

**MOCIÓ PER A CORREGIR EL GREUGE CAUSAT ALS RESIDENTS DE
LA PART ALTA PER LES NOVES CONDICIONS MUNICIPALS
D'ESTACIONAMENT DEL DECRET DE 13 DE GENER DE 2025**



EXPOSICIÓ DE MOTIUS (FEBRER 2025)

Al Desembre 2024, fruit de les primeres comunicacions als parabrises dels cotxes dels residents de la Part Alta els veïns i veïnes es van assabentar d'una nova ordenació de les zones verdes que afectava greument la necessitat d'aparcament per als residents de la zona amb menys aparcament privat de la ciutat i on l'aparcament públic està fortament tensionat per l'alt número de visitants al barri. El canvi principal d'aquest règim és l'eliminació de la superposició (o solapament, poder aparcar a la zona pròpia i a la colindant) així com una nova sectorització. Això s'afegeix al fet que els aparcaments perimetrals municipals a la Part Alta (Saavedra i Torroja) tenen llista d'espera per a optar a un abonament.

Aquesta qüestió va ser tractada al Ple del Desembre, en el qual es va anunciar la incorporació al sector 1 de més places, ubicades al lateral inferior del Camp de Mart i Passeig Torroja fins Col.legi Sant Pau. Es vol manifestar que fins la data del Ple de desembre cap veí havia rebut comunicació per SMS o correu electrònic de la nova regulació d'aparcaments, sí posteriorment.

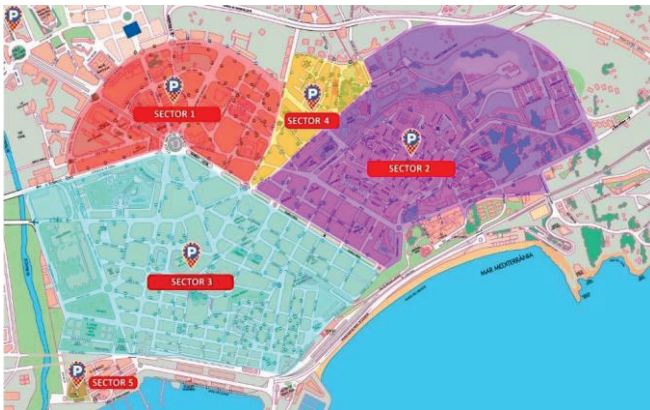
El 13 de gener de 2025, per Decret de la Tinenta d'Alcalde Delegada de Mobilitat, s'aproven unes noves CONDICIONS GENERALS DE FUNCIONAMENT I DEFINICIÓ DELS SECTORS D'ESTACIONAMENT REGULAT. Els canvis incorporats respecte la regulació vigent al desembre són la incorporació de les places citades al paràgraf anterior així com la incorporació del concepte de permuta de zona d'estacionament. No s'incorpora la possibilitat de la superposició.

Des del dia 1 de febrer de 2025 és vigent el mencionat règim d'estacionament. Des d'aquest dia la qualitat de vida dels veïns i veïnes

de la Part Alta ha empitjorat tota vegada s'ha eliminat la possibilitat de la superoposició, el què suposa aparcar més lluny del què es feia fins ara.

SOM
PLATAFORMA
PART
ALTA
TARRAGONA

La lògica, les noves polítiques de mobilitat, suggereixen una ciutat dels 15 minuts. Traslladat a la Part Alta suposaria disposar d'un coixí perimetral d'una isòcrona per aquests 10-15 minuts, el què coincideix amb l'antic sector 2 (a continuació) complementat amb la possibilitat de la superoposició.



Les noves condicions d'estacionament empenyen els veïns de la Part Alta a realitzar dues **accions antinaturals**: 1/ optar per la zona de Llevant perquè hi ha més places disponibles a prop de la Part Alta però això suposa que renunciïn a la zona 1 que els permet entrar i aparcar al seu barri o bé 2/ optar per la zona 1 que és molt gran però té molt poques places verdes a prop de la Part Alta, el què fomenta major circulació de cotxes pel centre de la ciutat.

És escaient una reflexió amb aquest nou sistema que s'ha creat: el nou gran Sector 1 permet que un resident amb abonament de la Rambla President Companys (zona abundant de zones verdes) pugui anar a la Part Alta i aparcar-hi sense pagar zona blava, fomentant així el trànsit intern de cotxes i reduint el nombre de places per als residents de la Part Alta.

En una acumulació de normatives que es superposen la nova regulació

d'estacionament contradiu el Pla d'Ordenació de la circulació al centre històric i patrimonial de Tarragona, del 2012, que preveia el repintat de zones verdes per a residents i l'aparcament dins de Muralleres només a autoritzats. Aquest document municipal és un exemple a seguir de presa de decisions de forma reflexionada i en base a una anàlisi acurada.

PLATAFORMA **SOM**
PART
ALTA
TARRAGONA

I és que després d'haver mantingut diverses reunions amb les Regidores de Barri i Mobilitat, que han estat cordials, es trasllada als residents de la Part Alta de forma inflexible que la ZBE és la que justifica la situació en la què ens trobem.

