

Unitat emissora:	<b>Departament de Mobilitat (Circulació)</b>	<b>08 01 00 00</b>
Núm. d'expedient:	20JG1133mod.1	
Assumpte:	Informe- Proposta d'acord de resolució d'al.legacions presentades en el període de informació pública de l'expedient d'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume.	

#### Antecedents.

La Llei 4/2014, de 20 de juny, de Transports terrestres i Mobilitat Sostenible de les Illes Balears

El 30 d'octubre de 2014, publicat al BOIB núm. 153 de 6 de novembre de 2014, es va aprovar definitivament el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Palma, amb un àmbit temporal de vigència entre el 2014 fins a l'any 2020.

El dia 17 de desembre de 2020 es va aprovar en Ple de l'Ajuntament i Publicat al BOIB en termes següents:

*Aprovar la pròrroga de la vigència de l'Acord plenari adoptat en sessió del dia 30 d'octubre de 2014 pel qual s'aprova el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Palma, per un termini màxim de dos anys, amb la finalitat de que es redacti el nou Pla 2021-2027.*

*PLE\_20201217\_01\_027. Signat per l'Ajuntament de Palma en data 17/12/2020 i hora 11:34. URL de verificació:*

*<https://seuelectronica.palma.es/csv/default.htm?csv=DEC0021F6AFC6BB1EDB908A6C9102C31432>  
Aprovat: per 21 vots a favor (PSIB-PSOE, UNIDES PODEM, MÉS-Estimam Palma i PP) i 7 abstencions (VOX-ACTUA PALMA i Cs).*

En data 11/12/2020 es va emetre l'informe tècnic del Departament de Mobilitat en el que es proposa l'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume, i que es concreta en el següent:

*1. Ampliar l'ACIRE DE SANT JAUME per tal d'afegir els següents carrers:*

- Bonaire
- Concepció
- Baró de Santa Maria del Sepulcre
- Joan de Cremonia
- Aragonés
- Hug de Ribesaltes
- Berenguer de SantJoan
- Jaume Santacília
- Pere de Fraga
- Jaume Duran
- Gregori de Sallambre

*Addicionalment als usuaris habilitats actualment de l'Acire Sant Jaume, tindran dret a sol·licitar la targeta del Acire Sant Jaume, els residents dels carrers que s'amplien i el residents del carrers : Bernat d'Enveig, Galeries Jaume III i Jaume III del 14 al 26.*



*2. Instal·lar el control d'entrada amb càmeres de visualització i la seva corresponent senyalització als carrers de Jaume Santacília cantonada amb P. Mallorca i Bonaire cantonada amb Jaume III.*

Consta informe de data 10 de Juny de 2021, en el que s'especifica que es considera necessària la incoació d'un expedient administratiu per tal de procedir a l'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume, tot disposant un acte d'inici de procediment amb audiència als interessats.

Atès la necessitat de garantir el principi d'audiència i per tal de exposar al públic la proposta d'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume, de conformitat amb l'article 83.2 in fine de la Llei 39/2015 del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, el dia 12 de juny de 2021 es publica al BOIB nº78 pàg. 24592, Providència per l'inici de l'expedient administratiu d'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume amb l'obertura d'un període de 20 dies hàbils de informació pública. El dit període d'exposició pública de la resolució indicada va comprendre des de el dia 12 de juny de 2021 fins el 12 de juliol de 2021.

En dit termini varen comparèixer a les Dependències del Departament de Mobilitat les següents persones, tot exercint el dret d'accés a informació pública, per tal de donar accés l'expedient d'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume, expedient número 20EX1133mod.1:

Olivia Cristina Barceló Montanaro, i Catalina M<sup>a</sup> Manera Coll.

En dit termini d'exposició pública es van presentar les següents al·legacions:

- Per la Sra. Olivia Barceló Montanaro, actuant en nom propi i en representació de l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS, en data 9 de juliol de 2021, amb número de registre d'entrada al Registre electrònic comú O00011756e2100032932.

Dita associació presenta les mateixes al·legacions el dia 9 de juliol de 2021, a través del Registre electrònic de Afedeco, entitat de la qual es associada l'esmentada part al·legant, amb número de registre d'entrada al Registre electrònic comú O00011756e2100033603

- Pel Sr. Santiago Fiol Amengual, advocat, actuant en nom i representació de les Associacions AFEDECO I PIMECO, en data 12 de juliol de 2021, amb número de registre d'entrada al Registre electrònic comú O00011756e2100034247.

