals no es fa d'una manera ordenada i clara i no es segueixen els mateixos processos per a tot.

A l'hora de posar nom, no està clar quin és el procediment en cada cas però tampoc no estan clars els criteris, no estan clars els mèrits, no està clar qui fa les propostes, no està clar qui pren les decisions, etc...

És per això que des del Grup municipal d'Esquerra Republicana-Moviment d'Esquerres proposem el següent prec:

- *El govern municipal desenvoluparà una nova sistemàtica per denominar els diversos equipaments i espais de la ciutat, sempre a través de la Comissió del Nomenclàtor, que després de recollir les propostes al respecte dels diferents Consells Territorials, Consell Sectorials, Associacions de Veïns, entitats, particulars, etc. i de valorar-ho conjuntament amb la llista de noms pendents elaborada per la mateixa Comissió, farà una proposta concreta de denominació.*

Posteriorment, aquesta proposta, i tal com està regulat al reglament de la Comissió, es portarà al Ple municipal perquè sigui acceptada, si s'escau."

Intervenció de la Sra. Anna Salicrú Maltas, regidora del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=8944.0>

Intervenció del Sr. Miquel Àngel Vadell Torres, regidor delegat de Presidència, Educació, Formació Professional i Universitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9116.0>

Intervenció de la Sra. Anna Salicrú Maltas, regidora del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9282.0>

Intervenció del Sr. Miquel Àngel Vadell Torres, regidor delegat de Presidència, Educació, Formació Professional i Universitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9426.0>

17 - PREGUNTA QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES SOBRE LA VELOCITAT DELS VEHICLES AL CARRER DE CUBA.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9471.0>

El senyor Joaquim Camprubí Cabané, regidor del grup municipal d'ERC-MES, presenta la pregunta següent:

“Des de fa mesos que hem atès nombroses queixes de veïns del Carrer de Cuba i carrers colindants, relatives al nombre i a la velocitat dels vehicles que diàriament hi transiten.

Malgrat ser un carrer de vianants, és una via molt utilitzada pels vehicles per accedir a la Avinguda del Maresme (Carretera N-II).

Això comporta, a més de les incomoditats del trànsit rodat tan intensiu en un carrer de vianants, com és el cas, un evident risc pels vianants.

Per tot això, des del Grup Municipal d'ERC-Moviment d'Esquerres, formulem les següents preguntes:

1. Té previst el Govern actuar en aquest tema? Quines accions portarà a terme? Quan?”

Intervenció del Sr. Joaquim Camprubí Cabané, regidor del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9494.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9546.0>

Intervenció del Sr. Joaquim Camprubí Cabané, regidor del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9750.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9863.0>

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9913.0>

18 - PREGUNTA QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES SOBRE LA REGULACIÓ DE LA MÚSICA AL CARRER.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9981.0&endsAt=10230.0>

La senyora Rosa Guanyabens i Casarramona, regidora del grup municipal d'ERC-MES, presenta la pregunta següent:

“Cada vegada és més normal trobar músics que desenvolupen la seva activitat als carrers de la ciutat.

Tenir l'oportunitat de gaudir de música o altres espectacles pot ser agradable si t'hi atures a veure-ho però potser cal tenir en compte les localitzacions per a no destorbar el trànsit ni els domicilis.

El carrer és de tothom i per això cal trobar l'equilibri entre el descans, el gaudi, la feina fet que representa un bon repte per les ciutats actuals.

A Mataró segurament hi ha moltes persones que voldrien poder mostrar-nos el seu art i els carrers poden ser un bon espai, ara bé, cal que l'Ajuntament faci un pas endavant i, no només en reguli l'ús, sinó que ho pugui utilitzar com a recurs cultural de la nostra ciutat.

Per tocar al carrer cal tenir un permís i complir les normatives de Via Pública, ordenances de civisme i soroll.

Estava previst fer-ne una regulació i va quedar aturat per la COVID.

A aquesta regidora i al seu grup els interessa que ens responguin les següents preguntes

- 1- En quin punt es troba aquesta regulació?
- 2- Qui forma part del seu estudi?
- 3- Quins aspectes està previst que contempli?"