I aquest és **l'error de partida** al nostre entendre perquè **no té relació la ZBE i l'aparcament**: la normativa estatal en cap punt així ho indica. La ZBE busca reduir la contaminació i el soroll de vehicles, no ordena l'aparcament ni elimina la superposició. És una qüestió pràctica de gestió interna de l'Ajuntament, així es diu a l'Antecedent 6.d. **"Resulta convenient, als efectes de gestió, que els límits dels diferents sectors d'aparcament coincideixin amb el límit de la ZBE"**. Doncs bé, aquesta comoditat per a la gestió interna municipal incomoda en gran mesura els residents de la Part Alta, fins un punt de gravetat creiem no conscient per part de l'Administració local.

Com s'ha exposat anteriorment, aquesta nova configuració de l'aparcament en nom de la ZBE fomenta la circulació de vehicles per l'interior de la ciutat. És una errada tècnica, humana, possible, comprensible, però que cal esmenar per afavorir la millor vida dels residents de la Part Alta. I especialment quan la ZBE entrarà en vigor l'1 de gener de 2026 i les seves excepcions fan que el desplegament real sigui al juny de 2027, però **els residents estem aparcant molt pitjor des del dia 1 de febrer de 2025: tardem més en aparcar i ho hem de fer més lluny de casa.**

Per l'exposició anterior, la Plataforma Som Part Alta, de recent creació i en fase de registre, proposa els següents



ACORDS:

1/ **Incorporar** a les condicions generals d'estacionament recentment aprovades l'opció de la **superposició** (o **solapament**) per als veïns de la Part Alta donada la poca quantitat de places privades i públiques dins de Muralles i la tensió de places al voltant d'aquesta zona degut a l'atractiu de visita que suposa la mateixa. D'aquesta manera es recuperarien a la pràctica tots els espais d'aparcament del voltant del turó de la Part Alta que hi havia abans: cap a Llevant, Nord i Nou Sector 1, carrer Maria Cristina i l'entorn del Camp de Mart (inclòs el Cap Muralles), la zona natural d'aparcament.

2/ **Convertir en zones verdes les places del Passeig de Sant Antoni** així com **reobrir com a zona verda la finca de l'Hostal del Sol**, encara que sigui de forma temporal si acabarà essent zona verda en el futur (ara està abandonada). Cal tenir en compte que l'obra actual d'un edifici del carrer Granada fa mesos que resta la meitat de les places disponibles del Passeig de Sant Antoni.

3/ Si les condicions dels Next Generation són tant estrictes amb el **Pàrquing Torroja** que no permeten un preu bonificat, aplicar aquest **règim bonificat a la zona antiga del referit pàrquing**. Si separem l'aparcament antic de Torroja de la seva ampliació, que l'antic amplii les places per a abonats i la nova ampliació esdevingui una zona taronja a 1€ al dia.

4/ Iniciar les **converses amb els residents de la Part Alta** per a una **reflexió actualitzada de l'aparcament de la Part Alta** tot partint i actualitzant el document municipal de 2012 Pla d'Ordenació de la circulació al centre històric i patrimonial de Tarragona.



Tarragona, 10 de febrer de 2025

Plataforma Som Part Alta

Volem Viure al Barri. No ens expulseu.

Antonio Núñez

Núria Plana

ANTON
JIMENEZ
JOAN LLUIS
- 39734228A

Firmado digitalmente por ANTON JIMENEZ JOAN LLUIS - 39734228A
Fecha: 2025.02.11 07:45:58 +01'00'

Joan Antón

Dades de contacte: som@sompartalta.cat



MOCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER CATALUNYA A L'AJUNTAMENT DE TARRAGONA PER COMBATRE LA MULTIREINCIDÈNCIA DELICTIVA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS:

Actualment, i segons les dades del darrer baròmetre d'opinió política del Centre d'Estudis d'Opinió, la inseguretat ciutadana és la sisena preocupació de la ciutadania de Catalunya, amb el mateix percentatge que una problemàtica tan evident com és l'accés a l'habitatge. En les darreres setmanes i mesos hem vist com, especialment en l'àmbit municipal, han estat moltes les veus que han llançat una crida d'auxili per posar solucions urgents al problema dels delinqüents multireincidents que posen en perill la seguretat ciutadana. La impunitat és la font de la multireincidència i genera inseguretat i desconfiança.

Partint de la certesa que Tarragona és una ciutat segura, les dades en relació a la multireincidència demostren la gravetat del problema, per posar exemples clarificadors, a Catalunya, el nombre de furts és superior a la mitjana estatal, amb un total de 170.164 casos, una xifra percentualment molt superior a la que ens correspondria per població. Hem vist també com nombrosos i diversos municipis veuen posada en entredit la convivència per part de delinqüents habituals., a Barcelona, l'any 2022, 284 delinqüents multireincidents van acumular 5.600 fets delictius. En el primer semestre del 2023, 269 en sumaven 4.065. A Calella (Maresme), onze delinqüents han arribat a acumular més de 260 delictes. Molts d'aquests municipis han aixecat la veu per demanar actuacions i posar solucions.