- Per la Sra. María de las Mercedes Celeste Palmero, en la seva condició d'interessada com a portaveu del grup municipal del Partit Popular de l'Ajuntament de Palma, en data 12 de juliol de 2021, amb número de registre d'entrada al Registre electrònic comú O00011756e2100034085.

- Per la Sra. María Moncadas Darder, en nom propi, en data 06/07/2021, amb número de registre d'entrada al Registre electrònic comú O00011756e2100031628.

Consta informe de la OAC sobre les al·legacions presentades enviat mitjançant la DMI núm. 72567.

**Segon.- Contingut i reposta de les al·legacions.**

Es fonamenten a continuació les següents consideracions i que a continuació s'extrauen, per tal de donar una resposta conjunta a les al·legacions presentades en relació als conceptes que guarden una identitat substancial:



**1) Respecte de l'al·legació de l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS, i del PARTIT POPULAR, en relació a que l'ampliació no està contemplada en el PMUS i falta de transparència.**

És el mateix informe 20IG1133mod el que esmenta de bon principi que l'actuació proposada per l'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume **no** es troba específicament contemplada al PMUS, tal i com es reproduceix a continuació.

El que queda palés es que la previsió en relació a l'ampliació dels ACIRE de la ciutat es va esgotar ben al principi de l'horitzó temporal del Pla als inicis de 2017, no obstant això el mateix PMUS preveu que en la seva fase de "seguiment i avaluació" s'ampliïn aquelles mesures que han reportat un èxit significatiu per l'impuls de la mobilitat sostenible de la ciutat.

Figura 1. Extracte de l'informe 20IG1133mod. pàg1 i 2.

L'informe, a més, diu específicament que les previsions d'ampliació d'ACIRE's que feia el PMUS s'esgotaren al 2017. Les afirmacions que es fan a les al·legacions són incorrectes en referència a allò que es diu a l'informe 20IG1133mod.

Per tant, en cap cas es pot al·legar que a l'Informe 20IG1133mod existeix cap referència sobre l'ampliació expressa de l'ACIRE Sant Jaume al PMUS, ben al contrari el que sí es justifica a l'Informe és que el mateix PMUS preveu l'ampliació de mesures d'èxit enregistrades al document tal i com s'exposa a l'informe.

Específicament el PMUS esmenta que en actuacions d'especial incidència com els ACIRE es preveu una ampliació de les mesures "apostant" per elles

Finalment i com dèiem, és el mateix PMUS el que preveu l'ampliació en l'aplicació de les mesures que hagin tengut una major incidència en els objectius del Pla de Mobilitat.

Perquè aquesta revisió sigui més eficaç, es planteja l'estudi específic d'impacte de determinades actuacions que poden tenir una especial incidència (peatonalitzacions, ACIRE, carrils-bici, etc.). D'aquesta manera s'apostarà per aquelles mesures que s'hagin mostrat més eficaços en la consecució dels objectius previstos en el pla.

Extracte 1. Punt 5. Seguiment i avaluació del PMUS.

Figura 2. Extracte de l'Informe 20IG1133mod. pàg 4.

i que, conceptualment la mesura d'ampliar l'ACIRE a tot el centre ciutat és tracta amb caràcter positiu a la Mesa de Mobilitat.



Així doncs, en referència al Centre Ciutat s'estableix una mena de previsió d'ampliació als ACIRE de la ciutat arribant a ocupar tota la primera corona de la mateixa i inclús estenent el model a altres àrees concretes de la mateixa.