Intervenció de la Sra. Rosa Guanyabens Casarramona, regidora del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=9993.0>

Intervenció de la Sr. Núria Moreno Romero, regidora delegada d'Urbanisme i Promoció de Ciutat i Comerç:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10066.0>

Intervenció de la Sra. Rosa Guanyabens Casarramona, regidora del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10199.0>

19 - PREGUNTA QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER MATARÓ EN RELACIÓ A LES INSTAL·LACIONS DE TELECOMUNICACIONS A LA NOSTRA CIUTAT.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10226.0>

El senyor Xavier Font Mach, regidor del grup municipal de Junts per Mataró, presenta la pregunta següent.

“L'escena de cablejat descontrolat es repeteix, amb els seus més i menys, en molts carrers de la ciutat. Però fora de solucionar-se, la situació no ha fet més que empitjorar el darrer any. Durant la pandèmia s'ha multiplicat el consum d'internet i de TV, així com la demanda de serveis de banda ampla. El desplegament ha beneficiat els usuaris, però també ha fet proliferar el nombre de cables, inclosos molts que no acaben enlloc. Una conseqüència que la tecnologia canvia, però en lloc de retirar el cablejat que és obsolet que no es fa servir, es deixa i se'n col·loca un altre de nou.

Part del problema, és que, encara que els cables són responsabilitat de les companyies, allí on una comunitat dóna permís perquè passi un cable s'obre la veda perquè passin més. Paradoxalment, el fet que les companyies siguin les propietàries dels cables també suposa un problema quan una comunitat de propietaris es planteja una reforma. En aquests casos s'ha de demanar permís a totes les companyies, una per una, perquè els desenganxin. És cert que els edificis més nous ja tenen galeries de serveis que permeten que els cables no vagin a la vista però a la ciutat n'hi ha molts on no és així.

Principalment hi ha quatre mètodes per instal·lar la fibra òptica: Aprofitant una canalització existent ; mitjançant esteses aèries ; mitjançant esteses per façana ; realitzar obra civil (obertura d'una nova canalització). L'estesa per façana és un dels mètodes més estesos fins ara per a les línies de fibra òptica. Consisteix a anar col·locant el cable de fibra òptica de façana en façana grapat a les parets exteriors dels edificis. Aquest mètode és apte per a zones urbanes amb concentració d'edificació alta. Aquest tipus d'estesa és més ràpid i necessita menys tramitació quant a permisos d'obres. També és més econòmic que l'obra civil convencional.

En primer lloc, el Pla especial de patrimoni de Mataró defineix la regulació i protecció d'edificis, elements, conjunts i àmbits protegits de la ciutat. En segon lloc, la llei estatal de telecomunicacions considera que la fibra òptica és un servei d'interès general, i permet posar cables a les façanes sense pràcticament limitacions. A més, es dóna la circumstància, que la Llei de Patrimoni Cultural Català diu que als conjunts històrics d'interès nacional «estan prohibides les instal·lacions urbanes elèctriques, telefòniques i de qualsevol tipus, tant aèries com adossades a la façana».

Per tot això, Junts pe Mataró , realitza les següents preguntes:

- 1.- Quins són els criteris que es segueixen per regular el desplegament de tecnologies de la comunicació a la nostra ciutat per part de l'Ajuntament ?
- 2.- Com es controla l'execució d'aquestes instal·lacions per part dels serveis tècnics?

3.- Com es dona compliment a l'obligació de les companyies de telecomunicacions a soterrar les seves instal·lacions tal com suggereix als seus articles 29 i 34 la Llei 9/2014, de 9 de maig, General de Telecomunicacions?"