El passat juliol de 2022 es va aprovar al Congrés dels Diputats una reforma de l'article 234.2 del Codi Penal per tal de donar una resposta adequada als casos de multireincidència en furts, ja que fins aleshores només es tenien en compte aquells que superessin els 400€. Aquesta reforma, després de més d'un any en vigor, no ha demostrat ser efectiva, ja que la dificultat de conèixer el valor total sostret per cada delinqüent ha fet que la majoria

d'aquests casos no acabin en condemna. Per això, el grup parlamentari de Junts per Catalunya ha aconseguit que el Congrés tramiti una nova proposició de llei per modificar el Registre de Penats i incloure-hi l'import i la literalitat de la sentència, facilitant així la condemna dels raters habituals. Tot i això, el problema va més enllà de la tipificació penal i té un dels seus principals orígens en la incapacitat del sistema judicial de donar resposta de forma àgil a casos com aquests. L'increment d'efectius policials es mostra ineficient si la justícia no és capaç de donar recorregut sancionador a les actuacions dels cossos i forces de seguretat. Els cossos policials s'acaben desmotivant i la sensació de desemparament del món local és creixent.

Es posa de relleu, doncs, que és urgent un reforç de la capacitat del sistema judicial per entomar els casos de multireincidència i no permetre que la impunitat, les prescripcions i les caducitats acabin imposant-se. L'Ajuntament ha d'exigir amb fermesa tant a la Generalitat com a l'Estat que adoptin les mesures necessàries per fer front a la multireincidència i dotin de recursos suficients la seguretat i la justícia. No podem permetre que la inacció segueixi posant en risc la convivència i la seguretat als nostres municipis.

És per tot això que el grup municipal de Junts proposa l'adopció dels següents acords:

ACORDS

Primer.- Manifestar la necessitat de procedir a la reforma i adaptació del Codi Penal i la Llei Orgànica d'Enjudiciament Criminal per tal de fer front al fenomen de la multireincidència i la inseguretat ciutadana que comporta, i instar a la Generalitat de Catalunya a elaborar una proposta a tals efectes i presentar-la a la Comissió de Justícia del Parlament de Catalunya.

Segon.- Exigir al Govern de la Generalitat que elabori amb la màxima celeritat un estudi sobre els jutjats de Catalunya que, degut a la sobrecàrrega d'actuacions que pateixen, han de fer front a retards que impossibiliten la gestió de la multireincidència adequadament. I fet el diagnòstic, que es sol·liciti per part del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya al Ministeri de Justícia nous jutjats i els jutges de reforç que corresponguin.

Tercer.- Sol·licitar als Ministeris d'Interior i de Justícia que emetin un informe de valoració de l'eficàcia de la reforma del Codi Penal aprovada el 2022 en relació a la multireincidència.

Quart.- Introduir un agreujant específic per als furts de telèfons mòbils, tal com ha proposat la Fiscalia de Barcelona, per garantir que aquests delictes comportin penes d'1 a 3 anys de presó.

Cinquè.- Implementar programes de segona oportunitat per a persones que han delinquit per primer cop i evitar que caiguin en una espiral delictiva.

Sisè.- Traslladar aquests acords al Govern de la Generalitat, al Parlament de Catalunya, al Govern de l'Estat espanyol, al Congrés dels Diputats i al Senat, a l'Associació Catalana de Municipis i a la Federació de Municipis de Catalunya.

Tarragona, 13 de febrer de 2025

Jordi Miquel
Sendra Vellvè
- DNI
39660597H
(TCAT)

Signat digitalment
per Jordi Miquel
Sendra Vellvè - DNI
39660597H (TCAT)
Data: 2025.02.13
21:47:48 +01'00'

Jordi M. Sendra Vellvè
Conseller Portaveu
Grup Municipal de Junts per Catalunya

MOCIÓ DEL GRUP MUNICIPAL DEL PARTIT POPULAR PER MANTENIR LA SINGULARITAT DE LA RAMBLA NOVA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La Rambla Nova de Tarragona és una de les vies més emblemàtiques de la ciutat. És un eix vertebrador que arriba des del monument a Roger de Llúria fins al Parc Francolí, incloent-hi els trams de la Rambla del president Lluís Companys i del president Francesc Macià. Amb el seu quilòmetre de longitud, entre Balcó del Mediterrani i la plaça Imperial Tarraco, és vital pel trànsit, en la part més cèntrica de la ciutat, i també per l'activitat social i comercial que es desenvolupa. De fet, aquest era i és un dels seus objectius principals des que es va començar a construir a mitjan segle XIX.

Aquesta artèria està perfectament dissenyada per la convivència entre el trànsit rodat, ja siguin vehicles privats, transport públic, vehicles de mobilitat personal i les persones, en la part central de la Rambla, i de l'activitat econòmica, a la part exterior que toca els edificis on es troben els establiments comercials. Fa servir una fórmula arquitectònica equilibrada amb: edifici, vorera, calçada, parterre i passeig amb una perfecta simetria que crea una potent perspectiva. Tant és així, que dels 45 metres d'amplada de tot el carrer, la part central de passeig per vianants ocupa la meitat de l'espai, i deixa altres 10 per voreres laterals i uns 8 metres pels vehicles. Un equilibri ja dissenyat fa dos segles.