### 2.13.3 La mobilitat en Centre Ciutat

*L'aspecte més valorat pel taller anava en la línia de continuar els processos de peatonalització en aquesta zona de la ciutat, encara que això impliqui en algun cas suprimir places d'estacionament. Es va reconèixer majoritàriament l'èxit d'aquests processos, tot i que va alertar del perill que es pugui expulsar la població resident si s'estenen les zones d'oci nocturn. El tema de l'aparcament va ser objecte d'un intens debat entre els que apostaven per la construcció de noves infraestructures d'aparcament i els que plantejaven un millor aprofitament de les existents mitjançant senyalització variable. Hi va haver acord a suprimir l'estacionament en calçada al costat dels monuments, però també es va reconèixer la complexitat de l'actuació i la necessitat d'arribar a acords amb els veïns que utilitzen actualment aquestes places. Tampoc es va concretar el tipus de funcionalitat d'aparcaments com el de la Plaça Major que finalitzen el seu període de concessió en 2019, encara que molts membres del taller van apuntar que com a mínim la majoria de les places s'hauria de destinar al resident. **Pel que fa a l'aplicació d'altres polítiques de dissuasió de l'ús del cotxe es va valorar positivament l'extensió dels ACIRE**, el control de la indisciplina d'estacionament, la limitació als vehicles contaminants ja sigui tarifàriament o mitjançant la restricció d'accés i es va demanar una política tarifària del ORA més coherent*

Figura 3. Extracte de l'informe 20IG1133mod. pàg2.

La referència sobre si la implantació dels ACIRE a Ciutat ha esdevingut un èxit i la seva discussió ja es va afrontar a la Mesa de Mobilitat prèvia al PMUS de la ciutat, en conclusió a aquella avaluació es va proposar ampliar altres ACIRES tal i com es reflectia a la mesura 32 del PMUS.

*amb els altres espais d'aparcament fora de calçada.. Per contra, no es va considerar prioritària l'ampliació del ORA ja sigui temporalment (augment d'horari) o espacialment. Sí que es va desestimar per pràcticament tots els membres del taller actuacions com la implantació del peatge urbà o l'extensió dels ACIRE fora de Centre Ciutat.*

Punt 2.13.3. PMUS, respecte de la mobilitat al centre de la ciutat (el subratllat és nostre).

Figura 4. Extracte de l'Informe 20IG1133mod. pàg 3.

Per altra banda, la referència sobre si existeix o no transparència vers les enquestes resulta extemporània ja que la referència a enquestes de l'informe 20IG1133mod n'és en relació a les enquestes prèvies fetes a la Mesa de Mobilitat, tal i com s'especifica al peu de Figura de la representació gràfica de l'informe 20IG1133mod i al punt 2.2. del propi PMUS, en cap cas es diu que s'hagin fet enquestes específiques per aquesta ampliació en concret.

### 2.12 Diagnosi participada

*El procés participatiu es va iniciar al setembre de 2013 amb una ronda d'entrevistes als agents que més tard constituïrien la Mesa de Mobilitat. Les entrevistes es van centrar a presentar la Mesa de Mobilitat com a òrgan de consulta de l'Ajuntament en matèria de mobilitat i de seguiment del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible, tant en la seva elaboració com en el seu compliment al llarg del període de vigència. També es va iniciar el treball de detecció dels principals problemes de mobilitat de la ciutat des de la perspectiva dels agents. El que s'ha anomenat la "visió dels Agents". Els primers resultats van ser exposats en l'acte de constitució de la Mesa de Mobilitat de Palma (19 de setembre del 2013). **Durant els mesos d'octubre, novembre i desembre es van dur a terme més de 800***



enquestes entre la ciutadania (tant telefòniques com al carrer) que van permetre conèixer les pautes de mobilitat i obtenir la seva valoració sobre diferents aspectes relatius a la mobilitat.

Punt 2.12. del PMUS (el subratllat és nostre).

Com es veu a la reproducció de la Figura 103 del PMUS (Figura 2), l'ampliació dels ACIRE com a mesura de dissuasió en la utilització del vehicle privat gaudia d'elevada acceptació entre els enquestats, també les mesures que restringeixin el trànsit de vehicles contaminants al Centre Ciutat:

**Figura 103: Nivell d'acord polítiques de dissuasió de l'ús del cotxe en Centre Ciutat**  
(0 poc d'acord, 10 molt d'acord)

