



Expedient: 21-SJS-04

Assumpte: Aplicació al Districte de Ciutat Vella de l'art. 1.3 de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona

INFORME

I. Antecedents

És objecte del present l'aplicació de l'art. 1.3 de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona per la restricció temporal de la circulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes al Districte de Ciutat Vella, que suposin una activitat comercial.

El mencionat article estableix que *“quan les circumstàncies ho requereixin, s'adoptaran mesures especials de regulació i ordenació del trànsit, amb la prohibició o restricció de la circulació de vehicles, la canalització de les entrades i sortides de la ciutat per determinades vies, o la reordenació de l'estacionament, fent compatible la seva equitativa distribució entre tots els usuaris”*.

En data de 8 de juny del 2017 es va publicar a la Gasetta Municipal de l'Ajuntament de Barcelona la darrera Modificació de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona; i en data de 16 de juny del 2017, al BOPB, tot establint que entrarà en vigor als quinze dies naturals comptats des de l'endemà de la seva publicació al BOPB. En conseqüència, va entrar en vigor l'1 de juliol del 2017.

Mitjançant Decret d'Alcaldia de data 14 de setembre del 2017, l'Alcaldesa va aprovar definitivament, pel que fa al territori del Districte de Ciutat Vella, la restricció durant 3 mesos de la circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes permesa per l'article 14 ter, apartat 4, lletra e (referit només als vehicles del tipus A, B i C1) de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, fora de les rutes regulades a l'Annex X de la mateixa. Es va publicar al BOPB en data 26 de setembre del 2017.

En data 27 d'abril del 2018, l'Alcaldesa va aprovar definitivament, la prohibició de circulació al Districte de Ciutat Vella, dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes que suposin una activitat d'explotació econòmica, del tipus A, B i C1, als que fa referència l'article 14 ter, apartat 4, lletra e) de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, en el sentit que la prohibició només era d'aplicació fora de les rutes regulades a l'Annex X de l'Ordenança. Aquesta prohibició va estar vigent des del 3 de maig fins el 31 d'octubre del 2018, atès que es va publicar al BOPB de 2 de maig del 2018.

En data 28 de juny del 2019, l'Alcaldesa va aprovar definitivament, pel que fa al territori del Districte de Ciutat Vella, la prohibició de la circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes als que fa referència l'article 14 ter, apartat 4, lletra e (referit només als vehicles de tipus A, B i C1 i que suposin una activitat d'explotació econòmica) de l'Ordenança de 27 de novembre del 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona; en el sentit que la prohibició només era d'aplicació fora de les rutes regulades a l'Annex X de l'Ordenança. La previsió era que la prohibició estigués vigent des del 2 de juliol i fins el 31 d'octubre del 2019, atès que es va publicar al BOPB d'1 de juliol del 2019. No obstant, en data 24 de juliol del 2019 es va interposar un recurs d'alçada que en sol·licitava la suspensió, que va ser tractat com a recurs de reposició per indicació de la Direcció de Serveis Jurídics de l'Ajuntament de Barcelona, la desestimació del qual es troba en tràmit de signatura a data del present informe.

Per últim, en data 4 d'agost del 2020 es va publicar al BOPB l'aprovació definitiva, pel que fa al territori del Districte de Ciutat Vella, la prohibició de la circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes als que fa referència l'article 14 ter, apartat 4, lletra e (referit només als vehicles del tipus A, B i C1 i que suposin una activitat d'explotació econòmica) de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona; en el sentit que la prohibició només era d'aplicació fora de les rutes regulades a l'Annex X de l'Ordenança. Aquesta prohibició va estar vigent del 5 d'agost al 5 de novembre del 2020.