A final de l'any 2024, amb l'objectiu que el primer tram de la Rambla sigui tot per vianants, l'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona, amb el suport dels seus socis, van restringir l'accés a aquesta ubicació per portar a terme una prova pilot per mesurar l'impacte de la retirada de trànsit en l'últim tram amb la idea a l'horitzó de fer una plaça al final d'aquesta emblemàtica via tarragonina. Una prova que s'ha produït durant el període nadalenc, fet ha vingut a desvirtuar el resultat d'aquesta, ja que no mostra el moviment habitual de persones per aquest espai. L'experiment s'ha allargat més de l'anunciat inicialment i el govern el proposa com a definitiu.

El tall al trànsit en l'últim tram de la Rambla Nova ha provocat una imatge desoladora i el resultat ha estat contraproductiu. La manca de trànsit rodat ha provocat l'eliminació del moviment habitual de persones, perquè s'ha deixat completament aïllada aquesta part de la via. Aquesta situació genera inseguretat, especialment en hores nocturnes. També ha generat problemes de trànsit en zones més allunyades de l'últim tram de la rambla, perquè el desviament de vehicles ha agreujat la congestió en altres zones, creant un problema on no hi havia.



TARRAGONA



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

Al marge de les afectacions directes que està produint aquesta prova pilot, hi ha hagut una manca de comunicació amb els veïns i veïnes. Els residents de la zona no han rebut informació adequada per part de l'Ajuntament sobre aquesta prova ni sobre les intencions futures respecte al projecte. Aquesta manca de transparència ha provocat inquietud i desconfiança de molts veïns i veïnes que, malgrat que estiguin a favor o en contra del projecte, i malgrat les reunions que ha portat a terme l'equip de govern amb el teixit comercial de la zona i amb una associació de veïns.

L'Associació de Veïns Tarragona Centre ha valorat negativament la iniciativa perquè no s'ha complert amb el calendari, no s'ha consultat amb ells l'ampliació de la prova pilot, i han denunciat que no s'ha vist cap millora, al contrari. Més de tres centenars de persones han signat per tal de reunir-se amb l'Ajuntament, tenir informació sobre les accions que es volen portar a terme i acabar amb la prova pilot. A més, aquests veïns i veïnes han vist com s'ha complicat el seu dia a dia per, per exemple, fer ús dels contenidors de la brossa. Els contenidors s'han concentrat en un únic punt, fet que provoca que els veïns i veïnes de davant els tinguin tots junts, i que els que estan més lluny, hagin de recórrer més metres, amb el que això representa per les persones grans.

La Rambla Nova de Tarragona necessita un projecte, un estudi que mostri els instruments que calen per revitalitzar-la. Perquè és evident que la Rambla Nova de Tarragona ha estat abandonada. Hi ha diferents tipus de fermes, amb rajoles o paviment i molt mal estat que requereixen una renovació urgent. El mal estat del passeig o de les voreres dificulta la mobilitat dels ciutadans i pot suposar un risc per a la seguretat dels vianants i un focus de queixes constants dels tarragonins i tarragonines. A banda, l'estudi ha de contemplar accions urgents i immediates per dinamitzar aquest espai emblemàtic que veu com el seu teixit comercial i cultural va a la baixa.

Tarragona té una magnífica Rambla Nova, no s'ha de convertir en una plaça. La seva singularitat és única i, com implica la seva declaració com a Bé Cultural d'Interès Local (BCIL), l'Ajuntament té l'obligació de protegir i vetllar pels béns que tenen un valor significatiu en l'àmbit local. La catalogació implica una sèrie d'obligacions per garantir la seva conservació i evitar el deteriorament de l'àrea protegida, així com queda palès a l'inventari específic del bé, que permet la seva identificació i seguiment. El consistori és el responsable de la gestió i protecció del bé catalogat, però sempre en coordinació amb la Generalitat. Qualsevol canvi en la morfologia de la singularitat de l'element protegit compromet la figura de protecció patrimonial mencionada. Per tant, aquesta catalogació és una eina vital per protegir el patrimoni cultural, assegura que els béns



TARRAGONA



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

siguin conservats i valorats per les generacions futures i protegeix la Rambla Nova de proves o projectes que comprometen la singularitat de l'espai.

D'aquesta manera, la justificació per la qual la Rambla Nova és un BCIL és per l'aspecte d'avinguda amb arbres, que respecta la zona central amb una amplada considerable. A més, arquitectònicament es considera un eix privilegiat que defineix un moment i una època i on destaquen els monuments que es troben durant el recorregut, el monument a Roger de Llúria, als Herois i la Font del Centenari. En resum, un conjunt harmònic que cal preservar.

Per tots els motius exposats anteriorment, el Grup Municipal del Partit Popular presenta al Consell Plenari de l'Ajuntament de Tarragona les següents:

PROPOSTES D'ACORD

PRIMERA: Suspendre qualsevol prova pilot que talli el trànsit a la Rambla Nova davant el fracàs de la prova que ha suposat una ràpida degradació de la zona.

SEGONA: Protegir la Rambla tal com exigeix la catalogació com a Bé Cultural d'Interès Local (BCIL) promoguda per l'Ajuntament de Tarragona.

TERCERA: Elaborar un projecte sobre la Rambla Nova per revitalitzar i recuperar l'activitat del teixit econòmic i social de Tarragona.

QUARTA: Garantir una comunicació clara i transparent amb els veïns i veïnes en relació amb qualsevol actuació urbanística que modifiqui l'estructura actual de la via.