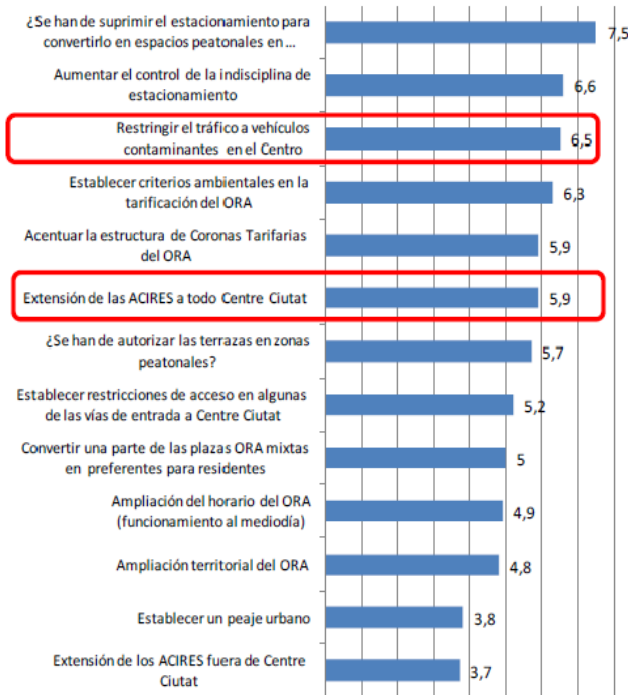


Figura 2. Figura 103 PMUS. Acord sobre l'extensió dels ACIRE a tot el centre ciutat.

En general es pot veure com les mesures en relació a l'ampliació de les zones ACIRE al Centre Ciutat de Palma és quelcom recurrent en tots els estudis de mobilitat municipals des de l'any 2001 el que ens dona idea de l'elevada consolidació que té la mesura en l'àmbit de la ciutat de Palma.

Figura 5. Extracte de l'informe 20IG1133mod. pàg3.



Recordem que el PMUS va sofrir el seu propi període d'exposició pública i al·legacions i res es va al·legar en el seu moment sobre aquestes enquestes.

Per tant, ni a l'informe es diu que el PMUS prevegi específicament aquesta ampliació, tot el contrari i es justifica l'extensió d'aquesta mesura a través de les conclusions expresses de la Mesa de Mobilitat recollides al PMUS, ni les enquestes són susceptible de qüestionament (a l'estar incloses al cos del PMUS), ni l'èxit de la implantació dels ACIRE es quelcom arbitrari a l'estar resolt a la Mesa de Mobilitat i recollit al PMUS, i per tant, cal desestimar aquestes al·legacions.

**2) respecte de les al·legacions 1a, 2a i 3a, de l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS ; la 2a i 5a d'AFEDECO i PIMECO, i la 2a i 3a de PARTIT POPULAR, en el sentit que el PMUS ha quedat obsolet i ha finalitzat el seu àmbit temporal de vigència.**

La Llei 4/2014, de 20 de juny, de Transports terrestres i Mobilitat Sostenible de les Illes Balears estableix al seu article 185 la categorització d'Instrument de Planificació dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible.

#### *Article 185. Instruments de planificació*

*1. Els instruments de planificació de la mobilitat són un conjunt d'eines que persegueixen l'objectiu d'implantar maneres de desplaçar-se més sostenibles en l'àmbit geogràfic que correspongui, prioritant la reducció del transport individual en benefici dels sistemes col·lectius i altres mitjans no motoritzats de transports i desenvolupant els que facin compatibles el creixement econòmic, la cohesió social, la seguretat viària i la defensa del medi ambient, garantint alhora una millor qualitat de vida per als ciutadans.*

*2. Les determinacions dels instruments de planificació relatives a la mobilitat prevalen sobre les determinacions dels instruments d'ordenació del territori, d'ordenació urbanística, d'infraestructures i de transport.*

*3. S'estableixen els instruments de planificació de la mobilitat següents:*

*a) El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, regulat en el capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries.*

*b) Els plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera (PISTRVC).*

*c) Els plans de mobilitat urbana sostenible.*

Aquest article, a més, estableix al seu punt 2n que aquests instruments prevaleixen sobre altres instruments d'ordenació del territori, d'ordenació urbanística, d'infraestructures i de transport.

Per altra banda, l'article 192 de la mateixa Llei estableix els criteris de vigència i revisió.

#### *Article 192. Revisió*

*Els plans de mobilitat urbana sostenible s'han de revisar cada vuit anys, en els termes que reglamentàriament s'estableixin.*

Finalment i a col·lació d'allò disposat a les lleis d'aplicació es Ple de l'Ajuntament de Palma mitjançant acord de 17 de desembre de 2020 va prorrogar el PMUS de Palma en els termes següents.



