



## INFORME DE LA SECRETARIA GENERAL DEL PROJECTE D'ORDENANÇA DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE L'AJUNTAMENT DE REUS I EL SEU TRÀMIT D'APROVACIÓ

### ANTECEDENTS

1. El 29 de novembre de 2019, el Ple de la Corporació va aprovar el Pla d'acció Municipal, per tal de fixar l'acció del govern municipal amb l'objectiu de treballar per la cohesió social i l'impuls de projectes i serveis de qualitat per a la ciutadania, preveient a la línia estratègica 2.3 tot un seguit de fites en matèria de mobilitat i circulació sostenible.
2. El 27 de maig de 2020, per decret d'alcaldia número 2020005930, es va constituir la Comissió especial de Mobilitat Sostenible, amb la finalitat d'estudiar debatre i treballar en la materialització de les propostes que permetin dur a terme les accions relatives a la promoció d'una mobilitat més sostenible, eficaç i segura per a la ciutat de Reus en el marc del PAM 2019-2023.
3. Des d'aquesta Comissió es va acordar impulsar la redacció d'una ordenança de Mobilitat Sostenible i, per decret número 2020015853, d'11 de novembre de 2020, es designà a aquesta com a òrgan encarregat de la redacció de l'ordenança de Mobilitat Sostenible.
4. Finalitzats els treballs de redacció, es trasllada a aquesta secretaria el projecte d'ordenança de mobilitat sostenible, als efectes d'emetre l'informe jurídic preceptiu per a la seva aprovació.

Als anteriors fets, són d'aplicació les següents,

### CONSIDERACIONS JURÍDIQUES

#### **Primera. Normativa aplicable.**

Per a l'elaboració d'aquest informe i la redacció del projecte d'ordenança, resulten d'aplicació, amb caràcter enunciatiu, les següents disposicions normatives:

- o Carta Europea d'Autonomia Local, de 15 d'octubre de 1985.
- o Constitució espanyola de 1978.
- o Estatut d'Autonomia de Catalunya, de 19 de juliol de 2006.
- o Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases del règim local.
- o 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.



## AJUNTAMENT DE REUS

- Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.
- Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.
- Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.
- Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.
- Articles 83 i 128-133, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPAC).
- Articles 4.1.a), 22.2.d), 47.2.f), 49, 56, 65 i 70.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases del règim local (LBRL).
- Articles 8.1.a), 114.3.a), 145, 178 i 179, 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 (TRLMRLC).
- Articles 4 i 58-66 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals (ROAS).
- Articles 4.1.a), 50.3 i 196 del Reial Decret 2568/1986, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Entitats Locals (ROF).

### **Segona. Autonomia local i potestat reglamentària.**

El principi d'autonomia local és la garantia institucional, nucli de l'autogovern de les entitats locals, que assegura la seva capacitat de regular i gestionar certs assumptes públics que els corresponen, per mitjà d'instruments efectivament adequats. D'acord amb la definició que en fa la Carta Europea d'Autonomia Local, aquesta s'ha d'entendre com:

«El dret i la capacitat efectiva dels ens locals d'ordenar i gestionar una part important dels assumptes públics, en el marc de la llei, sota la seva pròpia responsabilitat i en benefici dels seus habitants».

En aquesta línia, l'article 137 de la CE disposa que «els municipis, les províncies i les comunitats autònomes gaudeixen d'autonomia per a la gestió dels interessos respectius» i l'article 140 de la mateixa carta magna reconeix, al més alt nivell aquest principi, garantint l'autonomia dels municipis.

En aquest sentit també s'expressa l'Estatut d'Autonomia de Catalunya quan afirma a l'article 86 que «aquest Estatut garanteix al municipi l'autonomia per a l'exercici de les competències que té encomanades i la defensa dels interessos propis de la col·lectivitat que representa» i l'article 87 que «els municipis disposen de plena capacitat d'autoorganització dins el marc de les disposicions generals establertes per llei en matèria d'organització i funcionament municipal».



Per a l'efectiva realització de l'autonomia local, per tant, les entitats locals han de disposar de marge per a la realització de les competències que li són pròpies i per a la seva autoorganització, d'altra manera aquest principi quedaria buit de contingut. Per això, tant la Llei 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Règim Local en el seu article 4 com 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 en en l'article 8.1, reconeixen als municipis, en tant que entitats territorials i dins el seu àmbit competencial, la potestat reglamentària i la potestat d'autoorganització.

Aquest principi d'autonomia local i la potestat reglamentària són el títol habilitant, perquè l'Ajuntament – a través dels seus òrgans competents – pugui aprovar normes (reglaments i ordenances), en el marc de la llei, per a ordenar els elements centrals de la vida social, dins del seu àmbit competencial, la regulació de la qual no estigui constitucionalment afectada al principi de reserva de llei i, en particular, poder disposar de l'ordenança de mobilitat sostenible que és objecte d'aquest informe.