II. Fonaments jurídics

L'informe de la Direcció dels Serveis Jurídics de l'Ajuntament de Barcelona (INF-2017-1280) de 29 de juny del 2017 (**document 1**), indica que és possible adoptar mesures de prohibició o restricció de la circulació de vehicles, sempre que es compleixin una sèrie de condicions o requisits, la concurrència dels quals s'ha d'acreditar mitjançant els corresponents informes:

- Que concorrin unes circumstàncies que ho facin objectivament necessari.
- Que la mesura adoptada sigui de caràcter especial (en el sentit d'excepcional i temporal).
- Que la mesura adoptada sigui equitativa, en relació a tots els usuaris.

D'altra banda, d'acord amb l'article 1.3 de l'Ordenança, *“quan les circumstàncies ho requereixin, s'adoptaran mesures especials de regulació i ordenació del trànsit, amb la prohibició o restricció de la circulació de vehicles, la canalització de les entrades i sortides de la ciutat per determinades vies, o la reordenació de l'estacionament, fent compatible la seva equitativa distribució entre tots els usuaris”*.

III. Justificació de la necessitat de la mesura

Des del Districte de Ciutat Vella es considera indispensable continuar amb aquesta restricció temporal dels espais per on poden circular els vehicles de mobilitat personal i els cicles de més de dues rodes, que circulin tant de forma individual com en grup, i que suposin una activitat d'explotació econòmica, atès que tal com exposarem a continuació, concorren unes circumstàncies que ho fan objectivament necessari.

D'una banda, les circumstàncies tenen a veure amb el volum de turisme. En primer lloc, segons l'Informe sobre Programes d'actuació elaborat el gener del 2017, en el marc del Pla Estratègic de Turisme 2020 de l'Ajuntament de Barcelona, iniciat el 27 de gener del 2016 (**Document 2**), Barcelona s'ha convertit en una ciutat turística en temps rècord i res apunta que deixi de ser-ho en el futur proper. El turisme no pot ser considerat com una activitat econòmica aliena del lloc on esdevé sinó que és part inherent de la ciutat. Assumir aquest escenari posa de relleu noves prioritats per l'estratègia de turisme de la destinació, i cal posar especial èmfasi en les èpoques estivals, quan l'afluència de visitants s'incrementa fins al màxim exponent.

Dins d'aquest Pla Estratègic s'inclou el Pla de Mobilitat Turística, un dels principis rectors del qual és fomentar un mode de visita que sigui responsable i compatible amb la dinàmica ordinària de la mobilitat de la ciutat.

Així mateix, el Pla Estratègic de Turisme 2020, estableix una sèrie de reptes estratègics, d'entre els quals destaquem el de gestionar els impactes de les activitats turístiques per fer-les compatibles amb la vida quotidiana a la ciutat (repte 2.2), el d'avaluar i regular les noves activitats disruptives i eradicar les activitats il·legals, en especial les que facin perillar els drets ciutadans fonamentals (repte 2.4), i el de vetllar pel balanç social i econòmic de les àrees amb més pressió turística amb la prioritat de mantenir i atraure la població resident (repte 3.1).

El Pla també estableix els programes per fer afrontar els reptes, d'entre els quals remarquem el número 10, que inclou la mesura de modificar les ordenances existents per incorporar aspectes relacionats amb les pràctiques turístiques (M.10.1.1).

En segon lloc, i centrant-nos ja en el Districte de Ciutat Vella, l'estudi sobre “La gestió de l'economia del visitant a Ciutat Vella: diagnosi urbana, avaluació de tendències en curs i proposta d'estratègies i actuacions” de l'Observatori de la Urbanització de la UAB, Departament de Geografia (**Document 3**), defineix com una de les estratègies i accions de tipus urbanístic a dur a terme, la gestió del que anomena ‘mobilitat suau’ per tal d'evitar el conflicte entre fluxos de visitants a peu, en bicicleta i nous mitjans de mobilitat individual urbana (diferents modalitats de patinet, segways, cicles i noves modalitats de vehicles individuals elèctrics com els oberboards, etc), així com la revisió de les operacions de peatonalització anteriorment realitzades plantejant fins i tot la ‘desprogramació’ selectiva d'algunes àrees peatonals, actualment col·lapsades al Districte a causa de l'excessiva competència entre usuaris de la mobilitat suau per l'ús de l'espai públic.