*Aprovar la pròrroga de la vigència de l'Acord plenari adoptat en sessió del dia 30 d'octubre de 2014 pel qual s'aprovà el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Palma, per un termini màxim de dos anys, amb la finalitat de que es redacti el nou Pla 2021-2027.*

Per tant, és evident que el PMUS de la ciutat de Palma és vigent en el moment de l'emissió de l'exposició pública de la proposta objecte de l'informe 20IG1133mod i que cal desestimar les al·legacions interposades en el sentit de la vigència, legalitat i àmbit temporal del Pla.

**3) En referència a la manca d'existència de circumstàncies especials per restringir la circulació de vehicles, al·legació 4a de l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS,; al·legació 4a de les Al·legacions del PARTIT POPULAR; i al·legació 3a d'AFEDECO i PIMECO.**

A l'informe s'estableixen les circumstàncies especials que reuneix l'àmbit i aquestes es justifiquen amb dades públiques i objectives, a més d'estar fonamentades en criteris tècnics contrastats. Sense ànim de reproduir aquí el cos de l'Informe 20IG1133mod, cal esmentar que:

1. La zona d'estudi resulta d'unes condicions d'infraestructura òptimes per la utilització pels vianants (plataforma única) de manera coherent amb el tipus de població resident.
2. La població de la zona és majoritàriament gent d'elevada edat (Dades padró 2019).
3. Resulten uns carrers que es troben dins les rutes de pas del trànsit rodat amb elevades IMD's (2.500veh/dia), inclús als carrers de menor secció (6m), i amb una elevada saturació, de l'ordre del 75-90% que fan que sigui difícil de gaudir pels usuaris. (Dades PMUS).
4. Addicionalment ofereixen una minsa oferta real d'aparcament per l'usuari de rotació. (Dades SMAP reflectides a l'informe).
5. Nombroses recomanacions i publicacions incideixen en regular el trànsit i limitar l'accés i la velocitat en les zones de plataforma única (Publicacions de la FEMP).

Tot això es desenvolupa a les pàgines 4, 5, 6, 7 i 8 de l'Informe 20IG1133mod.

Val a dir, a més, que l'article de l'Ordenança de circulació de Palma, que regula específicament les zones ACIRE és el 24, i no el 9 com s'exposa tant l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS i el PARTIT POPULAR, i resollem aquí també la qüestió de la consulta als veïnats de l'al·legació 3a de PIMECO ja que l'Ordenança, al seu article 24 estableix la potestativitat de l'Ajuntament de Palma en la delimitació de les zones ACIRE:

*Artículo 24.*

*La Alcaldía por razones de interés municipal podrá declarar uno o varios viales, o sector urbano, como área de circulación restringida (ACIRE).*

*Las entradas de estas áreas se indicarán mediante señalización vertical o elementos físicos de control de acceso, en los términos recogidos en el Anexo I de esta Ordenanza. La vigencia del Área de Circulación Restringida será permanente, salvo señalización que indique el horario de vigencia.*

*Las resoluciones de la Alcaldía en materia de implantación o modificación de las áreas de circulación restringida, serán objeto de publicación en el BOIB.*



Establint com a mesura única l'interès municipal i el tràmit de publicació al BOIB.

Per tant, no són necessàries condicions especials per dictaminar una zona ACIRE al regir-se aquestes per l'article 24 i no el 9 de l'Ordenança municipal de circulació, tot i així, aquestes es troben suficientment justificades a l'informe 20IG1133mod i concorren a la zona de proposta en condicions geomorfològiques (plataforma única), situació d'elevada saturació del trànsit, edat elevada de la població resident, manca d'oferta real d'estacionament, i a més no requereix de consulta al veïnats tal com s'especifica a l'Article 24, pel que cal desestimar aquestes al·legacions.

4) En referència a l'Al·legació 5a, tant l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS, com la 5a del PARTIT POPULAR sobre la manca d'espai d'estacionament.

Del seguiment de l'SMAP, les dades del qual es reproduïxen a l'informe 20IG1133mod, es pot veure com del menys de 100 places d'estacionament en via pública el 55% romanen permanentment ocupades pels residents.

Aquest és un efecte indesitjable en aquest tipus de zona d'elevada demanda donat que per la configuració del servei a la ciutat de Palma aquests usuaris no tenen restringit l'horari ni durada del seu estacionament.

