CONCELLO DE PONTEVEDRA

Ordenanza reguladora de la movilidad amable y de la utilización de los espacios públicos en el Concello de Pontevedra

Índice

Exposición de motivos....2
Capítulo I.- Disposiciones generales....8
Artículo 1.- Objeto....8
Artículo 2.- Ámbito de aplicación....8
Artículo 3.- Definiciones....9
Artículo 4.- Competencias municipales: autoridad municipal competente, agentes de la policía local y servicios técnicos....11
Artículo 5.- Señalización....13
Capítulo II.- Prioridades del uso de los espacios públicos....14
Sección primera. - De la prioridad de la movilidad peatonal....14
Artículo 6.- Prioridad de los usos peatonales....14
Artículo 7.- Principios generales de las zonas de preferencia peatonal....14
Artículo 8.- Estacionamiento en zonas de preferencia peatonal....15
Artículo 9.- Circulación de los vehículos por las calzadas....16
Artículo 10.- Limitaciones a la circulación por las calzadas y permisos especiales....17
Artículo 11.- Prohibición de competiciones y carreras de vehículos....17
Artículo 12.- Jerarquía entre las movilidades mecanizada y motorizada....17
Artículo 13.- Limitación temporal y espacial del estacionamiento....18
Capítulo III.- Circulación y estacionamiento de servicios....18
Artículo 14.- Circulación restringida a servicios o tráficos de necesidad....18
Artículo 15.- Estacionamiento restringido a servicios....18
Capítulo IV.- Seguridad viaria....19
Artículo 16.- Seguridad y percepción de la seguridad....19
Artículo 17.- Velocidades máximas....19
Artículo 18.- Limitación de velocidad de circulación en las zonas de preferencia peatonal y ante la presencia de peatones....20
Artículo 19.- Dispositivos de calmado de tráfico verticales: reductores de velocidad....20
Capítulo V.- Régimen sancionador y medidas provisionales....21
Artículo 20.- Infracciones y sanciones....21
Artículo 21.- Circulación, parada o estacionamiento en espacios no aptos para la circulación, en zonas de preferencia peatonal o en zonas restringidas a servicios o autorizadas....21
Artículo 22.- Infracciones en materia de señalización y a la limitación temporal o espacial del estacionamiento....22
Artículo 23.- Infracciones sobre exceso de velocidad y conductas prohibidas en zonas de preferencia peatonal....22
Artículo 24.- Inmovilización y retirada de vehículos....23
Disposición adicional primera. -....24
Disposición adicional segunda.-....24
Disposición transitoria. -....24
Disposición derogatoria.-....24
Disposición final. -....24

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

Exposición de motivos

I

Necesidad y oportunidad de la aprobación de una nueva ordenanza

El Ayuntamiento de Pontevedra cuenta con una *"Ordenanza municipal reguladora de la circulación en las vías urbanas del municipio"*, aprobada por acuerdo plenario adoptado en sesión de 27 de julio de 1989 y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) núm. 302, del 30/12/1989, con dos modificaciones muy significativas relativas a las velocidades máximas en el viario municipal, aprobadas en sendas sesiones del Pleno del 18/06/2010 y 20/02/2012 (esta última publicada en el BOP núm. 78 del 23/04/2012).

Estas modificaciones, aunque substantivas para ahondar en el objetivo de conseguir un tráfico calmado y seguro, en cuanto que determinaron la reducción genérica de la velocidad máxima en todo el viario municipal a 30 km/h, fueron muy puntuales y no cambiaron el marco general de una ordenanza que resulta altamente obsoleta en la mayoría de su articulado, desplazado por la sucesiva entrada en vigor de normas de superior rango o competencia y, lo que resulta más grave, en sus principios e ideas inspiradoras sobre la movilidad, que pretende ordenar y regular.

En primer lugar, la ordenanza en vigor está concebida para regular solo el tráfico de vehículos a motor, en consonancia de la prelación o jerarquía de prioridades de la que parte, que no es otra que la prioridad absoluta de la circulación motorizada.

En segundo lugar, la ordenanza vigente, como la mayoría de las de su época, se limita a replicar y en algún caso a desarrollar, normas de mayor rango, básicamente lo que hoy está regulado por el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (TRLTSV) y por el Reglamento General de Circulación (RC), aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 noviembre, que en la actualidad está siendo objeto de un proceso de modificación. La entrada en vigor de estos textos normativos y la propia terna sucesiva de modificaciones de las normas que desarrollaba la ordenanza (como por ejemplo del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre o del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo , que aprobaba el Reglamento General de Vehículos y de Conductores, entre otros) dejaron sin efecto la mayor parte de las regulaciones que ésta contenía.

Así pues, por una parte, tenemos en vigor una ordenanza que responde a criterios y prioridades muy distantes de los utilizados en la actualidad y que, por otra, se encuentra desplazada o ampliamente derogada por normas de rango superior. En resumen, tenemos una norma obsoleta y de poca utilidad, que si bien no llegó a ser profundamente disfuncional fue como resultado de sus previsiones dinámicas y de la propia aplicación de normas posteriores de rango jerárquico y/o competencial superior que la desplazaron, por lo que hace falta su revisión completa.

II

La reforma urbana y el nuevo modelo de movilidad

La democratización de los usos de los espacios públicos y la seguridad viaria son dos objetivos por los que deben trabajar todos los agentes sociales y, especialmente, las administraciones

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

públicas. Los accidentes de tráfico y sus terribles consecuencias en forma de muertes, heridos, daños a vehículos y a los elementos urbanos y de las vías de circulación, constituyen una plaga que tiene que ser aminorada y, en lo posible, erradicada, sin escatimar recursos para este fin.

Con esas metas, este Ayuntamiento viene desarrollando, desde el año 1999, un proceso centrífugo e ininterrumpido de reforma integral del espacio público, que tiene entre sus principales objetivos los de priorizar y proteger los tránsitos peatonales y de bicicletas, en detrimento de la saturación automovilística, además de introducir mecanismos para el calmado del tráfico y para luchar contra lo que la Organización Mundial de la Salud define como *"violencia viaria".*

El proceso de reforma urbana acometido por este Ayuntamiento definió una amplia zona de preferencia peatonal que supera ampliamente e incluso multiplica, los límites de la ciudad histórica, con un tráfico restringido que comprende calles, plazas y espacios públicos accesibles y adaptados a las necesidades del conjunto de la población y, en general, orientados al objetivo de convertir la ciudad en un espacio accesible, seguro y sostenible. Se adoptó un modelo urbano y de movilidad que persigue la convivencia de usos en los espacios, con protección de los más vulnerables, así como el calmado del tráfico, con importantes medidas estructurales que redujeron carriles y calzadas para aminorar la velocidad.

La ordenación de la movilidad en Pontevedra tuvo, por tanto, un cambio de rumbo muy sustancial desde finales de los años 90 del siglo pasado, girando hacia una movilidad más sostenible, así como más amable, pensada para las personas usuarias de los espacios urbanos y rurales, diferentes a los de la movilidad motorizada individual.

Esta nueva realidad fáctica ha estado fundamentada en diversos instrumentos jurídicos, como bandos de la Alcaldía, directrices e instrucciones a los servicios municipales y operadores del espacio público; también en otras ordenanzas, que regulan aspectos puntuales -como los veladores- e incluso en proyectos de obras y en criterios e informes técnicos, no llegando a estar recogidos y sistematizados en una nueva ordenanza, excepto las dos modificaciones de las limitaciones de velocidad, como antes se apuntó.

La flexibilidad contenida en la vigente ordenanza de tráfico del año 1.989, en parte sostenida en las modificaciones normativas posteriores, permitió que la nueva realidad de la movilidad existente actualmente en Pontevedra pudiera aflorar y ponerse en funcionamiento sin obstáculos sustanciales derivados de la ordenanza en vigor.

Se demostró que con el planeamiento urbanístico general del año 1.990 y con la ordenanza de tráfico vigente, que contienen una previsión dinámica en lo que se refiere a la ordenación del tráfico a motor y admiten la posibilidad de compatibilizar el uso peatonal con el de aparcamiento y el de la circulación rodada, se pudieron, a pesar de la inicial polémica jurídica, acometer importantes cambios en la ciudad, con base en la autorización o delegación en los órganos gestores del tráfico (en este caso la Alcaldía), contenida en ambas normas, de la potestad para establecer limitaciones al uso de las vías públicas e incluso su cierre al tráfico o para la alteración de la categorización del viario primario y de los distribuidores de distrito cuando concurran razones justificadas, tales como el propio desarrollo urbanístico o la búsqueda del equilibrio y la funcionalidad en los criterios de ordenación del tráfico, diseño del espacio urbano y la propia organización social de la ciudad.

Es decir, sin necesidad de modificar la ordenanza y en muchas ocasiones por la vía del bando de

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

la Alcaldía, se llevaron a cabo importantes transformaciones en la jerarquía de las movilidades y de los usos del espacio público, así como de la ordenación del tráfico. La experiencia acumulada en el proceso se plasmó en las Directrices para la aprobación de las ordenanzas reguladoras de usos y protección de los espacios públicos e instrucciones sobre el tratamiento de los espacios públicos, aprobadas por el Pleno de este Ayuntamiento en la sesión de 20 de febrero de 2009 (BOP del 13/03/2009).