### **Tercera. Competència de l'Ajuntament en matèria de mobilitat i circulació.**

El projecte d'Ordenança de Mobilitat Sostenible regula els diferents modes de mobilitat i circulació a la ciutat. Les entitats locals ostenten la competència pròpia en matèria de trànsit, estacionament de vehicles, mobilitat i transport col·lectiu urbà, entre d'altres, d'acord amb el que disposa l'article 25.2 g) de la LBRL, així com, l'article 66 del TRLMRLCAT.

Ara bé, la regulació que fa aquesta normativa bàsica conté un llistat de matèries sobre el que les entitats locals són competents. En cap cas, atribueix la competència pròpiament i, per tant, correspon al legislador sectorial atribuir-la, per mitjà de llei. D'aquesta manera, regeix el principi de reserva de llei, d'acord amb el que estableix l'art. 25.3 de la LBRL, segons el qual «les competències municipals en les matèries enunciades en aquest articles es determinaran per llei (...)».

En el cas que ara ens ocupa, la disposició legal que atribueix aquesta competència pròpia al municipi està prevista a l'article 7 del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, perquè s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, segons el qual:

«Correspon als municipis:

- a) La regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina, per mitjà d'agents propis, del trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat, així com la denúncia de les infraccions que es cometin en aquestes vies i la sanció de les mateixes quan no estigui expressament atribuïda a una altra Administració.
- b) La regulació mitjançant ordenança municipal de circulació, dels usos de les vies urbanes, fent compatible l'equitativa distribució dels aparcaments entre tots els usuaris amb la



## AJUNTAMENT DE REUS

fluidesa necessària 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 mobilitat i que utilitzen vehicles, tot amb la finalitat d'afavorir-ne la integració social.

c) La immobilització dels vehicles en vies urbanes quan no disposin de títol que habiliti l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixin l'autorització concedida, fins que no s'aconsegueixi la identificació del conductor.

La retirada dels vehicles de les vies urbanes i el seu dipòsit posterior quan obstaculitzin, dificultin o suposin un perill per a la circulació, o estiguin incorrectament aparcats a les zones d'estacionament restringit, en les condicions previstes per a la immobilització en aquest mateix article. Les bicicletes només podran ser retirades i dutes al corresponent dipòsit si estan abandonades o si, estant amarrades, dificulten la circulació de vehicles o persones o fan malbé el mobiliari urbà.

Igualment, la retirada de vehicles a les vies interurbanes i el posterior dipòsit d'aquests, en els termes que es determini per reglament.

d) L'autorització de proves esportives quan discorrin íntegra i exclusivament pel nucli urbà, exceptuades les travesses.

e) La realització de les proves a què al·ludeix l'article 5è) a les vies urbanes, en els termes que es determini per reglament.

f) El tancament de vies urbanes quan sigui necessari.

g) La restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals.»

Per tant, l'Ajuntament és competent per aprovar i disposar d'aquesta ordenança, respectant les disposicions contingudes a la normativa bàsica i la de rang superior que sigui aplicable, d'acord amb el principi de jerarquia normativa.

### **Quarta. Contingut de l'ordenança.**

L'objecte de l'Ordenança de Mobilitat Sostenible és el de garantir i teixir un nou model de mobilitat més segura, sostenible i saludable en l'àmbit municipal de la ciutat de Reus, de manera paral·lela a la revisió del seu Pla de Mobilitat Urbana (PMU). Aquest objecte sorgeix arran de les novetats que s'han anat manifestant en els darrers anys, la coexistència de diferents plans sectorials i les necessitats i demandes de la ciutadania en aquesta matèria.

Aquest procés de canvi suposa, necessàriament, aprovar una nova ordenança de mobilitat, per tal d'establir un nou marc normatiu municipal que reguli l'espai públic de forma



equilibrada, entre totes les persones que en són usuàries en les diferents formes de desplaçament que utilitzen, i fomenti el transport i la mobilitat sostenible a la ciutat, a fi de garantir la seguretat jurídica i fer-ho d'acord amb les directrius fixades en els nombrosos instruments de planificació nacionals i internacionals en aquesta matèria, posant especial atenció a l'Agenda Urbana de Catalunya.

L'aprovació d'aquesta nova ordenança comportaria l'afectació a l'ordenança de circulació de l'any 1992, la qual quedarà derogada i substituïda per aquesta nova ordenança.

Durant els treballs de redacció la secretaria general ha analitzat cadascuna de les esmenes presentades pels membres de la Comissió redactora, des del punt de vista legal, incorporant les modificacions i/o millores corresponents. Aquests estudis es donen per reproduïts i consten a l'expedient dels treballs de redacció, al qual ens remetem.

A criteri dels sotasignants, el text de l'ordenança resulta ajustat a dret i el seu contingut s'adequa a la normativa aplicable i a la competència de l'Ajuntament per aprovar aquesta norma.

#### **Cinquena. Procediment d'aprovació i òrgan competent.**

L'aprovació de l'ordenança és una competència atribuïda al Ple de la Corporació amb caràcter indelegable, d'acord amb el que disposa l'article 22.2d) i 22.4 de la LBRL.