A Tarragona i a la data de la signatura electrònica

María Mercedes

Martorell Comas -

DNI 39684913T

(AUT)

Signat digitalment per María

Mercedes Martorell Comas -

DNI 39684913T (AUT)

Data: 2025.02.13 14:00:23

+01'00'

Maria Mercè Martorell

Portaveu del Grup Municipal del Partit Popular



MOCIÓ D'ERC PER A FOMENTAR L'ACCÉS A L'HABITATGE A LA CIUTADANIA DE TARRAGONA

L'accés a l'habitatge és un dret poc i desigualment satisfet entre la població d'arreu de l'Estat espanyol, de Catalunya i de Tarragona. Aquesta problemàtica ha crescut de forma punyent els darrers anys i rau en el rerefons explicatiu de moltes de les altres problemàtiques socials greus que afecten la ciutadania, com són la pobresa econòmica, la pobresa laboral, la pobresa energètica, la desigualtat social, la desigualtat de gènere o la més mediàtica qüestió de les ocupacions.

Cal partir de la premissa que l'accés a l'habitatge és un dret econòmic, social i cultural reconegut en la Declaració Universal dels Drets Humans i en el Pacte Internacional Pels Drets Econòmics, Socials i Culturals.

Tota persona té dret a un nivell de vida que assegurï, per a ell i la seva família, la salut i el benestar, especialment quant a alimentació, vestir, habitatge, assistència mèdica i als serveis socials necessaris; també té dret a la seguretat en cas d'atur, malaltia, incapacitat, viduïtat, vellesa o altra manca de mitjans de subsistència independent de la seva voluntat. (Article 25.1 de la Declaració Universal dels Drets Humans de 1948).

Un dret que l'Estatut d'Autonomia de Catalunya actualment vigent reconeix en els següents termes:

Les persones que no disposen dels recursos suficients tenen dret a accedir a un habitatge digne, per a la qual cosa els poders públics han d'establir per llei un sistema de mesures que garanteixi aquest dret, amb les condicions que determinen les lleis.

(Article 26 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 2006).

La Constitució espanyola, tan àmpliament citada per abordar la qüestió territorial i fins i tot per a protegir amb eficàcia el dret a la propietat privada, pregona el dret a l'habitatge digne d'una forma tan nítida i clara com complexa de materialitzar:

Tots els espanyols tenen dret a gaudir d'un habitatge digne i adequat. Els poders públics promouran les condicions necessàries i establiran les normes pertinents per tal de fer efectiu aquest dret, i regularan la utilització del sòl d'acord amb l'interès general per tal d'impedir l'especulació. La comunitat participarà en les plusvàlues que generi l'acció urbanística dels ens públics.

(Article 47 de la Constitució Espanyola de 1978).

El dret i l'objectiu polític d'un habitatge digne per a tothom, totes dues coses, requereixen d'una actuació coordinada i ambiciosa de totes les administracions públiques, encara que sigui amb rols i competències diferents. Cap administració pot, per sí sola i sense la cooperació de les altres, abordar el problema en la seva integritat. Més encara, ni tan sols totes juntes, amb un elevat grau d'esforç, podrien resoldre tot el problema a curt termini per la pròpia dimensió i complexitat del mateix. Però sí que en poden encarar una solució polièdrica que, sostinguda en el temps i amb el mirall d'altres experiències exitoses, pugui apropar-nos a una societat molt més justa a llarg termini en matèria habitacional, és a dir, en allò que fa referència al sostre i el refugi on viuen les persones.

En aquest sentit la Generalitat ha marcat un horitzó nacional que, a falta de saber quines en són la concreció i la consistència real, és ambiciós, té interès i no es pot passar per alt. El president Salvador Illa ha marcat l'objectiu d'assolir els 50.000 habitatges públics abans de 2030, una fita veritablement difícil i alhora veritablement necessària.

En aquest context, val la pena preguntar-nos: què hi podem fer des de l'Ajuntament de Tarragona per contribuir a fomentar l'accés a l'habitatge? I encara que aquesta sigui una competència compartida, com dèiem abans, i que on no arribin els nostres recursos hi hauran d'arribar els recursos d'altres actors, fins i tot de la imaginació de bones polítiques, algunes les coses que s'estan fent es poden aprofundir encara més, i algunes de les que encara no s'estan fent, es pot assumir fer-les o, si més no, estudiar-les.

Abans que res cal entendre que fomentar l'accés a l'habitatge és un objectiu general que té moltes cares, moltes dimensions o, si es vol, moltes línies específiques que contribueixen a satisfer-lo. Des d'afavorir l'increment del parc de lloguer convencional fins a traçar estímuls per a abaratir-ne el preu, des de construir més habitatge fins a mobilitzar el parc de pisos buits, des de promoure externament l'habitatge protegit, social i/o assequible fins a fer-ho des del mateix Ajuntament i l'empresa pública del Servei Municipal d'Habitatge a Tarragona (SMHAUSA, en endavant).