Aun así, parece más adecuado y correcto actualizar y acomodar la normativa a los hechos y elaborar una nueva ordenanza en la que tenga cabal cabida la nueva realidad, superando así la situación actual, en la que se pueden impulsar actuaciones avanzadas de movilidad sostenible con un espíritu muy diferente, cuando no contrario, al de la ordenanza en vigor; impulso que se puede hacer aprovechando la flexibilidad de la ordenanza en vigor, pero de modo nada coincidente con su filosofía y planteamiento.

Por otra parte, la aparición de nuevos aspectos y fenómenos en los últimos años, como las masivas peatonalizaciones, o, mejor expresado, la declaración de zonas de preferencia peatonal de amplias zonas de la ciudad, el aumento del uso de la bicicleta y otros medios de autotransporte, la instalación de los pasos de cebra manteniendo la rasante peatonal y de los reductores de velocidad o la nueva jerarquía de movilidades, obliga a tenerlos en cuenta y regularlos en una nueva ordenanza.

Por tanto, la redacción y aprobación de esta nueva ordenanza pretende -además de la adaptación al nuevo marco jurídico vigente y a la ordenación de las nuevas realidades emergentes de la movilidad individual- pautar y desarrollar conceptos, elementos de calmado de tráfico y principios no recogidos en la normativa estatal y que fueron aplicados en el proceso de transformación urbana y de la movilidad en esta ciudad, tales como el concepto de servicios o de necesidad. En definitiva, se trata de primar -tal y como ahora obliga el marco jurídico y se viene haciendo en esta ciudad desde 1999- las formas de desplazamiento no motorizadas y más sostenibles y amables.

III
Los principios regulatorios

Queda justificada la necesidad y oportunidad de la redacción de una nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Pontevedra, que se concibe, ya de inicio, con los siguientes dos principios, que configuran los fundamentos de esta modificación normativa:

Flexibilidad. - La ordenanza se centrará en el establecimiento de los principios de funcionamiento y actuación, por lo que procederá a regular el mínimo necesario e imprescindible para potenciar la movilidad sostenible y amable, pero sin caer en un exceso de rigidez reglamentaria que la pudieran convertir, en el futuro, en un obstáculo para nuevos avances y adaptaciones o complicar su adaptación a una realidad muy cambiante. El mayor valor de la ordenanza que se pretende sustituir fue, precisamente, la inclusión de ciertas previsiones dinámicas dotadas de flexibilidad que hace falta mantener en la nueva ordenanza que la sustituya.

Especificidad. - La nueva ordenanza debe evitar entrar a regular a movilidad en los aspectos y cuestiones que ya estén suficientemente pautados por normas de rango superior, ya sea en materia de tráfico, de accesibilidad, de economía sostenible o de protección de la atmósfera. Se trata de no cometer el error de la anterior ordenanza, que la convirtió en obsoleta a cada

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

modificación del ordenamiento jurídico de superior rango o competencia. Por tanto, la nueva ordenanza deberá limitarse a los aspectos de la movilidad que las normas superiores dejan en manos de los ayuntamientos, a aquéllos que no están suficientemente regulados en esas normas y precisan concreción, y, por último, a los que son realidades específicas del Ayuntamiento de Pontevedra y, por lo tanto, carecen de regulación en las normas más generales o precisan de su desarrollo y adaptación a nuestra realidad.

Aunque es de suponer que, en un futuro más o menos próximo, varios de los aspectos novedosos que se incorporen y regulen en la ordenanza finalicen siendo normativizados por instancias superiores y puedan quedar obsoletos o desplazados, la realidad es que en la actualidad están sin regular o con normativa insuficiente y resulta oportuno y urgente dotarse de esa regulación, aunque pudiera tener corta vida, por los problemas que comienzan a surgir.

Los dos principios invocados, flexibilidad y especificidad, permiten, por un lado, acotar y delimitar con precisión y previsible funcionalidad los aspectos a incorporar a la nueva ordenanza y, por otro, concentrar los esfuerzos en un número pequeño de aspectos, con la consiguiente ganancia de precisión y calidad regulatoria.

IV
Las cuestiones a pautar

Ambos principios, junto con la guía contenida en las Directrices aprobadas por el Pleno en el 2009, la normativa general de tráfico, la de accesibilidad y la de movilidad sustentable, constituyen un escenario definido y suficientemente sólido, que permite concretar las finalidades genéricas y hacer una selección de los asuntos a incluir en la ordenanza, que, de inicio, serían los siguientes:

a) Jerarquía de movilidades. - Dotarse de las normas que definan, prioricen, concreten y den coherencia a la nueva prelación de actividades y usos en las calles y espacios públicos; a saber: peatonal, ciclista o con vehículos de movilidad personal (VMP), transporte público o de mercancías y automóvil y motocicleta privados. Para conseguir el objetivo de la coexistencia de usos sin segregaciones se hace precisa la fijación de unas prioridades claras y coherentes que disminuyan la potencial conflictividad.

Los asuntos a incluir en este apartado serían:

- Los derechos y deberes de las personas usuarias de las calles y espacios públicos, peatones y personas conductoras, en función de los tipos de espacios.
- Las normas de circulación en bicicletas, ciclos y otros aparatos de autotransporte, mecanizados o no, denominados vehículos de movilidad personal (VMP), en cada tipo de espacio.
- El concepto de servicios y su regulación, incluida la regulación de la circulación de los tráficos de necesidad y los estacionamientos de servicios.
- Las limitaciones de velocidad, según el tipo de espacios.
- Las competencias de los diversos órganos municipales para hacer efectiva esta jerarquía.

b) Regulación de los elementos de calmado de tráfico.- Como elemento fundamental de urbanización y para la implantación de la nueva jerarquía de movilidades, pero con tratamiento

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

diferenciado por su especificidad técnica, en la línea marcada por el informe del 16/11/2010 de la jefatura de la Oficina Técnica de Medio Ambiente, Infraestructuras y Servicios sobre condiciones técnicas y de implantación de pasos de cebra sobreelevados en calles del casco urbano, hoy recogida y desarrollada en la *Instrucción de diseño de dispositivos de calmado de tráfico del Ayuntamiento de Pontevedra*, aprobada por la Junta de Gobierno Local en la sesión del día 28/01/2019 (BOP núm. 30, de 12 de febrero del 2019) y, también, como consecuencia de la homogeneidad y cercanía geográfica, con la definida en la *Ordenanza de seguridad viaria de la Diputación Provincial de Pontevedra* (Pleno 22/02/2013, BOP núm. 98, de 23 de mayo del 2013) y en la *Guía de espacios públicos y movilidad amable* aprobada por el citado organismo provincial.

Relacionados con los elementos de calmado de tráfico, los límites de velocidad que se determinan en esta ordenanza para los tráficos a motor o mecanizados parten de la premisa de que la ciudad, los núcleos residenciales y, en general, todos los lugares en los que las personas desarrollan sus actividades, deben tener, tanto una elevada seguridad viaria como muy minoradas las incomodidades derivadas del tráfico de vehículos, para permitir una sensación de comodidad y seguridad.

V

Las ideas centrales

Las finalidades genéricas de esta ordenanza, además de conseguir una simplificación y claridad de la norma, residen en definir y concretar, para un contexto de elevado respeto por los peatones y por la movilidad amable, los principios genéricos y deberes que recoge el ordenamiento jurídico vigente para las personas usuarias de las vías y espacios públicos, de comportarse de manera que no entorpezcan indebidamente la circulación (de cualquier clase, especialmente la peatonal y amable) ni causen peligro, perjuicios o molestia innecesarias a las personas ni daños a los bienes.

Por eso, algunas de las principales ideas fuerza y objetivos concretos de la futura norma, en desarrollo de los artículos 9.1 y 9.2 del TRLTSV y artículos 2 y 3 del RC, consisten en:

- Pautar y desarrollar el deber de conducir cualquier tipo de vehículo, motorizado o no, con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno.
- Evitar que la conducción ponga en peligro tanto a la persona conductora como a las demás ocupantes del vehículo y al resto de las personas usuarias de la vía pública.
- Prohibir la conducción de manera negligente o temeraria.

VI

La competencia municipal

Esta ordenanza se elabora al amparo de la potestad reglamentaria reconocida a las entidades locales -artículo 4.1º a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL) y artículo 6 de la Ley 5/1997, de 22 de julio, de Administración Local de Galicia (LALG)-, con observancia de los principios de legalidad, competencia, seguridad jurídica o jerarquía normativa del artículo 103.1 de la Constitución. Tal potestad y principios, junto con la

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

profundización en los objetivos destacados, las competencias municipales establecidas en el artículo 25 de la LBRL y en el artículo 80 de la LALG, -en materia de medio ambiente urbano y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas, infraestructuras viarias, seguridad en lugares públicos, ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas, la pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales, policía local, tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad o transporte colectivo urbano entre otras-, así como la habilitación expresa del artículo 7 b) del TRLTSV, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, llevan al Ayuntamiento a tramitar y aprobar una ordenanza municipal reguladora de la utilización de los espacios públicos y movilidad amable en el Ayuntamiento de Pontevedra.

VII
La estructura

La presente ordenanza municipal se estructura en una exposición de motivos y cinco capítulos. Consta de 24 artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición última.