Intervenció del Sr. Xavier Font Mach, regidor del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10249.0>

Intervenció del Sr. Daniel Hurtado Diaz, regidor delegat de Estratègia, Agenda Urbana Mataró 2030, Joventut i Emancipació Juvenil:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10421.0>

Intervenció del Sr. Xavier Font Mach, regidor del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10522.0>

Intervenció del Sr. Daniel Hurtado Diaz, regidor delegat de Estratègia, Agenda Urbana Mataró 2030, Joventut i Emancipació Juvenil:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10585.0>

Intervenció del Sr. Alcalde:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10605.0>

Intervenció del Sr. Xavier Font Mach, regidor del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10615.0>

20 - PREC QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER MATARÓ PERQUÈ S'ORGANITZI UN CONCURS D'IDEES SOBRE LA CONSTRUCCIÓ D'UNA CARROSSA PER A LA CAVALCADA DE REIS A MATARÓ.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10639.0>

El senyor Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró, presenta el prec següent:

“En vista de la proposta que va fer el regidor de Cultura, Xesco Gomar, de destinar els 38.493 euros, recaptats amb les entrades que van pagar els mataronins per assistir als actes de Les Santes i que originalment havien d'estar destinats directament a l'organització de la pròpia festa, a una nova carrossa per a la Cavalcada de Reis de Mataró, des de Junts per Mataró creiem que caldria aprofitar l'avinentesa i fer-ne un acte participatiu.

Les carrosses de la Cavalcada, algunes de les quals son autèntiques icones de la ciutat com l'Oca, l'Avio, el Vaixell, els Arlequins o l'Iceberg i les juguines, gairebé mai guarden relació entre si ni formen un concepte unitari, i són d'èpoques i d'autors diferents. Se'n coneix l'autor, però sovint no se sap ni l'any que es va estrenar a la cercavila.

Amb aquest plantejament d'invertir aquests recursos en forma de retorn cap a la cultura de la ciutat, des de Junts per Mataró veiem l'oportunitat d'endegar un procés participatiu per incentivar la ciutadana, alhora que projecti la pròpia Cavalcada de Reis a Mataró.

Per tot això, des de Junts per Mataró, fem un prec perquè s'organitzi un concurs d'idees sobre la construcció de l'esmentada carrossa, amb la voluntat de fomentar la participació ciutadana i la creativitat a la Cavalcada de Reis de Mataró. S'haurà de dissenyar un procediment amb els possibles beneficiaris i requisits per poder participar en aquest concurs, juntament amb les corresponents bases i convocatòria. “

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10666.0>

Intervenció del Sr. Francisco Javier Gomar Martin, regidor delegat de Serveis, Sostenibilitat i Transició Ecològica i Cultura:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10755.0>

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10903.0>

Intervenció del Sr. Alcalde:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10932.0>

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10941.0>

Intervenció del Sr. Francisco Javier Gomar Martin, regidor delegat de Serveis, Sostenibilitat i Transició Ecològica i Cultura:
<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10964.0>

21 - PREC QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER MATARÓ PERQUÈ S'EXPLORIN TOTS ELS MARGES POSSIBLES PER A PRENDRE MESURES URGENTS I PAL·LIAR EL COST DE L'ELECTRICITAT.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10971.0>

El senyor Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró, presenta el prec següent:

“Tenint en compte l'actual crisi energètica que pateixen famílies i sector econòmic arran dels actuals preus de l'electricitat, amb màxims de 300€/megawatt hora i que amb l'arribada de les baixes temperatures de l'hivern es tornarà a disparar la demanda i posarà en una situació molt complicada moltes famílies, el concepte de 'família vulnerable' previsiblement es quedarà molt curt aquest any i s'ampliarà la pobresa energètica a més franges socials

Arriben ja notícies de que diverses empreses industrials estan aturant la seva producció en algunes línies o franges horàries perquè el cost de l'energia ja els hi és insostenible, una qüestió que ara es suma a l'increment del preu de les matèries primeres per les dificultats de la logística internacional en el marc de la recuperació de l'activitat post-Covid.

En aquest sentit, Junts per Catalunya treballa i portarà al Congreso modificacions legals per a una millor transposició de la Directiva Europa que permeti un desenvolupament real de les energies renovables.

I per altra banda, en el marc de les mesures urgents i de molt curt termini, per ajudar a superar l'hivern, Junts reclama també al Govern de l'Estat modificar el Reial Decret 897/2017, del 6 d'octubre, pel que es regula la figura del consumidor vulnerable, el bo social i d'altres mesures de protecció pels consumidors domèstics d'energia elèctrica, amb l'objectiu de revisar els requisits que estableixen qui forma part del col·lectiu vulnerable i del col·lectiu vulnerable sever, tot adequant-lo a la nova realitat econòmica.