En l'àmbit de l'aprofitament i el reciclatge residencial, algunes d'aquestes polítiques són molt directes i s'estan fent via inversió, com és el cas de la compra per tanteig i retracte de pisos que l'administració municipal després podrà destinar a situacions d'emergència, vulnerabilitat o al mateix parc d'habitatge de lloguer assequible d'SMHAUSA. D'altres s'han fet en el passat i està pactat reprendre-les, com és el cas dels ajuts a la rehabilitació

d'aquells pisos deshabitats que es posin a disposició d'SMHAUSA durant cinc anys per a lloguer assequible.

Una acció, no obstant, sobresurt pel seu potencial impacte immediat sobre l'oferta d'habitatge de lloguer, tant en la seva quantia com en el seu preu. Es tracta de la regulació estricta del parc d'habitatges turístics que vagi en detriment del parc de lloguer convencional. Aquí també va tenir una intervenció decisiva la Generalitat de Catalunya a través del Decret del govern d'ERC, marcant topalls al nombre d'habitatges d'ús turístics (HUT, en endavant) per població en ciutats de demanda residencial fortament tensionada -com la nostra-, de 10 HUT per cada 100 habitants, determinant terminis de vigència de cinc anys per les llicències concedides i habilitant els ajuntaments per a regular la matèria, quelcom que abans generava una immensa incertesa jurídica. Estrictament, pel fet de ser un municipi tensionat, aquest decret no només habilita el nostre ajuntament a regular la matèria a través d'instruments urbanístics, sinó que ens hi obliga.

Ara cal fer l'elaboració del pla especial urbanístic per regular les condicions en que poden concedir-se llicències per HUT, amb un màxim per ciutat, un màxim per zones particularment tensionades -com la Part Alta i la Part Baixa- i unes estrictes condicions que impedeixin que cap HUT -o els mínims possibles- ho siguin en detriment del parc de lloguer convencional ni tampoc en detriment de la bona convivència veïnal. Per exemple, no és el mateix posar a HUT un pis que els darrers anys estava sota lloguer convencional que no pas rehabilitar un bloc mig en ruïnes per a aquesta finalitat, per posar dos casos extrems. Tampoc és el mateix l'entorn de Llevant que la Part Alta o l'Eixample que Ponent.

En l'àmbit de la nova construcció hi ha dues estratègies que, malgrat els seus beneficis directes per la ciutat van per un camí, poden tenir una incidència indirecta molt gran sobre la quantitat d'habitatges convencionals en oferta per lloguer i el seu preu més assequible. Per un costat, Tarragona té mancança de places hoteleres com s'ha palesat en diverses ocasions i tal com acrediten els estudis preliminars del POUM publicats l'any 2022. La nostra oferta hotelera està molt per sota a la que seria homologable a la resta del Camp de Tarragona i la major part dels nostres visitants s'allotgen en càmpings o, alternativament, en HUT. Establir una política d'estímul per a la nova construcció hotelera i la rehabilitació d'edificis en desaprofitats i en desús per a l'activitat hotelera contribuiria a potenciar una alternativa als HUT de forma proporcionada i ponderada, amb la diferència que aquestes noves places hoteleres no ho serien en detriment d'habitatge convencional.

Per altra banda, Tarragona és una ciutat universitària amb escassa oferta de residències d'estudiants. Amb la URV tenim una universitat puntera a nivell estatal i internacional en molts àmbits, però la ciutat no ofereix allotjament ni residència a l'alçada de la seva universitat ni de les necessitats dels i les estudiants que venen de fora. Captar inversions públiques i privades, estimular la construcció de residències d'estudiants i fins i tot posar a disposició solars desaprofitats per a concessionar-los amb aquesta finalitat tindria un impacte positiu en el mercat de lloguer: moltíssims pisos d'estudiants compartits que es paguen a un preu agregat molt alt quedarien disponibles per al lloguer convencional, augmentant l'oferta disponible i disminuint el preu.

Aquestes accions es poden complementar amb d'altres, com l'anunciada disposició de Tarragona a prestar solars per tal que la Generalitat de Catalunya construeixi habitatge públic, els intents reiterats però fallits de fer habitatge als solars municipals de la Vall de l'Arrabassada o els intents reeixits de promoure-ho al PP10.

A nivell de sòl urbà, l'Ajuntament pot estudiar fórmules per incentivar l'activació de solars que estan parats, per exemple bonificant-ne l'edificació durant un període temporal acotat de dos anys, aproximadament.

Mesures totes que elles que s'han d'acompanyar d'una deguda política de gestió urbanística i de planejament, fomentant la cooperació urbanística allà on el sistema de compensació es preveu fallit i disposant sectors de creixement viables, amb la seva corresponent dotació d'HPO, que fomentin la cohesió de Tarragona amb criteris de sostenibilitat i respecte paisatgístic.

Per totes aquestes raons i en base a aquestes propostes l'Ajuntament de Tarragona es compromet a estudiar i aprofundir la seva acció encaminada a fomentar l'habitatge a Tarragona a partir, entre d'altres, dels següents:

ACORDS

PRIMER. Elaborar el Pla Especial Urbanístic per regular i limitar els Habitatges d'Ús Turístic, evitant que aquests siguin en detriment de l'habitatge existent.

SEGON. Planificar una política d'estímuls per afavorir la construcció, la venda del patrimoni o la rehabilitació amb finalitat d'ús hotel·ler.



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

Tarragona

TERCER. Atraure inversions destinades a generar residències universitàries i residències d'estudiants, siguin en solars privats o en solars municipals desaprofitats.