Els articles 47.2 i 49 de la LBRL, l'article 178 del TRLMRLC i els articles 63, 64, 65 i 66 del ROAS, determinen el procediment a seguir per a l'aprovació d'ordenances locals:

«1<sup>r</sup>. Aprovació inicial pel Ple de l'avantprojecte de la OMS, amb el vot favorable de la majoria absoluta del número legal dels membres de la corporació. L'acord d'aprovació, juntament amb el projecte de la norma, s'ha de publicar al Butlletí Oficial de la província, al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, a un dels mitjans de comunicació escrita diària i en el tauler d'anuncis de la corporació.

2<sup>n</sup>. Informació pública i audiència de les persones interessades, per un termini mínim de trenta dies, perquè puguin presentar reclamacions i suggeriments.

3<sup>r</sup>. Resolució de totes les reclamacions i els suggeriments presentats i aprovació definitiva pel Ple per majoria absoluta del número legal dels membres de la corporació. En cas de no haver-hi cap reclamació o suggeriment, l'acord inicial esdevé definitiu.

4<sup>t</sup>. L'aprovació definitiva i el text íntegre de la OMS s'han de publicar al tauler d'anuncis de la Corporació, al Butlletí Oficial de la província, al butlletí informatiu local, si n'hi ha, i al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya la referència del BOP en què es publica el text íntegre.»

Atès que la competència correspon el Ple, l'assumpte s'ha de sotmetre prèviament a dictamen de la comissió informativa competent, d'acord amb el que preveu l'article 20 de la



LBRL i 71 del Reglament Orgànic Municipal. En aquest cas, s'informa que la comissió informativa competent és la de serveis de territori i urbanisme, de conformitat amb l'acord de Ple.

Aprovat definitivament, l'Ajuntament de Reus ha de trametre a l'Administració de l'Estat i a la de la Generalitat de Catalunya, en el termini de quinze dies, l'acord d'aprovació definitiva de la OMS i la còpia íntegra i fefaent d'aquest. Les ordenances i els reglaments entren en vigor si, transcorreguts 15 dies des d'aquesta comunicació, les administracions esmentades no han realitzat el requeriment previst a l'article 65 de la LBRL i s'ha publicat íntegrament el text al BOPT.

Convé posar de manifest que, segons consta a l'expedient, s'ha realitzat el tràmit preceptiu de consulta pública prèvia previst a l'article 133 de la LPAC, així com per la normativa de transparència, accés a la informació pública i bon govern. D'aquesta manera, s'ha donat compliment al mandat legal de garantir la participació ciutadana, amb caràcter previ, a engegar els treballs de redacció, amb la voluntat de recollir les opinions ciutadanes, donant-se publicitat de la memòria del projecte, el contingut de la consulta i, posteriorment, del informe jurídic preliminar i resposta a les consultes i/o aportacions plantejades, documents que consten a l'expedient.

### Sisena. Procedència d'aquest informe.

El present informe s'emet en exercici de la funció d'assessorament legal preceptiu propi de la Secretaria i, específicament, a l'empara del que estableix l'article 3.3. D).1 del Reial Decret 128/2018, de 16 de març, pel qual es regula el règim jurídic dels funcionaris d'Administració local amb habilitació de caràcter nacional, segons el qual:

«En tot cas s'ha d'emetre un informe previ en els supòsits següents: (...) 1r Aprovació o modificació d'ordenances, reglaments i estatuts rectoris d'organismes autònoms, societats mercantils, fundacions, mancomunitats, consorcis o altres organismes públics adscrits a l'entitat local».

Així mateix, l'article 3.3.C. del mateix Reial Decret estableix com a requisit «l'emissió d'un informe previ sempre que es tracti d'assumptes per a l'aprovació dels quals s'exigeixi la majoria absoluta del nombre legal de membres de la corporació o qualsevol altra majoria qualificada».

Per tot l'exposat, formulem les següents **CONCLUSIONS:**

1. S'informa que el projecte d'Ordenança de Mobilitat Sostenible elaborada per la comissió especial de mobilitat, amb funcions de redacció, és ajustada a dret.
2. Que el procediment dels treballs de redacció s'ha realitzat conforme a la normativa



## AJUNTAMENT DE REUS

prevista al ROAS i a la LPAC, en relació al tràmit de consulta pública prèvia, podent-se sotmetre a aprovació inicial.

3. Que l'òrgan competent per aprovar inicialment l'ordenança és el Ple de la Corporació, per acord de la majoria simple, amb el dictamen previ de la comissió informativa de serveis de territori i urbanisme.

Aquest és el nostre parer que sotmetem, no obstant això, a qualsevol altre de més fonamentat en dret.

Reus, a la data que consta a la signatura d'aquest informe.

El tècnic de serveis adjunts

Marc Sabaté Mercadé

Vist i plau,  
El secretari general

Jaume Renyer Alimbau

Signat electrònicament  
Marc Sabaté Mercadé  
03/11/2022

Signat electrònicament  
Jaume Renyer Alimbau  
03/11/2022