El Capítulo I, bajo el epígrafe “Disposiciones Generales”, delimita el objeto y el fin de la presente ordenanza, su ámbito de aplicación, aquellas definiciones de conceptos básicos y de aplicación general que llenan los vacíos o las poco desarrolladas definiciones de la normativa estatal, así como las competencias y, en particular, las relativas a la señalización.

En el Capítulo II, bajo el epígrafe “Prioridad del uso de los espacios públicos”, se determinan los usos preferentes del espacio público, mediante un cambio general del paradigma anterior. Pauta, este capítulo, las prioridades de usos y movilidades, con preferencia de la movilidad peatonal y regula los principios básicos de la utilización de las vías y espacios públicos para conseguir la preferencia peatonal.

En cuanto al Capítulo III, tiene el epígrafe “Circulación y estacionamiento de servicios” y desarrolla las reglas de circulación y estacionamiento en las zonas restringidas a servicios definidas en el capítulo I.

Por su parte, el Capítulo IV “Seguridad viaria” contiene importantes novedades en lo que se refiere al régimen de velocidades y a pormenorizar, en la sensación o percepción de seguridad que va más allá de la propia seguridad y constituye, sin duda, un factor de calidad urbana.

Por último, el Capítulo V, bajo el epígrafe “Régimen sancionador y medidas provisionales”, contiene una remisión genérica al régimen sancionador general e introduce la tipificación o matización de una serie de conductas como infracciones administrativas, para atender a los principios de esta ordenanza, cubrir los vacíos legales y pautar las relaciones de convivencia en los espacios públicos. Para finalizar, la disposición adicional aclara el reenvío a la normativa general; la transitoria el proceso en curso de regularización de los vados; la disposición derogatoria contiene la derogación expresa de la anterior ordenanza vigente, a la que nos referimos con anterioridad y la última determina su entrada en vigor.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

Capítulo I.- Disposiciones generales

Artículo 1.- Objeto

1. Esta ordenanza tiene por objeto regular, en general, los diferentes usos de los espacios públicos municipales y, en particular, los diferentes tipos de movilidad que se desarrollan en las vías, calles y terrenos públicos o de uso común aptos para la circulación, con los objetivos de conseguir un uso plural y no segregado de los espacios públicos, fomentar las movilidades amables, aumentar la seguridad viaria y la sensación de seguridad.

A tal efecto regula:

la) La jerarquía y las prioridades de usos de las vías y espacios públicos o de uso común aptos para la circulación peatonal, rodada o motorizada.

b) Los diferentes tipos de espacios públicos en relación a su funcionalidad para diversos usos, especialmente para los distintos tipos de movilidad.

c) Las normas de circulación para todo tipo de vehículos cuando circulan por zonas de preferencia peatonal.

d) Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas que se establecen, básicamente de las que suelen incidir o poner en peligro a preferencia de la movilidad peatonal y las sanciones aplicables a estas.

2. Dentro del objeto general definido, la presente ordenanza desarrolla las competencias municipales, complementa y adapta, a las peculiaridades del municipio, el régimen general que establece la normativa estatal vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad viaria, para lo que regula las particularidades de los usos de las vías urbanas y de titularidad municipal, la circulación y las diversas maneras de movilidad, con atención especial para la movilidad peatonal prioritaria y a la de las personas con diversidades funcionales.

3. En todos aquellos aspectos no desarrollados en esta ordenanza y para aquellos en los que en el futuro se dicten nuevas normas estatales aplicables por razón de competencia o jerarquía, se estará a lo dispuesto en la normativa general de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad viaria.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

1. Los preceptos de esta ordenanza son aplicables en todas las vías y espacios públicos de titularidad o competencia del Ayuntamiento de Pontevedra y obligan a los titulares y personas usuarias de los espacios públicos, de cualquier tipo, aptos para la circulación, sean plazas, calles, pistas rurales, espacios libres, zonas verdes, parques, playas, así como a las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común. En defecto de otras normas y en aquellos supuestos en los que hubiese lugar, se aplica también a las personas titulares y usuarias de vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de personas usuarias.

2. Con carácter general, los preceptos de esta ordenanza serán aplicables a los titulares y personas usuarias, en los conceptos y respecto de los espacios y terrenos a los que se refiere la normativa general de circulación que sean de competencia o titularidad municipal, sin perjuicio de los acuerdos o convenios de reparto competencial o de atribuciones sobre el viario que se puedan materializar entre la Policía Local y la Guardia Civil u otras fuerzas y cuerpos de

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

seguridad, en el seno de la Junta Local de Seguridad o por convenio interadministrativo.

Artículo 3.- Definiciones

A los efectos de la aplicación de esta ordenanza y ante la falta o en desarrollo del correspondiente concepto básico de la normativa general de tráfico, se definen como:

1.Peatón. Tendrán la consideración de:

1.1. Peatón en sentido estricto. Persona que realiza, sin ser conductor ni ocupante de vehículos, cualquier actividad en los espacios y vías públicas a los que se refiere el artículo 2 de esta ordenanza, entre ellas, la estancia, el juego, la conversación o tránsito a pie.

1.2. Personas asimiladas a la condición de peatón. Será persona asimilada a la consideración de peatón quien empuje o arrastre un carrito de un bebé o de una persona con diversidad funcional o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, incluidas carretas y carretillas; la persona que conduce a pie un ciclo, un ciclomotor de dos ruedas o cualquier tipo de vehículo de movilidad personal; las personas con diversidad funcional que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor, y los niños y niñas que no superen los 12 años que circulen en bicicletas, monopatines, patines o aparatos semejantes, motorizados o no, de poco peso y potencia que no supere la de un juguete y, en todo caso, siempre a una velocidad inferior a 6 km/h.

2. Pista o camino rural. Todas las vías de comunicación o espacios aptos para la circulación, de titularidad pública o privada, pavimentados o no, que atraviesan o comunican núcleos rurales y sirven de acceso a viviendas, talleres, fincas agrícolas y similares, situados fuera de la zona urbana, de uso público, común o susceptibles de ser potencialmente utilizados por una colectividad indeterminada de personas usuarias para diversos usos y funciones, entre ellas las de movilidad tanto peatonal como motorizada o mecanizada.

3. Núcleo rural. A los efectos de esta ordenanza se entenderá como núcleo, además de los así delimitados en el planeamiento urbanístico general, aquellas zonas de la periferia o rurales del territorio del ayuntamiento en las que exista actividad y/o edificaciones de tipo residencial, comercial, dotacional, asistencial, industrial o de otro tipo, sin soluciones de continuidad mayores de 500 m, o en las que la posible afluencia de peatones o ciclistas aconseje asimilarlas o considerarla como tal.

4. Zona de preferencia peatonal. Como norma general, tendrán la consideración de zonas de preferencia peatonal todas aquéllas que no estén reservadas expresamente a la circulación de vehículos mecanizados o motorizados, así como aquéllas en las que coexistan en el mismo espacio los usos peatonales con la movilidad de vehículos e incluye:

4.1 Las zonas consideradas y definidas en la normativa vigente de tráfico como zonas peatonales: *"parte de la vía, elevada o delimitada de otro modo, reservada a la circulación de peatones",* definición que incluye a la *"acera, el andén y el paseo"*.

4.2 A efectos de la aplicación de esta ordenanza se añaden las calles y plazas declaradas de preferencia peatonal por el Ayuntamiento y, en general, las zonas y espacios de coexistencia y uso plural definidos en esta ordenanza, así como aquellos otros espacios no dedicados de manera exclusiva a la circulación de vehículos motorizados o mecanizados o expresamente declarados por la autoridad municipal competente y debidamente señalizados.

4.3 Aquellos espacios que se definen en la normativa general como calle residencial, zonas a 30, sendas ciclable, camino reservado para peatones, refugios o semejantes.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

También quedan asimilados a las zonas de preferencia peatonal, en cuanto a la preferencia de paso de los peatones sobre los vehículos y respecto de aquellas determinaciones expresas de esta ordenanza, los pasos de peatones sin semáforo en cualquier tipo de vía y los pasos de peatones semaforizados cuando estén en verde para los peatones o apagados, las pistas rurales sin acera o espacio delimitado para los peatones.

Las zonas de preferencia peatonal o asimiladas se clasifican en cinco tipos:

a) Las zonas peatonales y las partes reservadas para los peatones en aquellas vías que tienen zonas o partes dedicadas a usos no peatonales: aceras, andenes, paseos, refugios y sendas.

b) Las calles, plazas o espacios públicos declarados de preferencia peatonal en el ámbito así declarado o señalizado, así como aquellos otros espacios declarados por la autoridad municipal competente y debidamente señalizados como zonas de preferencia peatonal.

c) Los restantes espacios públicos no dedicados expresamente a la circulación de vehículos mecanizados y/o motorizados, tales como plazas, jardines, parques o playas, entre otros.

d) Los pasos de peatones, como continuidad de los itinerarios peatonales y en los que los peatones deben comportarse exclusivamente como viandantes o transeúntes.

e) Todas las pistas del rural, habitualmente sin espacios segregados para los peatones, excepto aquéllas que expresamente se excepcionen.

