INFORME

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-documents-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. [redacted]
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

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	1/9

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."*

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	2/9

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

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	3/9

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.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	4/9

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.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	5/9

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.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	6/9

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".

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	7/9

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 declarin 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.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	8/9

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.

Mataró, en la data de la signatura electrònica

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Data i hora	19/10/2021 14:13:18
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 59/2003, 19 de desembre, de signatura electrònica		
Signat per	LÍDIA PÉREZ SÁNCHEZ (CAP DE SERVEI DE MOBILITAT)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7F4LBMB57PTZNOYYXRMFDWIE	Pàgina	9/9