Per altra banda del 45% restant existeix una sobre ocupació del 95%, en la pràctica això es tradueix que de les 98 places teòriques, 54 estan permanentment ocupades per residents i 44 són les que vertaderament es disposen per la rotació, amb una saturació del 95% resulta que només de 2 a 3 places romanen lliures en tot moment el que genera que no existeixi una oferta real d'estacionament i així s'expressa a l'informe 20IG1133mod.

Cal incidir en que, conceptualment, les zones d'estacionament regulat a la via pública s'estableixen per tal de millorar la disponibilitat d'estacionament pels usuaris motivant la rotació dels vehicles imposant una limitació horària a l'estacionament, aquesta limitació horària a l'estacionament es trunca a les zones on existeixen residents autoritzats.

Per tant, la situació real del sector provoca que la rotació d'aquesta zona que potencialment podia ser molt elevada es vegi fortament limitada per l'elevada presència de residents fent que des del punt de vista de la mobilitat l'establiment com a zona tarifada ni resulti efectiva en relació a la millora de l'oferta d'aparcament ni, en segona derivada, resulti avantatjosa des del punt de vista de la recaptació econòmica.

Figura 6. Extracte de l'informe 20IG1133mod, pàg 5.

Per altra banda aquesta situació fa que residents que podrien tenir dret a l'estacionament a un lloc de la ciutat on aquest té un elevat cost no el puguin tenir, ocasionant un problema d'estacionament irregular als carrers de l'actual ACIRE Sant Jaume o als carrers interiors de la zona proposada on s'aprofiten sobreamples o culs de sac per estacionar irregularment.

Amb la proposta s'allibera d'aquesta pressió de rotació a la zona de l'ACIRE oferint aquestes places als usuaris residents. Recentment, es va ampliar l'ORA al voltant del camí de Jesús i es va posar a disposició pública l'aparcament de la Plaça Major, això juntament amb l'existència de l'aparcament del





Passeig Mallorca i de Via Roma donen servei a l'usuari de rotació en un radi proper a aquesta zona de la ciutat.

Per tant, més que una supressió de places el que es proposa és una redistribució de les existents de manera que els espais públics puguin ser ocupats de forma racional, alliberant espais on actualment s'aparca de forma irregular oferint noves places als residents i aprofitant les circumstàncies d'ampliació del servei d'ORA a la ciutat, així com les infraestructures existents d'aparcaments públics per l'usuari de rotació. Pel que entenem que cal desestimar aquestes al·legacions.

**5) En relació a l'Al·legació 4a d'AFEDECO i PIMECO; 6a d' l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS, i 6a del Partit Popular sobre la manca de solució en la distribució de mercaderies.**

Certament, el PMUS de Palma avalua la situació de la distribució de les mercaderies a la ciutat i en proposa algunes mesures per tal de millorar-ne l'eficiència i racionabilitat. Això evidencia que la ciutat de Palma té un punt de millora significatiu en aquest aspecte i que cal treballar de forma conjunta amb comerciants i distribuïdors per tal de trobar una solució raonable, sostenible i que convengui a totes les parts. Emperò, cal dir que la delimitació d'una zona com ACIRE no modifica les condicions de distribució de les mercaderies, més sinó, només pot implicar una millora per aquestes ja que a les zones ACIRE els posseïdors d'una targeta de distribució tenen un accés il·limitat i no han de compartir l'espai amb els demés usuaris no autoritzats a accedir-hi.

Així s'expressa a l'Article 25 de l'Ordenança de circulació de la ciutat, on concretament al seu punt 2.a. es diu que el transport de mercaderies té accés lliure i il·limitat a l'ACIRE.

*Artículo 25.*

1. Por los viales que constituyen dichas áreas queda prohibida la circulación de vehículos.
2. Se exceptúa de la prohibición de circulación a los siguientes vehículos:
  - a) Los de servicio público de viajeros, que podrán detenerse únicamente en el interior del ACIRE el tiempo necesario para la subida y bajada de viajeros, y los destinados a transporte de mercancías y los de servicios de reparaciones, que podrán detenerse en el interior del ACIRE únicamente para efectuar las operaciones de carga y descarga. La Alcaldía podrá regular el horario en el que quede autorizada la circulación de los vehículos destinados al transporte de mercancías y a servicios de reparaciones.

...

Extracte de l'art. 25 de l'Ordenança de circulació de Palma. (el subratllat és nostre).