5. Zonas y espacios de coexistencia y uso plural. Se incluyen dentro de las zonas de preferencia peatonal de las clasificadas en las letras b) y c) del punto anterior y se definen como aquellos espacios y ámbitos en los que se plasman unos postulados de diseño y gestión de los espacios públicos o de uso común que favorezcan su versatilidad y la posibilidad de ser soporte de diversos usos y actividades por parte del vecindario y de las personas usuarias, en los que las movilidades no peatonales se subordinan a éstas y al buen funcionamiento de la ciudad. Su diseño y gestión será homogéneo y tendente a evitar al máximo las segregaciones y especializaciones de uso, con extensión de las plataformas únicas y limitaciones del tráfico de vehículos y de su velocidad mediante medidas de calmado de tráfico. Las prioridades se fijarán de modo claro y coherente para conseguir la coexistencia de usos y disminuir la potencial conflictividad.

6.Tráfico y/o estacionamiento de servicios. Se entenderá por tráfico y/o estacionamiento de servicios, en el campo de la movilidad motorizada o mecanizada, el que corresponde a aquellas actividades necesarias para el buen desarrollo de la actividad económica y residencial, que incluyen, además de las actividades de servicios públicos y de emergencia, aquellos tráficos y estacionamientos de necesidad para el funcionamiento de la ciudad, tales como los de mensajería, reparto a domicilio, acceso a garajes en zonas de tráfico restringido, el acceso para personas con movilidad reducida, el servicio a hoteles, el transporte de bultos por residentes en edificios que carezcan de garaje o las mudanzas y las actividades asimiladas.

Se incluyen, en el concepto de servicios, los tráficos y estacionamientos de vehículos expresamente autorizados para residentes, comerciantes, profesionales, centros administrativos o semejantes, así como la carga y descarga tradicional, que contará con su reglamentación específica en desarrollo de la normativa general de tráfico.

7.Tipología de movilidades. Sin perjuicio de ulteriores divisiones como consecuencia de sus características, la presente ordenanza clasifica la movilidad en tres grandes tipos:

a) Movilidad natural o peatonal: la realizada sin ningún tipo de aparato o ayuda o la propia de aquellos tipos asimilados a la condición de peatón.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

b) Movilidad mecanizada (no motorizada). La realizada en aparatos que tengan la consideración de vehículos propulsados, exclusiva o principalmente, por la energía o esfuerzo muscular de la persona o personas que se desplazan sin ayuda de motores de cualquier tipo.

Incluye también las bicicletas con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, que disminuya progresivamente y se interrumpa al conseguir los 25 km/h.

c) Movilidad motorizada. La correspondiente a todos los casos en los que el vehículo, apto para circular, tenga cualquier tipo de motor, aunque se use esporádicamente.

8. Vehículos de movilidad personal. Los vehículos de movilidad personal (VMP) definidos conforme a la normativa general como vehículos de una o más ruedas, dotados de una única plaza, capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal, que por su construcción puedan exceder de las características de los ciclos, propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h, se incluyen en la movilidad motorizada y podrán circular por los espacios que se determinan en el artículo 9 de esta ordenanza.

En lo que se refiere a la regulación de su circulación por las zonas de preferencia peatonal o espacios de coexistencia, quedan asimilados a lo establecido para las bicicletas en esta ordenanza, excepto que, mediante las competencias que se recogen en el artículo 4, se puedan establecer excepciones o limitaciones en función del tipo y categoría del VMP o por las características de las vías de que se trate.

La persona que maneje o vaya al mando del VMP o de un vehículo ligero propulsado por motor eléctrico, tendrá la consideración de persona conductora de vehículo, a los efectos sancionadores en materia de tráfico y de la exigencia de responsabilidad; especialmente en lo que se refiere a comportamientos prohibidos por la normativa general, como utilizar durante la conducción un teléfono móvil y/o auriculares, las relativas a las tasas de alcohol y/o presencia de drogas o la circulación nocturna o en situaciones de escasa visibilidad sin alumbrado operativo ni llevar prendas ni elementos reflectantes. La utilización de cascos será obligatoria en los mismos supuestos que para las bicicletas.

Aquellos aparatos que no sobrepasen la velocidad de 6 km/h tendrán la consideración de juguetes y aquellos que conforme a la normativa general no tengan la consideración de VMP y que estén fuera del campo de aplicación del Reglamento (UE) núm. 168/2013 no podrán circular por las vías públicas.

9. Zonas reservadas para el tráfico. Partes de las calles, pistas o espacios públicos o privados de uso común o por colectividad indeterminada, que no tengan declarada la preferencia peatonal, dedicados en exclusiva a la circulación de vehículos, tales como calzadas, bandas de estacionamiento, carriles bici o cualquier otro de los definidos en la normativa de tráfico.

Artículo 4.- Competencias municipales: autoridad municipal competente, agentes de la policía local y servicios técnicos

1. Corresponde a la Alcaldía o concejal o concejala del gobierno en el que delegue, de ser el caso, con el debido asesoramiento de los servicios técnicos y de movilidad municipales, las competencias que le otorga al Ayuntamiento la normativa de régimen local y la específica de tráfico así como las de desarrollo de esta disposición general, como autoridad municipal competente en las materias de ordenación de los espacios públicos, movilidad, circulación y ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas, estacionamiento de vehículos, jefatura de la policía local o transporte colectivo urbano, para lo que podrá desarrollar

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

las siguientes atribuciones:

a) Ordenar el cierre a la circulación rodada, parcial o total, con carácter provisional o definitivo, de aquellas calles y espacios que se estimen oportunos. Las prohibiciones de circulación de carácter total, permanente y/o definitivo, se adoptarán previa consulta facultativa a los servicios técnicos y de movilidad y, de ser el caso, se publicitarán mediante el correspondiente Bando.

b) Declarar zonas de preferencia peatonal y espacios de coexistencia y uso plural

c) La ordenación del tráfico y del estacionamiento, en cuestiones tales como direcciones y sentidos de circulación, limitaciones de velocidad por debajo de las establecidas en esta ordenanza, reserva de uso de carriles para determinado tipo de vehículos o personas, la regulación de los estacionamientos -incluidos los de régimen limitado-, la reserva de determinados estacionamientos para uso exclusivo de servicios, la carga y descarga, los aparcamientos reservados a residentes, las limitaciones de circulación para determinados vehículos, la circulación de vehículos de mercancías, la ordenación de los itinerarios del transporte público y escolar, la señalización o, en general, cualquier otra medida de ordenación del estacionamiento y de la circulación conforme a la habilitación de la normativa general, así como sus excepciones.

d) La ordenación de usos de los espacios públicos para todo tipo de actividades, tanto comunes o permanentes como extraordinarias o puntuales, tales como obras, instalación de contenedores de escombros o actividades festivas y deportivas, entre otras.

e) La imposición de sanciones en materia de tráfico o por infracciones a los preceptos de esta ordenanza cometidas en su ámbito de aplicación, incluidas las que se cometan en vías y terrenos urbanos o de núcleo rural usados por una colectividad indeterminada de personas usuarias, con independencia de su titularidad, siempre que esta competencia no esté atribuida a otra administración y en defecto de normativa específica.

2. Corresponde a la Policía Local y a sus agentes el desarrollo de aquellas funciones sobre regulación de tráfico que le atribuyen la normativa vigente sobre fuerzas y cuerpos de seguridad y sobre tráfico y, particularmente, las siguientes:

a) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico urbano y, en general, el de los viales que tengan atribuidos por los acuerdos de distribución de competencias adoptados en el seno de la Junta Local de Seguridad, de conformidad con lo dispuesto en las normas de circulación, bajo la dirección de la Alcaldía o concejal o concejala de gobierno en quien delegue, en función de la materia.

b) El desarrollo de las competencias y funciones de policía administrativa municipales en el ámbito sancionador en materia de tráfico que se desarrollan en los puntos siguientes no atribuidas expresamente a la autoridad municipal competente, en relación a todas aquellas infracciones cometidas tanto en las vías de titularidad municipal como en vías y terrenos urbanos o de núcleo rural, usados por una colectividad indeterminada de personas usuarias, con independencia de su titularidad, siempre que esta competencia no se encuentre atribuida a otra administración y en defecto de normativa específica.

c) Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano o en los viales y espacios comprendidos en el ámbito de las atribuciones acordado o repartido en la Junta Local de Seguridad, con comunicación de sus actuaciones a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado cuando sea preceptivo.

d) Formular denuncia por las infracciones que se cometan por vulneración de esta ordenanza o de la normativa general de tráfico y, en su caso, formular la propuesta de sanción y emitir informes a las alegaciones y recursos que se sustancien en el procedimiento. Adoptar las

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

medidas provisionales de inmovilización y retirada que correspondan.

e) Las atribuciones para proponer y/o determinar los supuestos, espacios y zonas habitualmente destinadas al estacionamiento que, temporal y excepcionalmente, se deban reservar con ocasión de eventos extraordinarios de carácter deportivo, actos culturales, sociales, festivos, religiosos o de índole análoga, así como su señalización circunstancial y la denuncia, inmovilización, retirada y traslado de vehículos de zonas provisionalmente reservadas para usos distintos del estacionamiento y debidamente señalizada.

f) Estudio de medidas temporales de ordenación del tráfico en determinadas zonas, con motivo de la ejecución de obras o celebración de actos, bajo la coordinación de los servicios técnicos municipales.

g) Ejercer la policía administrativa en lo que se refiere a todas las ordenanzas, bandos y demás disposiciones municipales relativas al espacio público, en el ámbito de su competencia.

h) La vigilancia y policía administrativa de todos los espacios públicos en general.