Seguint la línia anterior destaquen:

a) Informe de la Direcció de Serveis a les Persones i Territoris del Districte de Ciutat Vella, de 6 d'octubre del 2015 (**Document 4**), sobre els problemes associats a la mobilitat a Ciutat Vella, tant a la Barceloneta, com al Gòtic i el Raval; en destaca la concentració d'usuaris amb enginys elèctrics i bicicletes en rutes organitzades.

b) Informe dels Serveis de Llicències i espai públic del Districte de Ciutat Vella de 28 de juny del 2016 (**Document 5**) mitjançant el qual ja es va sol·licitar a la Gerència d'Ecologia Urbana la modificació de la regulació prevista per determinats espais, prohibint la circulació als vehicles de mobilitat personal tipus Segways i similars.

c) Estudi d'anàlisi d'incidència turística a l'espai públic realitzat per Urbaning el gener de 2016 d'acord amb el qual els turistes no circulen indiferenciadament per qualsevol àmbit de Barcelona, sinó que existeixen rutes molt concretes i delimitades on la intensitat de turistes és significativa o adquireixen valors crítics.

d) Estudi elaborat per Urbaning el novembre del 2016 sobre el "Cens dels vehicles de mobilitat personal (VMP) i cicles de més de dues rodes a la ciutat de Barcelona".

És evident que a les zones més visitades de Barcelona s'hi apleguen alguns dels més importants atractius turístics de la ciutat que es troben, en gran mesura, al Districte de Ciutat Vella. Conseqüentment, també s'hi concentra una important oferta hotelera, locals d'oci i de restauració. A més, coincideix amb les línies de Bus Turístic i amb algunes de les estacions de metro amb major ús de l'abonament turístic Hola BCN.

L'anàlisi de les xarxes socials, a partir de les dades geoposicionades permet localitzar de forma gràfica els espais de major aflluència i ens mostra els punts amb major intensitat de vianants a l'espai públic. D'acord amb l'Informe dels Serveis de Llicències i espai públic del Districte de Ciutat Vella de 28 de juny del 2016, s'observa clarament que Ciutat Vella està sotmesa a una intensitat diferencial a la resta de la ciutat fruit de la densitat d'ús de l'espai públic per part dels turistes.

L'impacte del creixement de l'activitat es concreta en problemàtica diversa generada per la saturació en l'ús de l'espai públic degut bàsicament a l'important augment de visitants forasters i, evidentment, també dels mateixos ciutadans. Aquesta situació provoca un increment dels problemes de seguretat pel que fa als petits fets delictius com els deguts a la diversitat de formes de mobilitat, de convivència per l'acumulació de gent que no sempre observa les normes bàsiques de comportament i respecte, i també d'activitats legals i il·legals i en especial les d'oci i restauració que augmenten la seva oferta en aquests espais aprofitant la demanda.

L'Informe sobre l'evolució dels VMP a Ciutat Vella les primeres setmanes d'estiu de l'any 2017 (**Document 6 i 7**), de l'Intendent de la Unitat Territorial de Ciutat Vella, afirmava que des de mitjans del mes de juny, s'havia comprovant un increment de visites de turistes joves que, com a forma preferent de mobilitat al Districte, triaven els vehicles de mobilitat personal. L'intendent insistia que els clients principals de les empreses que lloguen els VMP són turistes i que, per tant, la circulació es concentra a Ciutat Vella, de forma que malgrat que existeixi una regulació general, caldria ajustar de manera molt més concreta quins vehicles poden circular pel Districte de Ciutat Vella i en quines circumstàncies.