QUART. Reactivar la política d'ajuts a la rehabilitació a canvi que els habitatges entrin a la borsa de lloguer d'SMHAUSA.

CINQUÈ. Continuar invertint de forma ininterrompuda en la compra per tanteig i retracte per pisos destinats a situacions de vulnerabilitat, emergència o la borsa d'SMHAUSA.

SISÈ. Posar solars a disposició de la Generalitat de Catalunya per a la construcció d'habitatge públic.

VUITÈ. Establir bonificacions per a l'edificació de solars durant un període aproximat de 2 anys o qualsevol altra equivalent que s'estimi més adequat.

NOVÈ. Invertir directament en la construcció d'habitatge per a SMHAUSA arreu de la ciutat, com en el cas del PP10 i la Vall de l'Arrabassada.

DESÈ. Desenvolupar sectors de cooperació (citar-ne un o dos) i donar suport a la planificació del creixement sostenible i la generació d'habitatge amb el nou POUM.

Firmado digitalmente por

Xavier Puig Andreu - DNI

47761101Z (AUT)

Fecha: 2025.02.13 15:02:49

+01'00'

Xavier Puig Andreu

Conseller d'ERC a l'Ajuntament de Tarragona



MOCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER CATALUNYA PER A COMBATRE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS:

Segons organismes internacionals com l'Organització Mundial de la Salut (OMS), l'Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE) i la Unió Europea (UE), el nivell màxim recomanat de soroll per garantir la salut i el benestar de les persones no hauria de superar els 65 decibels. No obstant això, a Tarragona, s'ha detectat que aquest límit és superat amb escreix per diversos agents generadors de soroll, com les ambulàncies, els bombers, les motos i altres vehicles, especialment al centre de la ciutat.

Les dades aportades pels veïns confirmen que aquesta situació afecta negativament la seva qualitat de vida, dificultant el descans i generant problemes de salut física i mental, com estrès, trastorns del son i altres patologies relacionades amb l'exposició prolongada al soroll.

Per tant, és essencial que l'Ajuntament de Tarragona prengui mesures immediates i efectives per reduir els nivells de contaminació acústica a la ciutat, en línia amb les recomanacions internacionals i la Llei 16/2002 de 28 de juny contra la contaminació acústica, protegint així la salut i el benestar de la ciutadania.

Per tot el que ha quedat exposat, el **Grup Municipal de Junts per Catalunya** a l'Ajuntament de Tarragona proposa al Ple l'adopció dels següents **ACORDS**:

PRIMER.- Realitzar un estudi detallat dels nivells de soroll a la ciutat, amb especial atenció a la zona centre, per identificar els principals causants de

l'incompliment dels 60 decibels establerts com a màxim per la llei 16/2002 contra la contaminació acústica de la Generalitat de Catalunya.

SEGON.- Incrementar els controls policials per sancionar els vehicles particulars que incompleixin la normativa de soroll.

TERCER.- Treballar amb els serveis d'emergència, com policia, ambulàncies i bombers, per garantir el compliment de la normativa acústica, respectant sempre les excepcions quan es troben en servei d'emergència. Si els cossos d'emergència utilitzen sirenes o dispositius acústics en situacions no justificades (per exemple, en desplaçaments sense emergència), podrien estar subjectes a normatives de soroll i ser requerits per reduir-ne l'ús.

QUART.- Promoure campanyes de conscienciació pública per informar i sensibilitzar la ciutadania i els conductors sobre la importància de respectar els límits acústics i els efectes negatius del soroll excessiu.

CINQUÈ.- Desenvolupar i implementar el Pla d'Acció contra el Soroll (2024-2029) de l'Ajuntament de Tarragona.

Amb aquestes mesures, Tarragona pot avançar cap a un model de ciutat més tranquil·la, saludable i respectuosa amb les necessitats dels seus habitants, garantint el compliment dels límits acústics recomanats pels organismes internacionals.

Tarragona, 13 de febrer de 2025

Jordi Miquel

Sendra Vellvè

DNI 39660597H

(TCAT)

Signat digitalment

per Jordi Miquel

Sendra Vellvè - DNI

39660597H (TCAT)

Data: 2025.02.13

21:41:42 +01'00'

Jordi M. Sendra Vellvè

Conseller Portaveu

Grup Municipal de Junts per Catalunya

MOCIÓ DEL GRUP MUNICIPAL DEL PSC PER CANVIAR EL NOM DEL TRAM DE LA T-11 ENTRE TARRAGONA I REUS COM A GRAN VIA METROPOLITANA DEL CAMP DE TARRAGONA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El projecte metropolità, impulsat pels municipis del Camp de Tarragona de la mà del govern de la Generalitat i de la Diputació de Tarragona respon a la ferma voluntat municipal de treballar per a la millora de la qualitat de vida de les respectives comunitats locals afegint la mirada comuna d'un territori com a espai que genera sinergies i fluxos de relació, també d'atracció, convertint les actuals dinàmiques metropolitanes d'interrelació en palanca per al progrés comú que es connecta, a la vegada, amb el conjunt del Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre, el Penedès i el país.