3. Los servicios técnicos y/o del área de movilidad ejercerán las funciones que se les atribuyen en las relaciones de puestos de trabajo municipales en materia de movilidad, mantenimiento y ordenación del espacio público, tráfico, infraestructuras de control de tráfico rodado y seguridad ciudadana y, particularmente:

a) Prestar la debida asistencia técnica, cuando sean requeridos por la policía local o por la autoridad municipal competente.

b) Efectuar estudios, informes y propuestas sobre medidas de ordenación de la circulación de vehículos y peatones, idoneidad de zonas de aparcamiento y, en general, sobre seguridad viaria y riesgo de accidentes.

c) Realizar estudios y proyectos sobre la situación y características de los elementos de las redes semafóricas, señalizaciones verticales y horizontales o elementos auxiliares de circulación.

d) Prestar asistencia técnica en cuestiones como: coexistencias, direcciones y sentidos del tráfico, preferencias de paso y stop, prohibiciones de giro, prohibiciones de circulación, limitaciones de velocidad, limitaciones horarias de circulación, paradas de taxi, pasos de peatones, zonas y paseos peatonales, zonas de enseñanza de conductores, ordenación del transporte escolar, elementos auxiliares de circulación y cualquier otra que les sea requerida.

e) Estudio de medidas temporales de ordenación del tráfico en determinadas zonas, con motivo de la ejecución de obras o celebración de actos.

f) Gestión del transporte de mercancías dentro de la ciudad: propuesta de determinación de zonas, horarios, ordenación de la carga y descarga, informe de autorizaciones de transportes especiales y peligrosos dentro de la ciudad.

Artículo 5.- Señalización

1. La señalización de mandatos, prohibiciones, peligros, deberes, advertencias o indicaciones en la vías y espacios de titularidad municipal le corresponde en exclusiva a la autoridad municipal competente o policía local, conforme a la normativa general y a los principios de esta ordenanza y deberá observar las pautas contenidas en las Directrices aprobadas por el Pleno de este Ayuntamiento en la sesión de 20 de febrero de 2009 y publicadas en el BOP del 13/03/2009.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

2. Las señales que contengan limitaciones de circulación, parada, aparcamiento o velocidad desplegarán su eficacia, según el caso, hasta la siguiente señal correspondiente de conformidad con la normativa general, hasta la siguiente intersección a pesar de que existan elementos de mobiliario urbano o de urbanización intermedios y/o, a todo el espacio o campo acotado, tal y como acontece en la señalización que comprende el centro histórico, zonas de preferencia peatonal o de coexistencia y uso plural o núcleos rurales.

3. Se prohíbe, salvo causa justificada, instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la vía o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las intalaciones y, en general, la instalación de carteles, postes, toldos, marquesinas y cualquier otro tipo de obstáculo en el espacio público que dificulte la visibilidad de las señales, induzca a error o pueda obstaculizar o poner en peligro la accesibilidad de personas con diversidad funcional o la circulación rodada.

4. Se incluyen en las excepciones de la prohibición anterior, los supuestos de autorización previa y expresa del Ayuntamiento para colocación o reposición de señales o pintura en el pavimento, única y exclusivamente en los casos en los que así lo determine la autorización expresa de reserva de vía pública o la licencia municipal de vado, teniendo en cuenta lo dispuesto en la disposición transitoria de esta ordenanza.

Capítulo II.- Prioridades del uso de los espacios públicos

Sección primera. - De la prioridad de la movilidad peatonal

Artículo 6.- Prioridad de los usos peatonales

En el uso de los espacios públicos municipales tendrán preferencia las actividades que realizan los peatones o los asimilados a la condición de peatón, entre ellas la estancia, el juego, la conversación o el desplazamiento a pie, sobre la movilidad mecanizada y motorizada. En consecuencia, en todos los espacios públicos de cualquier tipo tendrán preferencia los usos peatonales, excepto los reservados, expresa y justificadamente, a otros fines específicos, entre ellos la movilidad mecanizada o motorizada.

Artículo 7.- Principios generales de las zonas de preferencia peatonal

1. Principio de preferencia peatonal

En las zonas definidas conforme esta ordenanza como de preferencia peatonal, la prioridad de utilización absoluta e incondicionada será, como su denominación indica y en condiciones normales, para los usos peatonales. En estas zonas, los peatones podrán desarrollar sus actividades sin preocupación ni temor a los vehículos de cualquier tipo que, ocasionalmente, pudieran circular por ellas.

2. Principio de adaptación de la conducción a la preferencia peatonal

Las personas conductoras de cualquier tipo de vehículo que tengan que circular por necesidad por las zonas de preferencia peatonal, incluidas las asimiladas a estas, tendrán que adaptar su conducta y velocidad, de manera que no perturbe, atemorice ni, mucho menos, origine peligro a los peatones.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

3. Principio de respeto por los peatones

Quedan terminantemente prohibidos por parte de las personas conductoras de cualquier tipo de vehículo, incluso de los asimilados a la condición de peatón, los comportamientos conducentes a expulsar a los peatones de las zonas de preferencia peatonal o que les obliguen a modificar su conducta o trayectoria, tales como sonar bocinas, timbres u otros dispositivos de aviso, efectuar acelerones, aproximar el vehículo a distancias menores de 1,5 metros, ir a una velocidad superior a la de un peatón cuando el peatón está en la trayectoria del vehículo, sortear a los peatones con los vehículos a velocidades superiores a las de un peatón, atemorizarlos con velocidades excesivas, increparlos para que se aparten o cualquier otra semejante que no observe este principio y prohibición.

En las pistas del rural asimiladas a las zonas de preferencia peatonal también se prohíben comportamientos conducentes a poner en peligro, acosar, angustiar o atemorizar a los peatones, con prohibición de aproximar los vehículos a los peatones a distancias inferiores a 1,5 metros y con el deber de reducción de velocidad en el encuentro con los peatones a las determinadas en esta ordenanza.

4. Principio de preferencia peatonal para la determinación de las rasantes del espacio público

Este principio implica que, en las vías municipales aptas para la circulación, cuando las aceras y la calzada tengan rasantes diferentes y la acera esté más elevada que la calzada, los cruces peatonales, en cumplimiento de la nueva jerarquía de prioridades y para mejorar la accesibilidad, serán los predominantes para dar continuidad al itinerario peatonal. Por consiguiente, se elevará la rasante de la calzada hasta el nivel de la acera y el diseño de los pasos peatonales se complementará con orejas y lengüetas.

5. Ancho mínimo de aceras y arcenes

Con carácter general y excepto imposibilidad material técnicamente justificada, las aceras y arcenes de nueva planta que se implanten en las calles y viales de titularidad municipal tendrán un ancho mínimo de 2,50 metros, de los cuales un mínimo de 1,80 metros será libre de obstáculos. En este espacio no se podrán instalar contenedores, señales, báculos de luminarias ni ningún otro elemento que pueda representar un obstáculo para la accesibilidad y la movilidad peatonal universal, excepto autorización expresa y sin perjuicio de las excepciones previstas en la ordenanza municipal reguladora de la instalación de veladores (mesas y sillas) en la vía pública.

6. Principio de no contaminación acústica y atmosférica

Los conductores y ocupantes de los vehículos evitarán producir ruidos, principalmente en horario nocturno, por lo que no se podrá tocar el claxon, excepto casos de extrema necesidad, cerrar las puertas o tapas de vehículo o motor con brusquedad, circular a escape libre, circular o estar estacionado con volumen elevado en las radios y aparatos de reproducción de sonido, permanecer con el motor en marcha con el vehículo estacionado, realizar acelerones injustificados y, en general, cualquier otra conducta que infrinja la normativa de protección del medio ambiente contra la contaminación acústica y atmosférica o perturbe la preferencia peatonal en el uso del espacio público.

Artículo 8.- Estacionamiento en zonas de preferencia peatonal

1. Está prohibido el estacionamiento de todo tipo de vehículos en las zonas peatonales reguladas en la normativa de tráfico y, en general, en todo tipo de zonas de preferencia peatonal de las definidas en esta ordenanza, excepto las que dispongan de espacios habilitados al efecto, en los

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

que se podrá parar y estacionar temporalmente durante el tiempo máximo establecido en la señalización y para aquellos vehículos que estén realizando un servicio necesario para el funcionamiento de la ciudad o de la zona.

2. En las zonas y espacios de coexistencia y uso plural, tal y como acontece en el centro histórico y en las calles y espacios de plataforma única y preferencia peatonal, no se delimitarán espacios habilitados para el estacionamiento de servicios. En estos espacios se permitirá la carga y descarga por tiempo no superior a 30 minutos, en los campos, días y franja horarias determinadas por el correspondiente bando, así como el estacionamiento de servicios definido en el artículo 3.5 de esta ordenanza, por el tiempo imprescindible para la realización del servicio y sin que, en ningún caso puedan superarse los 10 minutos.

3. Los ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal no podrán estacionar en las zonas peatonales ni de preferencia peatonal definidas en esta ordenanza, excepto en los espacios expresamente delimitados para este fin y sin perjuicio de lo que se determina en el punto anterior.

Sección segunda. - De la movilidad motorizada o mecanizada

Artículo 9.- Circulación de los vehículos por las calzadas

1. Como norma general, todos los vehículos aptos para circular deberán hacerlo por las calzadas o vías reservadas para este fin. Se exceptúan los vehículos que tengan la consideración de asimilados a la condición de peatón, las máquinas barredoras y los vehículos de emergencias y de otros servicios públicos especiales y en acto de servicio, en aquellos supuestos tasados o excepcionales previstos en la normativa de tráfico.