En el mateix sentit, consta a l'informe de la Cap de Comunicació del Districte de Ciutat Vella de 10 de juliol del 2017 (**Document 8**) l'augment de queixes ciutadanes adreçades al programa de Gestió d'Incidències, Reclamacions i Suggestiments (IRIS) que l'Ajuntament de Barcelona posa a disposició dels ciutadans per tal que puguin fer arribar les seves opinions. L'informe remarca, en primer lloc, que des de l'inici de l'estiu s'ha detectat un augment en el nombre d'opinions adreçades pels ciutadans per mitjà d'aquests dos canals de comunicació. Així mateix, preveu que amb l'augment del turisme durant els mesos d'estiu, s'incrementaran les queixes.

Així, l'Informe constata que tant a través de Twitter com del programa IRIS, s'han registrat molèsties causades per la sobreocupació de la via i els espais públics per part d'aquests vehicles. Els ciutadans també es queixen de les actituds incíviques que adopten els usuaris d'aquests tipus de vehicles. Per últim,



cada cop més, algunes queixes apunten a la impunitat amb la que actuen les empreses que es dediquen a l'organització de tours turístics que inclouen el lloguer dels vehicles.

D'altra banda, les circumstàncies tenen a veure amb l'actual crisi sanitària provocada per la SARS-CoV-2. En línia amb les mesures sanitàries establertes pel govern de l'estat espanyol i del paquet d'actuacions municipals que s'estan executant a l'espai públic de la ciutat per tal de garantir que els vianants disposin de l'espai necessari per poder desplaçar-se amb seguretat, tot mantenint la distància social, i donada l'estretesa que caracteritza els carrers del Districte de Ciutat Vella, es fa necessari esponjar la circulació que hi transcorre durant els mesos d'estiu.

En conseqüència, des del Districte de Ciutat Vella es considera necessari restringir de forma temporal els espais per on poden circular els vehicles de mobilitat personal i els cicles de més de dues rodes, que circulin tant de forma individual com en grup, i que suposin una activitat d'explotació econòmica.

IV. Justificació del compliment de les condicions indicades per la Direcció dels Serveis Jurídics de l'Ajuntament de Barcelona

En primer lloc, cal acreditar l'existència de les circumstàncies que fan objectivament necessari l'adopció de mesures especials, fet que ja ha quedat suficientment acreditat mitjançant els paràgrafs superiors.

Així mateix, l'Informe de la Unitat Territorial de Ciutat Vella de la Guàrdia Urbana de 14 de febrer del 2018 (**Document 9**), analitzava la mesura adoptada durant 3 mesos de l'any 2017, determinant que va resultar força eficaç per poder limitar les molèsties que la presència massiva dels vehicles de tipus A, B i C1 provocava als veïns del districte i a la resta d'usuaris de la via. L'informe també relatava que per exemple s'havia registrat una disminució de les queixes mitjançant el programa de Gestió d'Incidències, Reclamacions i Suggestiments (IRIS) posat a disposició dels ciutadans; així com que la mesura els havia permès actuar no només de forma reactiva sinó també preventiva, tot informant a les botigues i establiments comercials d'aquests vehicles de l'obligació de respectar les zones establertes.

Aquest Document 9 conclouia tot aconsellant que s'elaborés un nou decret amb les mateixes condicions que l'anterior però que inclogués, a més a més, els mesos d'estiu on la problemàtica es veu més agreujada a casa de l'afluència de turistes i ciutadans.

L'informe de la Unitat Territorial de Ciutat Vella de la Guàrdia Urbana de 26 de març del 2019 (**Document 10**), analitza les infraccions relacionades amb els VMPs que aquest cos de policia ha detectat. Així, estructura les dades en dos períodes, segons l'existència o no de la mesura de restricció. Les dades reflecteixen que durant la mesura, i, per tant, quan el fenomen turístic té un impacte més alt a la ciutat de Barcelona, el nombre d'infraccions és el doble que el període durant el qual la mesura no és vigent, i que s'inicia amb la finalització del període estiuenc.