L'impuls generós dels alcaldes i alcaldesses s'ha transformat en una realitat que treballa per enfortir-se amb la concreció d'estratègies metropolitanes que es projectin en l'àmbit territorial metropolità. Les primeres accions han permès constatar que el procés esdevé una oportunitat per sumar sinergies per donar resposta a l'objectiu compartit de la millora de la qualitat de vida de les persones que viuen a tota la zona inclosa en el projecte.

És voluntat de les institucions impulsores del projecte metropolità passar d'una realitat municipal a una realitat d'àmbit supramunicipal regional que permeti donar un significatiu pas endavant, de gegant, en la millora dels serveis i infraestructures del territori. La naturalesa d'una àrea metropolitana, com a eina per a donar resposta als reptes ambientals, socials i econòmics i contribuir al compliment dels objectius de l'Agenda 2030 i dels Objectius per al Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides, troba expressió concreta en el planejament urbanístic i en els elements de connectivitat.

L'espai central del Camp de Tarragona ha viscut un procés de transformació a l'entorn d'infraestructures singulars com l'autovia T-11, en el tram comprès entre Tarragona i Reus, que representa la connexió de persones i activitats en dinàmiques d'interacció constant, de manera quotidiana i natural.

Així, la T-11 esdevé un element articulador de les lògiques territorials -existents i que es projecten al futur- que ja han estat descrites per l'estratègia territorial per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona elaborada pel Govern de la Generalitat de Catalunya.

Els ajuntaments impulsors de la concreció del projecte metropolità cerquen la identificació d'espais de confluència físics com aquest tram de la T-11 i d'acció en

el projecte que s'està executant que contribueixin a la millora integral de les condicions de vida dels ciutadans, la millora en l'eficiència de l'acció pública que permeti més i millors serveis al temps que faci de l'àmbit metropolità espai d'integració i prosperitat.

En aquest context, les ciutats germanes de Tarragona i Reus (els municipis de l'espai central del Camp de Tarragona) entenen aquesta autovia com a via de connexió principal pel que, en un futur, la T-11 està cridada a ser una avinguda que millorarà la connectivitat, comunicació, intercanvi, diàleg i generació d'oportunitats de creixement alhora que la vida dels milers de ciutadans que es desplacen diàriament entre ambdues ciutats per diferents raons.

És pels motius exposats, que el Grup del PSC proposa al ple de... adoptar els següents,

ACORDS

PRIMER.- Sol·licitar a les administracions competents, red denominar el tram de la T-11 entre Tarragona i Reus com a “gran via metropolitana del Camp de Tarragona” amb la idea d'esdevenir el símbol d'aquesta realitat metropolitana i, per què no, en un futur convertir aquesta via en un gran bulevard sostenible, connectat i inclusiu, nexa d'unió entre els nuclis urbans i element central de la futura Àrea Metropolitana.

SEGON.- Instar i convidar als ajuntaments que formen part d'aquesta futura àrea metropolitana a que impulsin dins del seu nomenclàtor (carrers, places o equipaments) la denominació “metropolitana del Camp de Tarragona”, per tal d'enfortir la percepció d'aquesta realitat que ja vivim per part de la ciutadania i deixar palés el nostre compromís amb aquest projecte.

TERCER.- Donar trasllat d'aquests acords als ajuntaments afectats per l'actuació, a la Conselleria de Territori de la Generalitat de Catalunya, als presidents dels grups parlamentaris del Parlament de Catalunya i al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Sandra Ramos
García - DNI
39728446V
(TCAT)

Firmado
digitalmente por
Sandra Ramos
García - DNI
39728446V (TCAT)
Fecha: 2025.02.14
18:35:10 +01'00'

S'adjunta el text de les mocions incorporades a l'ordre del dia del Consell Plenari de data 21 de febrer de 2025 i que són les següents:

26. Ordenació Corporativa i Administrativa. Expedient: 2025/5-G124:

Moció presentada pels grups municipals de Tarragona en Comú Podem i d'Esquerra Republicana de Catalunya, per a corregir el greuge causat als residents de la Part Alta per les noves condicions municipals d'estacionament del Decret de 13 de gener de 2025, elaborada per la Plataforma Som Part Alta Tarragona.

27. Ordenació Corporativa i Administrativa. Expedient: 2025/7-G124:

Moció presentada pel Grup Municipal Junts per Catalunya, per combatre la multireincidència delictiva.

28. Ordenació Corporativa i Administrativa. Expedient: 2025/6-G124:

Moció presentada pel Grup Municipal del Partit Popular, per a mantenir la singularitat de la Rambla Nova.

29. Ordenació Corporativa i Administrativa. Expedient: 2025/9-G124:

Moció presentada pel Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya, per a fomentar l'accés a l'habitatge a la ciutadania de Tarragona.

30. Ordenació Corporativa i Administrativa. Expedient: 2025/8-G124:

Moció presentada pel Grup Municipal Junts per Catalunya, per a combatre la contaminació acústica.

31. Ordenació Corporativa i Administrativa. Expedient: 2025/10-G124

Moció presentada pel Grup Municipal Socialista, per a canviar el nom del tram de la T-11 entre Tarragona i Reus com a Gran Via Metropolitana del Camp de Tarragona.

A Tarragona, a la data de la signatura electrònica

La cap de Servei d'Ordenació Corporativa i Administrativa
Josefina Díaz Parra