No es modifiquen a la proposta ni les reserves de càrrega i descàrrega existents ni aquestes condicions d'accés als ACIRE, que són generals a tota la ciutat, per tant no hi ha en absolut cap afecció a aquest servei.

Les referències a altres actuacions en matèria de mobilitat que es fan a les al·legacions ho són en referència a processos de vianalització, no a processos d'implantació dels ACIRE i en conseqüència no són extrapolables a la proposta actual. Cal, doncs, desestimar aquestes al·legacions.



**6) En relació a l'al·legació 7de l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS, sobre el model de mobilitat de la ciutat.**

El model de Mobilitat que es persegueix implantar ve determinat pel PMUS de la ciutat de Palma, aquest document amb categoria d'Instrument de Planejament i que resulta vigent en aquest moment és, el que a través d'estudis justificatius i raonaments tècnics, ha determinat el model a seguir. Aquest procés es va iniciar al 2014 i continua en l'actualitat, ha suposat un esforç lloable per la ciutadania i també pel consistori municipal i té continuïtat en les propostes actuals i futures en matèria de mobilitat de l'Ajuntament de Palma.

No és objecte d'un informe concret, ni àmbit de discussió unes al·legacions a una proposta concreta, el moment i l'oportunitat d'afrontar aquesta al quedar totalment fora de l'àmbit d'actuació i potestativitat del Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma. Per altra banda cal tenir en consideració l'entrada en vigència de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, que al seu article 60.1. expressa la seva preferència normativa vers el transport públic i col·lectiu (punt 60.1.a), racionalització de l'ús del vehicles privats (punt 60.1.b i 60.1.c.), reducció d'emissions (60.1.c.) i transport públic intermodal (punt 60.1.d.),

*Article 60. Promoció de la mobilitat sostenible*

*1. Les administracions públiques de les Illes Balears han de promoure la mobilitat sostenible i, de manera especial, han de fomentar:*

- a) Els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguin altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle.*
- b) Els sistemes de gestió de la mobilitat basats en criteris d'eficiència energètica, reducció d'emissions i racionalització de l'ús del vehicle privat.*
- c) La mobilitat no motoritzada, especialment als centres urbans.*
- d) El transport públic col·lectiu intermodal, especialment amb els mitjans de transport que produeixin menys emissions.*
- e) La mobilitat elèctrica i la substitució o reconversió de vehicles per altres amb menys emissions associades, així com sistemes de vehicle compartit.*

Extracte de la Llei 13/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

On queda s'estableixen les directrius en matèria de mobilitat sostenible de la Comunitat Autònoma.

I addicionalment fora quina fora la política de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma, la legislació estatal a través de l'article 14, de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, obliga a que els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible allunyin i evitin el trànsit de vehicles privats a les zones de major congestió de trànsit establint condicions especial de restricció del trànsit:

*Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.*

....

*3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:*

- a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.*
- b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.*



*c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.*

...

*Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.*

*Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.*

*4. De acuerdo con la normativa de movilidad limpia aprobada por la Unión Europea y con las revisiones y mejoras posteriores que se acuerden, las Comunidades Autónomas insulares, considerando su vulnerabilidad frente al cambio climático, podrán instar al Estado el establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.*

Extracte de l'Art.14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

inclús obligant a que en cas de que s'estableixin mesures de regressió en aquestes polítiques s'haurà de requerir d'informe de l'òrgan autonòmic competent en matèria de protecció del medi ambient, òrgan que en el cas de les Illes Balears ja es va posicionar amb l'esmentada Llei 13/2019.

Per tant, qualsevol sigui el format del model de mobilitat que adquireixi la ciutat de Palma amb el nou PMUS o la revisió de l'anterior ha d'estar necessàriament avocant a mantenir les polítiques de restricció de circulació al centre ciutat i la promoció del transport públic i col·lectiu vers altres polítiques de mobilitat, i per tant cal desestimar aquesta al·legació.

7) En relació a les al·legacions formulades per la Sra. María Moncadas Darder es desestimen ja que s'ha de manifestar que el present projecte d'ampliació de zona ACIRE no contempla ni la interconnexió amb altres zones ACIRE del centre històric, ni la modificació de les tarifes dels aparcaments en superfície a les dites zones.