Analitzant l'afectació per barris, l'informe indica que els més afectats en qualsevol dels dos períodes són el Raval i la Barceloneta. Així mateix, l'informe analitza que durant el període de restricció de l'any 2018, de les 623 denúncies que es van confeccionar al barri de la Barceloneta, només 129 es van realitzar als carrers on la circulació és permesa.

L'informe de la Unitat Territorial de Ciutat Vella de la Guàrdia Urbana, de 5 de febrer del 2020 (**Document 11**), reflecteix que, durant el període de restricció del 2019, el número de denúncies per la comissió de la infracció consistent en circular amb vehicle mobilitat personal (VMP) tipus A o B o cicle més dues rodes tipus C1 d'ús d'activitat econòmica des de el punt de lloguer fins a l'inici recorregut autoritzat o que circulin fora itineraris autoritzats al Districte s'eleva a 753.

Per últim, l'informe de la Guàrdia Urbana, de 21 de gener del 2021 (**Document 12**), recull les dades de les denúncies a VMP, ordenades segons el tema de la denúncia i separant entre els d'ús particular i els d'activitat econòmica. En relació a aquests últims, i si bé no tenim dades dels mesos d'abril i maig del 2020 degut a la crisi provocada per la pandèmia sanitària, es pot observar que les denúncies augmenten significativament durant els mesos d'estiu.



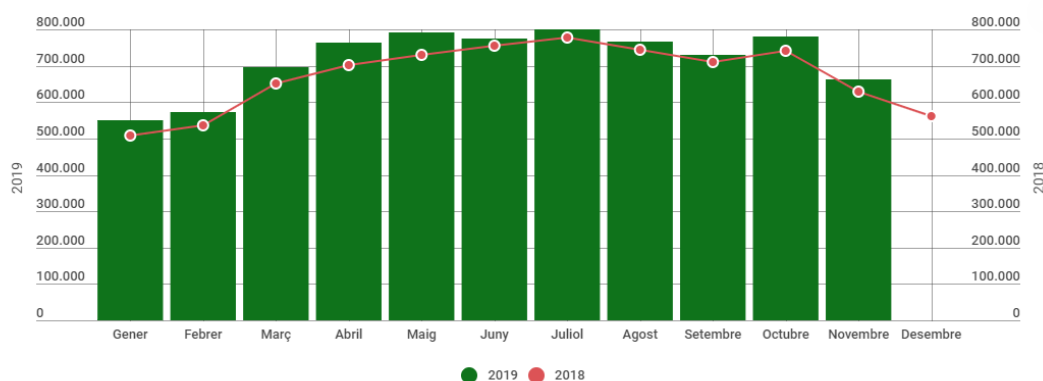
L'Informe sobre la repercussió de la mesura de restricció de la circulació de VMP al Districte de Ciutat Vella durant l'any 2020 en relació amb les incidències rebudes a través de l'aplicatiu IRIS, de 3 de març del 2021, del Departament de Comunicació (**Document 13**) indica que s'han registrat divuit incidències durant el 2020 relacionades amb els VMP i que es demana una major regulació i/o sancions per part de l'administració.

Per tant, es conclou que les circumstàncies exposades requereixen l'adopció de mesures especials per tal de prohibir la circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes, per tal de fer compatible l'equitativa distribució de l'espai públic entre tots els usuaris.

En segon lloc, pel què fa al caràcter especial de la mesura, en el sentit d'excepcional i temporal, cal destacar que la mesura tindria una durada de sis mesos de l'1 de maig (o des del moment d'aprovació de la mesura) i fins el 30 d'octubre del 2021 (o fins sis mesos després de l'aprovació). Per tant, es tracta d'una mesura temporal, atès que incideix en el període de l'any en què les circumstàncies excepcionals que s'esdevenen al Districte de Ciutat Vella, és a dir, la massificació turística, requereixen una mesura que pacifiqui la mobilitat al territori.