2. Las bicicletas, los ciclos, así como los vehículos de movilidad personal, incluidos los vehículos recreativos no motorizados o con motorizaciones de muy pequeña potencia, fabricados según la normativa vigente en materia de seguridad industrial y general de los productos, también podrán circular por el casco histórico, por las zonas y espacios de coexistencia y uso plural y por las calles de preferencia peatonal con plataformas únicas, con excepción de aquellas calles o tramos en los que el Ayuntamiento lo prohíba expresamente, de modo total o por franjas horarias por la masiva afluencia peatonal que impida o dificulte su circulación, mediante la correspondiente señalización.

3. La circulación de los VMP por las restantes calzadas del viario de titularidad municipal, a expensas de lo que se determine en la normativa general, se admitirá en las calzadas de aquellas calles y viales que tengan limitada su velocidad a 30 km/h o inferior y solo para los mayores de 15 años, excepto prohibición expresa acordada por la autoridad municipal competente y plasmada en la correspondiente señal, en aquellos casos en que así se determine en función de las características del viario o tráfico que soporte.

4. La circulación a la que se refieren los puntos anteriores deberá efectuarse con los requisitos y condiciones que determine la normativa general y en las condiciones específicas de esta ordenanza, además de respetar la señalización existente.

5. Las bicicletas, ciclos y los VMP, incluidos los vehículos recreativos no motorizados o con motorizaciones de muy pequeña potencia, no podrán circular por aceras, plataformas peatonales o paseos peatonales y demás zonas peatonales definidas en la normativa general, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 3.1.2. para los menores de 12 años. Esta prohibición afecta también a aquéllos que circulan en régimen de alquiler.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

Artículo 10.- Limitaciones a la circulación por las calzadas y permisos especiales

1. Los vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan de los establecidos en la normativa general precisarán, para circular por las vías municipales, además de la autorización del órgano estatal correspondiente, un permiso específico expedido por la policía local, previa autorización de la autoridad municipal competente, en el que se hará constar el itinerario que deberá seguir el vehículo y las horas en las que se permite la circulación.

2. Queda prohibida, con carácter general, la circulación de vehículos, por las vías urbanas y de los núcleos rurales, cuando tengan una longitud superior a 10 m de largo y/o 10 toneladas de peso.

3. Con carácter excepcional y en casos de estricta necesidad y debidamente motivados, como la realización de obras, podrán circular con autorización expresa de la autoridad municipal competente, previo informe favorable de la policía local, que elaborará el correspondiente plan de tráfico y/o garantizará el acompañamiento en caso necesario y, de ser el caso, de los servicios técnicos municipales, que podrán exigir la presentación de una fianza para responder de los daños que se puedan causar en el viario público. La persona física o jurídica que solicite la autorización estará obligada, si fuera el caso, a señalizar y a avisar a los vecinos afectados, siguiendo las indicaciones que consten en la autorización.

Artículo 11.- Prohibición de competiciones y carreras de vehículos

1. Queda prohibido emprender competiciones de velocidad fuera de los lugares autorizados y, en general, participar o hacer carreras, competiciones o simulacros entre cualquier tipo de vehículos, con independencia de que la velocidad máxima que consigan pueda ser inferior a los límites fijados en esta ordenanza.

2. Las únicas excepciones a la prohibición del artículo anterior serán los supuestos de competiciones deportivas o actividades recreativas debidamente autorizadas y los juegos de niños y niñas realizadas por menores de 12 años, con bicicletas o vehículos recreativos, en espacios libres, parques y zonas de ocio y expansión, siempre que en sus trayectorias no se encuentren peatones que puedan resultar importunados u obligados a modificar su conducta.

Artículo 12.- Jerarquía entre las movilidades mecanizada y motorizada

1. La movilidad en vehículo mecanizado: Las bicicletas, con o sin pedaleo asistido, ciclos y vehículos de movilidad personal sin motor, tendrán preferencia sobre las movilidades motorizadas, incluidas las bicicletas eléctricas o los ciclos de motor, siempre sin perjuicio de las preferencias de paso y restantes prioridades establecidas para los supuestos de concurrencia de los distintos vehículos en la normativa general y que prevalecerán también sobre las restantes determinaciones de este artículo.

2. Las personas conductoras de los vehículos motorizados tendrán que circular con respeto a los vehículos de movilidad mecanizada y conducir de manera que no amenacen su seguridad, debiendo facilitarle su buena circulación, respetar las distancias de separación para adelantamiento y cederle el paso en los cruces en los que no estén definidas las prioridades.

3. Entre las movilidades motorizadas, tendrán prioridad y preferencia sobre las demás los vehículos prioritarios en servicios de emergencia u otros servicios públicos especiales, de conformidad con lo dispuesto en la normativa general. A continuación, tendrán prioridad, por este orden, los vehículos destinados al servicio de transporte público de viajeros, el transporte de

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

mercancías y, por último, el VMP, la motocicleta, el turismo y los demás automóviles privados, en los términos establecidos en la presente ordenanza y en la señalización que la desarrolle.

4. Los vehículos destinados al servicio de transporte público colectivo de viajeros y/o al transporte escolar, en el desarrollo de las funciones propias de los servicios que prestan y de no existir parada habilitada fuera de la calzada, podrán parar en ésta, en aquellas zonas debidamente señalizadas y por el tiempo imprescindible para efectuar sus funciones de subida y bajada. También podrán parar en la calzada los vehículos adscritos al servicio público de limpieza y recogida de basura, cuando realicen las funciones encomendadas.

Artículo 13.- Limitación temporal y espacial del estacionamiento

1. Ningún vehículo podrá permanecer estacionado indefinidamente en la vía pública. Con carácter general se limita el estacionamiento en las vías y espacios aptos para la circulación a un mes máximo.

2. Se prohíbe el estacionamiento de vehículos con la finalidad de ejercer actividad comercial destinada a su venta o alquiler o cualquier otra actividad mercantil o publicitaria.

3. Los estacionamientos reservados para personas con diversidad funcional se limitarán, mediante la correspondiente señalización o panel complementario, hasta un máximo de 24 horas en las zonas residenciales y por períodos inferiores en las zonas próximas a centros dotacionales o por los de atracción de la movilidad, en las horas de funcionamiento y para promover su rotación.

4. Se prohíben las reservas de espacios para aparcamiento con elementos diferentes a las señales homologadas y/o por personas que no sean las expresamente autorizadas, en los supuestos de reservas temporales de vía pública.

5. Excepto autorización expresa o para los vehículos de emergencias o servicios públicos, en ningún caso se podrá estacionar, ni siquiera parcialmente, encima de la acera.

Capítulo III.- Circulación y estacionamiento de servicios

Artículo 14.- Circulación restringida a servicios o tráficos de necesidad

1. En las calles y espacios públicos declarados como zonas restringidas para servicios por la autoridad municipal competente y señalizados con la señal de circulación prohibida insertada en un panel complementario rectangular que contenga la inscripción con la correspondiente leyenda que excepcione la circulación de servicios, solo podrán circular, además de los expresamente autorizados por la condición de residente o asimilado, los vehículos motorizados que presten algún servicio necesario para el funcionamiento de la ciudad, barrio, calle, lugar o zona, de entre los que se definen en el artículo 3 de esta Ordenanza, así como los vehículos mecanizados y motorizados de movilidad personal.

2. En el supuesto de que coincidan las zonas de acceso restringido excepto servicios con zonas peatonales o de preferencia peatonal y, en general, con zonas y espacios de coexistencia y uso plural, los vehículos tendrán que circular en las condiciones determinadas para este tipo de espacios en esta ordenanza.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

Artículo 15.- Estacionamiento restringido a servicios

1. Las zonas de estacionamiento restringido a servicios que se definen en el artículo 3 de esta ordenanza, serán acordadas por la autoridad municipal competente e identificadas con una señal de prohibición de parada y estacionamiento insertado en un panel complementario rectangular de la señal que contenga una inscripción con la leyenda que excepcione a los servicios. Podrán hacer uso de ellas, en las franjas horarias que determine la inscripción y por el período máximo de tiempo que figure en el panel complementario de la señal, cualquier vehículo que preste los servicios catalogados como necesarios en esta ordenanza.

2. Sin perjuicio de lo señalado en el punto anterior y en el artículo 13 de esta ordenanza, en supuestos excepcionales debidamente motivados y justificados se podrá solicitar y autorizar expresamente, por la autoridad municipal competente o la policía local, el estacionamiento provisional en lugares distintos a los permitidos y/o en horario o por tiempo superior al establecido, para actividades temporales y extraordinarias que así lo precisen y que de otra manera no se podrían realizar, como pueden ser las mudanzas, las obras, la limpieza de fachadas o cristales, o la celebración de eventos culturales, deportivos, religiosos, sociales o festivos que requieran estacionar por más tiempo o en lugar distinto del permitido.

3. La autorización expresa a la que se refiere el punto anterior determinará las condiciones especiales del estacionamiento autorizado, así como, de ser el caso, el deber de señalización. Podrá exigirse la previa constitución de una fianza que garantice los daños a los bienes municipales por las características de peso o dimensión de los vehículos y, excepto que no exista alternativa o por la propia naturaleza del estacionamiento provisional o actividad extraordinaria, no se podrán otorgar autorizaciones excepcionales para estacionar en parques, jardines y zona verdes.