El prec que avui presentem davant del govern municipal, és perquè s'explorin tots els marges possibles per a prendre mesures urgents i pal·liar aquest cost de l'electricitat:

- L'estudi de possibles mecanismes per dotar de beneficis fiscals a famílies i pimes a través de les ordenances fiscals del 2022, tot establint en base a quins criteris se'n podran beneficiar.
- L'estudi de possibles línies de subvenció per compensar part de la factura elèctrica a famílies i pimes a través del pressupost del 2022, tot establint en base a quins criteris se'n poden beneficiar.

- Una avaluació conjunta amb el Consell Coordinador del Parc del Montnegre i Corredor i amb el Consell Comarcal del Maresme, de les possibilitats d'aprofitament energètic de la biomassa per la ciutat i pels altres municipis amb territori al Parc.”

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=10984.0>

Intervenció de la Sra. Laura Seijó Elvira, regidora delegada de Benestar Social i Promoció de la Salut:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11127.0>

Intervenció del Sr. Alfons Canela Serrano, portaveu del grup municipal de Junts per Mataró:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11288.0>

22 - PREGUNTA QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA-MES SOBRE L'ATENCIÓ CIUTADANA DE L'AJUNTAMENT DE MATARÓ.

El Sr. Alcalde fa la introducció del punt:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11346.0>

La senyora Teresa Navarro i Andreu, regidora del grup municipal d'ERC-MES, presenta la pregunta següent:

“Al març del 2020 la pandèmia mundial de la COVID19, i la conseqüent aplicació de l'Estat d'alarma, va obligar a tancar l'atenció ciutadana presencial de l'Ajuntament de Mataró. Les úniques maneres de realitzar tràmits per part de la ciutadania, empreses i entitats era la via telefònica o la via telemàtica per internet.

Una situació que es va finalitzar a finals de maig d'aquell mateix any amb la reobertura esglaonada de les Oficines d'Atenció Ciutadana de La Riera (Ajuntament), el Centre Cívic Cerdanyola i el Centre Cívic Rocafonda.

Els mesos han anat passant i s'està tornant amb mesures a una certa normalitat. Fins i tot, avui dia els Centres d'Atenció Primària (CAP) han recuperat l'atenció presencial. Cosa que

ens sorprèn perquè encara ara no s'ha recuperat el servei d'atenció ciutadana a les OFIAC dels Centres Cívics de Pla d'en Boet i els Molins.

Al Ple Municipal Ordinari d'octubre del 2020 el nostre grup preguntava per l'Espai Mataró i per la reobertura total de totes les OFIACs. Per part del govern municipal es va respondre que no havia data d'obertura però es prenia el compromís d'estudiar-ho.

Considerem que el tancament d'aquests dos punts d'atenció ciutadana representen un greuge pels veïns i veïnes de diversos barris de Mataró, especialment els més vulnerables que estan obligats a doblar esforços per dirigir-se a un dels punts que s'han mantingut oberts.

Per aquest motiu, el Grup Municipal d'Esquerra Republicana - Moviment d'Esquerres formula la següent pregunta:

1. Té pensat el govern municipal reobrir les Oficines d'Atenció Ciutadana del Centre Cívic de Pla d'en Boet i dels Molins? En cas afirmatiu, en quin termini?"

Intervenció de la Sra. Teresa Navarro i Andreu, regidora del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11364.0>

Intervenció del Sr. Juan Carlos Jerez Antequera, regidor delegat de Administració, Bon Govern i Mobilitat:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11486.0>

Intervenció de la Sra. Teresa Navarro i Andreu, regidora del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya-MES:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11590.0>

Intervenció del Sr. Alcalde:

<https://plemataro.cat/session/sessionDetail/8a8081847c7dd896017ccc0cc7420171?startAt=11608.0>

I en no haver-hi més assumptes per tractar, a les 22:15 hores, el Sr. President aixeca la sessió, de la qual s'estén la present acta que signa amb mi. Certifico.

L'ALCALDE
David Bote Paz

LA SECRETÀRIA GENERAL Acctal.,
M. Lluïsa Guañabens Casarramona