Per exemple, el gràfic següent sobre els turistes en establiments hotelers de Barcelona, elaborat pel Consell de Turisme de l'Ajuntament de Barcelona, d'acord amb les dades de la *Encuesta de Ocupación Hotelera* de l'*Instituto Nacional de Estadística*, ens mostra els mesos en què Barcelona rep més turistes, i la tendència a l'alça de l'any 2019, respecte al 2018:

Turistes en establiments hotelers de Barcelona



Percentatge de variació interanual novembre 2019/novembre 2018 = +5,3%

D'altra banda, la mesura també és excepcional perquè només serà aplicable a la circulació dels vehicles dels tipus A, B i C1 que suposin una activitat comercial i fora de les rutes fixades per l'Annex X.

Per tant, es tracta d'una mesura excepcional, és a dir, suposa una excepció (en contraposició a la normalitat). I ho és per dos motius: (1) perquè té una durada limitada en el temps perquè respon a una situació concreta que ocorre al Districte durant un període determinat; i (2) només és aplicable a la circulació d'uns tipus de vehicles, que suposin una activitat comercial, i fora d'unes rutes concretes.

Per últim, cal que la mesura sigui equitativa, en relació a tots els usuaris. Tal com s'ha justificat, Ciutat Vella és l'espai que rep més pressió d'ús i on, per la seva configuració espacial i saturació d'activitats, la convivència entre vehicles i vianants és més problemàtica. Aquesta mesura permetrà alleugerir la pressió sobre el caminant que és per a qui està concebut originalment aquest espai. Es compleix així el requisit d'equitat.

En conclusió, el Districte de Ciutat Vella preveu sol·licitar a l'Alcaldia la prohibició, durant tres mesos, de la circulació dels vehicles de tipus A, B i C1 que estableix l'article 14 ter, apartat 4, lletra e), introduït per la Modificació de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona,



aprovada pel Ple del Consell Municipal en sessió del 26 de maig del 2017. Consegüentment, sol·licita que els vehicles del tipus A, B i C1 que suposin una activitat d'explotació econòmica només puguin circular per les rutes que estableix l'Annex X.

Aquests tres mesos transcorrerien de l'1 de juliol (o des del moment de la seva aprovació) al 30 d'octubre del 2020 (o fins tres mesos més tard des de l'aprovació de la mesura). Al finalitzar aquesta, s'elaboraria un anàlisi de l'impacte de la mesura per tal de valorar-la, estudiar la possibilitat d'implementar-la de nou i modificar-la si fos necessari.

V. Conclusions

Per tot això es conclou que és convenient que Mobilitat i Infraestructures – Ecologia Urbana, tramiti l'aprovació, pel que fa al territori del Districte de Ciutat Vella, la prohibició de la circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes als que fa referència l'article 15 ter, apartat 4, lletra e (referit només als vehicles del tipus A, B i C1 i que suposin una activitat d'explotació econòmica) de l'Ordenança de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, introduït per la Modificació de la mateixa, aprovada pel Ple del Consell Municipal en sessió de 26 de maig del 2017 (BOPB de 16 de juny del 2017); en el sentit que la prohibició només és d'aplicació fora de les rutes regulades a l'Annex X de l'Ordenança.

Així mateix, que s'estableixi que aquesta prohibició serà vigent de l'1 de maig (o moment en que s'aprovi la mesura) al 30 d'octubre del 2021 (o fins sis mesos després de la seva aprovació), en atenció a les especials circumstàncies d'ocupació i ús de l'espai públic del Districte que es justifiquen a l'expedient.

Barcelona,

Lletrada

Berta Roca i Palà

Vist-i-plau de,

Direcció de Serveis Jurídics – Secretaria delegada

Teresa Martí i Vidal

(p.d. de 2 de desembre del 2019)