4. En las calles o zonas de circulación restringida excepto servicios no declaradas de preferencia peatonal, que cuenten con tráficos separados y carezcan de zonas de estacionamiento restringido para servicios, se admitirá de manera excepcional que el transporte de bultos, enfermos o personas con diversidad funcional, a edificios que carezcan de garaje, pueda materializarse mediante el estacionamiento en la calzada o espacio reservada a la circulación motorizada, por el tiempo imprescindible para la realización del servicio y sin superar los 2 minutos.

Capítulo IV.- Seguridad viaria

Artículo 16.- Seguridad y percepción de la seguridad

1. La minoración de las velocidades que se determinan en esta ordenanza para los tráficos a motor o mecanizados se pauta como premisa e instrumento básico para conseguir los objetivos de seguridad viaria y permitir una sensación de comodidad y seguridad, dado que la velocidad y la calidad urbana son altamente incompatibles.

2. En los ámbitos altamente antropizados o urbanizados de aplicación de esta ordenanza se deberá conducir cualquier tipo de vehículo y, en especial los motorizados, con la diligencia y precaución necesarias para evitar molestias, temores e incomodidades a los peatones, así como a los ciclistas y personas que conduzcan vehículos mecanizados de movilidad personal.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

Artículo 17.- Velocidades máximas

1. El límite máximo de velocidad al que podrán circular los vehículos por las vías urbanas y de titularidad del Ayuntamiento de Pontevedra y, en general, en el ámbito de aplicación definido en el artículo 2 de la presente ordenanza, se fija en 30 km/h, dentro de los parámetros establecidos en el art. 50 del Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, o norma que en el futuro lo sustituya.

2. Además de los supuestos de reducción de velocidad de los vehículos en el encuentro y ante la presencia de peatones que se pautan en el artículo siguiente, el límite máximo general de velocidad al que podrán circular los vehículos en el viario municipal referido en el punto anterior podrá ser reducido por la autoridad municipal competente a 20 km/h en las calles urbanas o de núcleo que carezcan de aceras o arcenes laterales para peatones con un ancho mínimo de 1,50 m o en las que la visibilidad frontal no consiga un mínimo de 25 m, así como consecuencia de la clasificación y/o características del viario municipal. Todo esto sin perjuicio de las mayores limitaciones que determinadas morfologías de las vías aconsejen y de aquellas concretas y puntuales referidas a intersecciones, cruces peligrosos, curvas, cambios de rasante o similares.

3. Con carácter excepcional, en los supuestos de tramos de carreteras transferidas al Ayuntamiento o de viario municipal no urbano que no tenga las características de pista rural y en las que sus características y trazado lo permitan y aconsejen, podrá incrementarse el límite máximo general hasta los 50 km/h.

Artículo 18.- Limitación de velocidad de circulación en las zonas de preferencia peatonal y ante la presencia de peatones

1. En el centro histórico, zonas de preferencia peatonal y, en general, en las zonas y espacios de coexistencia y uso plural definidas en esta ordenanza, la velocidad máxima nunca será superior a los 10 km/h, la doble de la tomada como referencia en esta ordenanza para un peatón, siempre que se cumplan las condiciones de distancias que se señalan en el punto siguiente para regular el encuentro de vehículo con el peón y la seguridad ante la posible salida de peatones.

2. Ante la presencia de peatones en una zona de preferencia peatonal, cualquier tipo de vehículo, incluidos los asimilados a la condición de peatón, tendrá que reducir su velocidad a la de los peatones y, en cualquier caso, no circular a velocidad superior a 6 km/h. Se entiende por presencia de peatones su presencia física, cuando esté a menos de 1,5 m de la trayectoria recta del vehículo o bien cuando se circule a menos de 1,5 m de los portales y accesos a edificaciones o en los cruces o curvas cerradas por los que puedan aparecer peatones que no pudieron divisar el vehículo con la antelación suficiente y, también, cuando se atraviese una acera para la entrada o salida de un garaje.

En caso de que la estrechez de la zona peatonal o afluencia de peatones no permita cumplir las condiciones anteriores, podrá prohibirse la circulación de todo tipo de vehículos, excepto los de servicio público, los autorizados para acceso a garajes y los asimilados a la condición de peatón, que, en todo caso, deberán circular a velocidades semejantes a aquella a la que circulen los peatones y nunca superiores a 6 km/h.

3. En las pistas del rural no excepcionadas y, por lo tanto, asimiladas a las zonas de preferencia peatonal, en las que no existan aceras, arcenes o espacios reservados para los peatones de 1,5 m de ancho mínimo y ante la presencia de peatones, los vehículos tendrán que reducir su velocidad máxima a 10 km/h, con prohibición de aproximar los vehículos a distancias inferiores a 1,5 m del peatón y de los portales y accesos a los de las fincas y parcelas.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

Artículo 19.- Dispositivos de calmado de tráfico verticales: reductores de velocidad

Los reductores de velocidad y, en general, los dispositivos de calmado de tráfico que se instalen en el término municipal de Pontevedra serán de los tipos y con las características fijadas en la *Instrucción de diseño de dispositivos de calmado de tráfico del Ayuntamiento de Pontevedra* aprobada por su Junta de Gobierno Local en la sesión ordinaria del día 28 de enero del 2019 y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia núm. 30 de 12 de febrero del 2019 o instrucción o norma de rango superior que en el futuro se dicte, con admisión en su ejecución de un margen de tolerancia del 30% en cualquiera de sus parámetros cuantitativos.

Capítulo V.- Régimen sancionador y medidas provisionales

Artículo 20.- Infracciones y sanciones

1. Las acciones y omisiones contrarias a la normativa general de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad viaria serán sancionadas por la Alcaldía o concejal o concejala de gobierno delegado/a como infracciones administrativas leves, graves o muy graves, en los términos y por el procedimiento que se determina en la normativa general y sin perjuicio de aquéllas que puedan ser constitutivas de delitos tipificados en las leyes penales.

2. En desarrollo de la referida normativa general de tráfico y, al amparo de lo dispuesto en la vigente normativa de régimen local, se establecen, para la idónea ordenación de las relaciones de convivencia de interés local y del uso de los espacios públicos por los peatones y vehículos, los tipos de las infracciones y sanciones a imponer que de sucesivo se detallan por el incumplimiento de deber, prohibiciones o limitaciones contenidos en esta ordenanza y de los principios y prioridades que en ella se pautan.

Artículo 21.- Circulación, parada o estacionamiento en espacios no aptos para la circulación, en zonas de preferencia peatonal o en zonas restringidas a servicios o autorizadas

1. Parar o estacionar un vehículo a motor o mecanizado en espacios públicos no aptos para la circulación, tales como parques, jardines, paseos, espacios libres, playas o semejantes, será constitutivo de una infracción grave sancionada con multa de 200 euros, que se podrá incrementar hasta 260 euros de conformidad con lo dispuesto en la normativa general de tráfico, previa ponderación del peligro potencial creado para los peatones y demás personas usuarias de la vía pública.

2. La misma sanción por infracción grave será impuesta a los que parasen en los pasos para peatones o ciclistas o estacionasen, incluso de manera parcial, en las aceras, en las zonas y espacios de coexistencia y uso plural y/o en las zonas de preferencia peatonal y demás zonas prohibidas en esta ordenanza o en la normativa general, excepto en aquellos supuestos excepcionales autorizados por bandos de la alcaldía regulatorios de la carga y descarga, preferencia peatonal o movilidad. La sanción podrá ser incrementada hasta 260 euros, de conformidad con lo dispuesto en la normativa general de tráfico, previa ponderación de las circunstancias concurrentes y, particularmente, del peligro potencial creado para los peatones y demás personas usuarias de la vía pública, además de llevar aparejada la inmovilización y/o retirada del vehículo.

3. Circular en zonas reservadas a servicios o “autorizados” sin autorización, estacionar en zonas reservadas a servicios sin desarrollar ninguna de las actividades habilitadas o excediendo en un

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

triplo el tiempo máximo autorizado y estacionar en las zonas reservadas para autorizados sin autorización, será sancionado por infracción grave, con multa de 200 euros.

4. La circulación de bicicletas, ciclos y vehículos de movilidad personal o recreativos por las aceras y espacios no autorizados conforme a lo dispuesto en la presente ordenanza, será sancionada con multa por infracción grave de 200 euros, en los supuestos de conducción negligente o sin respetar la preferencia de los peatones o ocasionando riesgos para estos.

Artículo 22.- Infracciones en materia de señalización y a la limitación temporal o espacial del estacionamiento

1. Instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las instalaciones, salvo causa justificada y, en general, infringir lo dispuesto en el artículo 5.3 de esta Ordenanza, con peligro para la circulación rodada, será sancionado como infracción muy grave, con multa de 3.000 a 20.000 euros.

2. Las infracciones a lo dispuesto en el artículo 5.3 que determinen un incumplimiento de la normativa de accesibilidad, por obstaculizar o poner en peligro la accesibilidad de personas con diversidad funcional, así como la colocación de obstáculos en aceras prohibida por el artículo 7.5 de esta ordenanza, serán sancionadas de conformidad con lo determinado en la normativa vigente en materia de accesibilidad.