## 8) Altres al·legacions.

A les diverses al·legacions es fa referència a la manca d'oportunitat, efectes econòmics, afecció per la crisi de la COVID-19 o inclús a la manca de consens de la proposta, que queden fora de l'abast tècnic de la proposta i es restringeixen a l'àmbit polític i socioeconòmic.

Qüestions relatives al desconeixement del funcionament dels ACIRE per part dels usuaris residents i o no residents es troben resoltes al web [www.mobipalma.mobi](http://www.mobipalma.mobi) o bé es poden consultar directament a les ordenances municipals i específicament al decret 20155/2019, de dia 9 d'octubre, Decret de Batlia per a circular i aparcar a les Zones ACIRE de la ciutat de Palma.

Atenent a l'article 127 de la Llei Reguladora de les Bases de Règim Local; els articles 95, 96 i 97 del Reial Decret Legislatiu 781/1986, de 18 d'abril, que aprova el Text refós de les disposicions legals vigent en matèria de règim local; el Decret de Batlia núm. AJT201913026, de 28 de juny de 2019, de modificació del Decret de Batlia núm. 201912313, de 18 de juny de 2019, d'organització dels serveis



administratiu de l'Ajuntament de Palma publicat al BOIB núm. 94, d'11 de juliol de 2019 i la resta de normativa vigent, el Cap del Servei Administratiu de Mobilitat que subscriu proposa al Regidor de Mobilitat que, en ús de la facultat que li confereix la legislació vigent elevi al Ple de l'Ajuntament de Palma, previ dictamen de la comissió el següent:

### ACORD

**Primer.-** Desestimar les alegacions formulades arran del període d'informació pública de l'expedient administratiu d'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume, formulades per les següents parts al·legants i de conformitat al present informe proposa del Departament de Mobilitat que informen en sentit desestimatori:

O. B.M. , amb DNI núm. \*\*\*0298\*\*, actuant en nom propi i en representació de l'ASSOCIACIÓ DE COMERCIANTS DE ZONA BONAIRE-SANTA MARÍA DEL SEPULCRE I ADJACENTS.

- S.F.A., amb DNI núm. \*\*\*3752\*\*, actuant en nom i representació de les Associacions AFEDECO I PIMECO.

- M. M. C.P., amb DNI núm. \*\*\*4185\*\*, portaveu del grup municipal del PARTIT POPULAR de l'Ajuntament de Palma.

- M.M.D, amb DNI núm. \*\*\*1162\*\*.

**Segon.-** Aprovar definitivament la l'ampliació de l'ACIRE de Sant Jaume, i que es concreta en el següent:

1. Ampliar l'ACIRE DE SANT JAUME per tal d'afegir els següents carrers:

- Bonaire
- Concepció
- Baró de Santa Maria del Sepulcre
- Joan de Cremonia
- Aragonés
- Hug de Ribesaltes
- Berenguer de SantJoan
- Jaume Santacília
- Pere de Fraga
- Jaume Duran
- Gregori de Sallambre

Adicionalment als usuaris habilitats actualment de l'Acire Sant Jaume, tindran dret a sol·licitar la targeta del Acire Sant Jaume, els residents dels carrers que s'amplien i el residents del carrers : Bernat d'Enveig, Galeries Jaume III i Jaume III del 14 al 26.

2. Instal·lar el control d'entrada amb càmeres de visualització i la seva corresponent senyalització als carrers de Jaume Santacília cantonada amb P. Mallorca i Bonaire cantonada amb Jaume III.



**Tercer.-** Publicar aquesta resolució al boib i a la pàgina web municipal.

**Quart.-** Notificar aquest acord als interessats que han presentat al·legacions durant el termini d'informació pública, amb indicació dels pertinents recursos.

Palma, 3 d'Agost de 2021

El cap de Servei Administratiu de Mobilitat  
Rafael Calle Castañeda  
(signat electrònicament)

Conforme,  
La cap del Departament de Mobilitat  
Montserrat Molins Duran  
(signat electrònicament)

Vistiplau  
El regidor de l'Àrea de Mobilitat Sostenible  
p.d. Decret de batlia núm. 201913026 de 28/06/2019  
Francesc Josep Dalmau Fortuny  
p.d. Decret de batlia núm. 201912198, de 17/06/2019  
(BOIB núm. 85, de 27/06/2019)  
(signat electrònicament)