3. Las infracciones a la limitación temporal o espacial del estacionamiento y demás conductas prohibidas en el artículo 13 de esta ordenanza serán sancionadas como infracción grave, con multa de 200 euros.

Artículo 23.- Infracciones sobre exceso de velocidad y conductas prohibidas en zonas de preferencia peatonal

1. La circulación en las zonas de preferencia peatonal o de coexistencia y uso plural sin respetar la velocidad máxima de 10 km/h o el límite de velocidad de 6 km/h en los supuestos de presencia o encuentro con los peatones previstos en esta ordenanza será sancionada como infracción grave o muy grave, con las multas y retiradas de puntos previstas en el anexo IV del TRLTSV, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para las infracciones de velocidades limitadas a 20 km/h, conforme a los intervalos que en éste se definen.

2. Serán sancionadas, como infracción leve, las infracciones de velocidad a las que se refiere el punto anterior en los intervalos de 6 a 20 km/h o de 10 a 20 km/h, respectivamente, excepto que, por infringir la distancia de seguridad al peatón o, en general, las prohibiciones pautadas en el artículo 7.2 y 3 de esta ordenanza, los hechos puedan ser constitutivos de conducción negligente o temeraria tipificada como infracción grave o muy grave en la normativa general, de conformidad con lo determinado en el punto siguiente.

3. Las conductas constitutivas de infracciones de los principios de adaptación de la conducción motorizada o mecanizada a la preferencia peatonal, de respeto por los peatones o que infrinjan las determinaciones relativas a la jerarquía entre la movilidad mecanizada y la motorizada que se describen en esta Ordenanza en los artículos 7.2 y 3 y en el artículo 12.2, respectivamente, serán sancionadas como infracción grave con multa de 200 euros o muy grave, con multa de 500 euros, según sean calificadas a través del correspondiente procedimiento sancionador como conducción negligente o conducción temeraria.

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

4. Las infracciones al principio de no contaminación acústica que se describen en el artículo 7.6 de esta ordenanza serán sancionadas de conformidad a la normativa vigente en materia de protección del medio ambiente contra la contaminación acústica.

5. La participación u organización de competiciones y carreras de vehículos no autorizadas será sancionada como infracción muy grave, con multa de 500 euros.

Artículo 24.- Inmovilización y retirada de vehículos

1. Además de en los supuestos previstos en la normativa general, podrán ser inmovilizados los transportes especiales que circulen sin autorización por el viario municipal y aquellos vehículos conducidos por personas que no acrediten su residencia legal en territorio español y que, tras la comisión de una presunta infracción de la normativa general de tráfico, no depositen el importe de la sanción fijada provisionalmente por el agente denunciante de la policía local, sin perjuicio de las reducciones del importe de las sanciones previstas en al normativa general.

2. Transcurridas cuarenta y ocho horas desde la inmovilización de un vehículo sin que se corrijan las causas o enmienden las deficiencias que la motivaron, el vehículo podrá ser retirado al depósito municipal.

3. La inmovilización efectuada con medios mecánicos para garantizar su efectividad, así como la retirada y, en su caso, estancia, devengarán la tasa correspondiente de conformidad con la correspondiente ordenanza fiscal.

4. Además de en los supuestos relacionados con infracciones administrativas en materia de tráfico previstos en la normativa general y de lo señalado en el punto 2 de este artículo, podrá procederse a la retirada del espacio público de los vehículos que superen, en un triple, el tiempo autorizado en los aparcamientos reservados a servicios y, con carácter general, a las veinticuatro horas desde que fuera denunciado por parar o estacionar en un lugar prohibido.

5. También serán retirados, sin que devengue tasa, los vehículos legalmente estacionados en aquellas vías o itinerarios que vayan a ser utilizados por eventos de tipo cultural, festivo, deportivo, religioso, del ejercicio de derecho de manifestación, de limpieza viaria o semejante, así como los que lo hagan en los espacios autorizados por el Ayuntamiento como reservas de vía pública para obras, cambios y reparaciones, incluidas las urgentes en el espacio público, en supuestos de siniestros, derrumbamientos y ruinas o por necesidad de desarrollo de los trabajos por los servicios de emergencia.

6. La retirada prevista en el punto anterior se sujetará al siguiente procedimiento:

6.1. Señalización, bien por la autoridad municipal o por las personas promotoras autorizadas, con una antelación de al menos cuarenta y ocho horas. En supuestos excepcionales se podrá reducir a doce horas o, de forma inmediata en caso de emergencias o situaciones de peligro inminente para personas o cosas. Excepto en este último caso, la señalización contendrá una leyenda anexa con la fecha y hora en la que se prohíbe el estacionamiento, así como la finalidad de la reserva de vía o motivo de la prohibición en lugar fácilmente visible.

6.2 Verificación de la correcta señalización por parte de la Policía Local, que levantará acta de constancia de los vehículos estacionados previamente a la señalización.

6.3 En la fecha y hora de prohibición se procederá a la retirada o traslado de los vehículos en función de las siguientes circunstancias:

a) Los vehículos que estuvieran estacionados antes de proceder a la señalización, de no ser

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

retirados por sus responsables, serán trasladados a los lugares próximos disponibles y, las personas propietarias serán notificadas, si es posible, del traslado y lugar.

b) Los vehículos que estacionaran con posterioridad a la señalización y desobedecieran las prescripciones de ésta, serán denunciados y retirados por la grúa, devengando la tasa del servicio de conformidad con la ordenanza fiscal de aplicación.

Disposición adicional primera. - Reenvío a otra normativa

Las alusiones que se realicen en esta ordenanza a leyes y normas específicas se entenderán extensivas a las normas que se promulguen con posterioridad y sustituyan a las citadas.

Disposición adicional segunda.- Relación codificada de infracciones y sanciones

El Ayuntamiento, mediante decreto de la Alcaldía u órgano delegado, podrá aprobar una relación codificada de infracciones y sanciones, en desarrollo de la normativa general y de la presente ordenanza, que será objeto de publicación en la web municipal y en la sede electrónica del Ayuntamiento, https://sede.pontevedra.gal, para general conocimiento y que, de ser el caso, será modificada para adaptarla y mantenerla actualizada según los cambios normativos que en el futuro se produzcan y entren en vigor.

Disposición transitoria. - Procedimiento para la revisión de las autorizaciones de pasos permanentes de vehículos a inmuebles desde la vía pública en el Concello de Pontevedra.

1. Se establece el plazo de un año, contado a partir de la entrada en vigor de esta ordenanza, para la culminación del procedimiento de revisión de las licencias de vado otorgadas en este término municipal y de las señales verticales colocadas a tal efecto.

2. Este procedimiento pauta que por parte de las personas interesadas se inste, previo requerimiento municipal, una renovación de la autorización para los vados instalados, a efectos de que, previa acreditación de su preexistencia y legalidad, esta Administración pueda otorgar una licencia de renovación, cuyo número será reflejado en la placa homologada que será facilitada por el Ayuntamiento, con la finalidad de conseguir la renovación de todas las señales de paso permanente y que éstas se puedan adaptar a las exigencias normativas, de conformidad con la Instrucción y el procedimiento acordado por la Junta de Gobierno Local, en sesión de 12/02/2018 (CSV 8GX5FKVWRT6VF322, de la sede electrónica municipal).

3. Transcurrido el plazo referido en el punto anterior, las únicas placas o señales de vado que se admitirán serán las que, a continuación se ilustran, que serán facilitadas por el Ayuntamiento en el transcurso del citado procedimiento de revisión, por lo que deberá procederse a la retirada de las placas anteriormente instaladas, para dar cumplimiento a lo determinado en el artículo 5 de esta Ordenanza y no incurrir en la infracción tipificada en el artículo 22, que no se aplicará a estos efectos y respecto de las placas de vado, hasta el transcurso de la citada moratoria.

R-308e Estacionamento prohibido en vao

Disposición derogatoria.- Queda derogada la *"Ordenanza municipal reguladora de la circulación en las vías urbanas del municipio*", aprobada por acuerdo plenario adoptado en sesión del 27 de julio do 1989 y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) núm. 302, del 30/12/1989, que fue modificada por sendos acuerdos del Pleno, en sesiones del 18/06/2010 y 20/02/2012 (publicados en los BOP núm. 158 de 18/08/2010 y núm. 78 del 23/04/2012) y cuantas

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E

disposiciones municipales de igual o inferior rango se opongan a lo que se establece en la presente ordenanza.

Disposición final. - Esta Ordenanza, una vez aprobada por el Pleno de la Corporación, entrará en vigor transcurrido el plazo de quince días desde la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial da Provincia y una vez transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local.

(*) De conformidad con lo dispuesto en la Ordenanza reguladora del impulso del gallego en el Concello de Pontevedra (BOPnº 231, de fecha 30/11/2004) se hace constar que el presente documento es traducción literal de su original en gallego

Asinado por: XOSÉ MANUEL TATO CAMINO
Servizo: DIRECCIÓN XERAL ÁREA URBANISMO E SERVIZOS XERAIS
Cargo: DIRECTOR XERAL
Data: 30/07/2020
Este documento foi asinado electronicamente conforme á lexislación de sinatura electrónica

Este documento foi asinado electronicamente no Concello de Pontevedra. Pode comprobar a súa autenticidade
en: https://sede.pontevedra.gal introducindo o seguinte código seguro de verificación:EYK3Y0XDAYQ09L6E